

Jerzy Gołębiowski

COP

**Dzieje
industrializacji
w rejonie
bezpieczeństwa
1922–1939**

**Wydawnictwo Naukowe
Akademii Pedagogicznej
Kraków**

COP

**Dzieje
industrializacji
w rejonie
bezpieczeństwa
1922-1939**

**Akademia Pedagogiczna
Im. Komisji Edukacji Narodowej
w Krakowie**

Prace Monograficzne nr 284



Jerzy Gołębiowski

COP

**Dzieje
industrializacji
w rejonie
bezpieczeństwa
1922–1939**

**Wydawnictwo Naukowe
Akademii Pedagogicznej
Kraków**

Recenzenci

Prof. dr hab. RYSZARD KOŁODZIEJCZYK
Prof. dr hab. JAN M. MAŁECKI

Publikacja dofinansowana przez Komitet Badań Naukowych

© Copyright by Jerzy Gołębiowski, Kraków 2000

Redaktor: *Adam Ruta*
Projekt okładki: *Jadwiga Burek*

ISSN 0239-6025
ISBN 83-7271-022-8

Łamanie, druk i oprawa Wydawnictwo Naukowe AP
Redakcja/Dział Promocji, 31-116 Kraków, ul. Studencka 5,
tel./fax (012) 430-09-83. Zam. 23/2000

Wstęp

Centralny Okręg Przemysłowy, powszechnie uważany za jedno z najważniejszych osiągnięć Drugiej Rzeczypospolitej, nigdy dotychczas nie był samoistnym przedmiotem pogłębionych studiów naukowych. W historiografii najnowszej ujmowano go najczęściej w kontekście przygotowań Polski do wojny u schyłku lat trzydziestych. Po raz pierwszy ten sposób prezentacji problematyki COP uwidocznił się w syntetycznym opracowaniu emigracyjnych historyków wojskowości, a następnie w dorobku autorów krajowych: Mariana M. Drozdowskiego, Tadeusza Grabowskiego, Eugeniusza Kozłowskiego, Piotra Staweckiego, Adama Żebrowskiego¹.

Od oryginalnych dokonań naukowych wymienionych historyków odbiega wydany niedawno obszerny elaborat, sporządzony przez Wiesława Sameckiego. Autor napisał go na podstawie przypadkowo dobranej literatury historycznej i publicystyki, wykazując przy tym kompletną nieznajomość źródeł rękopiśmiennych i drukowanych oraz elementarne niedostatki metodologiczne. W rezultacie, bez oceny kompetentnych recenzentów, powstała książka nie przynosząca chwały Wydawnictwu Naukowemu Uniwersytetu Wrocławskiego².

Badania nad genezą COP wymagają dokładnej kwerendy archiwalnej, prasowej i bibliograficznej. Łączyć się muszą z pogłębioną znajomością dziejów etatyzmu polskiego i przemysłu zbrojeniowego w omawianym okresie. Zagadnieniom tym poświęciłem wiele lat studiów, w efekcie których powstało szereg opracowań monograficznych, artykułów i przyczynków³. Wyniki owych dociekań zachęciły mnie do dalszych poszukiwań i uzupełnienia luk w warsztacie naukowym, dzięki czemu możliwe stało się napisanie

¹ Por. *Polskie Sity Zbrojne w II wojnie światowej*, t. I, cz. I, Londyn 1951; M.M. Drozdowski, *Geneza i rozwój Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Najnowsze Dzieje Polski 1914–1939” 1959, t. II; T. Grabowski, *Inwestycje zbrojeniowe w gospodarce Polski międzywojennej*, Warszawa 1963; E. Kozłowski, *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1974; P. Stawecki, *Potencjał wojenny [w:] Wojna obronna Polski 1939*. Oprac. zbiorowe pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1979; A. Żebrowski, *Powstanie Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Zeszyty Naukowe Wojskowej Akademii Politycznej”, seria ekonom., nr 13 (64), Warszawa 1970.

² W. Samecki, *Centralny Okręg Przemysłowy 1936–1939. Wstępna faza programu uprzemysłowienia Polski*, Wrocław 1998.

³ Zob. wykaz źródeł i opracowań zamieszczony na końcu książki.

niniejszej rozprawy. Jej podstawę materiałową stanowi dokumentacja przechowywana w Centralnym Archiwum Wojskowym, w szczególności zespoły akt Biura Administracji Armii, Biura Przemysłu Wojennego, Departamentu Budownictwa MSWojsk., Departamentu Uzbrojenia, Państwowych Wytwórni Uzbrojenia, Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia, Korpusu Kontrolerów MSWojsk., Szefa Sztabu Głównego, Kancelarii Sztabu Głównego, Oddziału I Sztabu Głównego, Sekretariatu Komitetu Obrony Rzeczypospolitej i Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych. W aktach tych odnaleźć można szereg programów inwestycyjnych i kosztorysów rozbudowy przemysłu zbrojeniowego, postanowienia w sprawie lokalizacji obiektów fabrycznych, sprawozdania przedsiębiorstw państwowych, protokoły rad nadzorczych, doniesienia pokontrolne, plany mobilizacyjne przemysłu, kopie zamówień wojskowych oraz zestawienia miesięczne zakupów materiałów uzbrojenia w firmach prywatnych i państwowych. W bogatych zasobach CAW występuje jednak dotkliwy niedostatek źródeł odnoszących się do realizacji inwestycji w miesiącach bezpośrednio poprzedzających wybuch wojny. Według relacji gen. Tadeusza Malinowskiego bieżąca dokumentacja Sztabu Głównego i podległego mu Sekretariatu Komitetu Obrony Rzeczypospolitej została celowo zniszczona w pierwszych dniach września 1939 r., przed ewakuacją władz wojskowych z Warszawy⁴. Zapewne podobny los spotkał część akt Ministerstwa Spraw Wojskowych.

W sumie pozytywne efekty przyniosła kwerenda źródłowa w Archiwum Akt Nowych. W najbogatszym zespole Ministerstwa Skarbu na uwagę zasługują zestawienia nakładów inwestycyjnych, załączniki do podań przedsiębiorstw ubiegających się o ulgi podatkowe, korespondencja z Ministerstwem Spraw Wojskowych i Sztabem Głównym w sprawie zakresu udogodnień inwestycyjnych oraz kształtu przestrzennego Centralnego Okręgu Przemysłowego. W aktach Ministerstwa Komunikacji występują informacje o planach i realizacji inwestycji infrastrukturalnych w zakresie budownictwa kolejowego, drogowego i wodnego. W zespole Komitetu Ekonomicznego Ministrów zachowały się uchwały w sprawie polityki inwestycyjnej oraz wnioski ministrów resortowych o powołanie przedsiębiorstw państwowych. W dokumentacji Prokuraturii Generalnej natrafić można na opinie prawne do umów rządowych z firmami krajowymi i zagranicznymi. Skromniejszymi rezultatami zakończyła się kwerenda zespołu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, którego akta przetrwały w szczątkowej postaci.

Liczne źródła rękopiśmienne odnoszące się do inwestycji publicznych i prywatnych przechowywane są w archiwach państwowych wojewódzkich i ich oddziałach terenowych w Kielcach, Krakowie, Lublinie i Sandomierzu, a także w muzealnych zbiorach archiwalnych. Większość owej różnorodnej dokumentacji jest rozproszona, co utrudnia jej szczegółową charakterystykę. Wypada jednak zwrócić uwagę na zwarte zespoły akt krakowskiej Izby

⁴ T. Malinowski, *Kampania wrześniowa i nasze przygotowanie do wojny*, „Zeszyty Historyczne”, z. 62, Paryż 1982, s. 54–56

Przemysłowo-Handlowej, Zarządu Państwowego firmy L. Zieleniewski i S-ka w Krakowie, Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie, Wytwórni Amunicji Nr 3 w Dębie. Wiele informacji o firmach prywatnych inwestujących w COP dostarczają wnioski kredytowe kierowane do krakowskich oddziałów Banku Związku Spółek Zarobkowych i Powszechnego Banku Kredytowego. W Muzeum Stalowej Woli znajduje się kompletny program inwestycyjny i produkcyjny Zakładów Południowych z 1937 r. Muzeum Okręgowe w Rzeszowie dysponuje oryginalnym, sporządzonym przez Eugeniusza Kwiatkowskiego, wykazem przedsiębiorstw, obdarzonych ulgami inwestycyjnymi w COP. Nieocenioną wartość przedstawiają kwestionariusze rejestracji faktów dotyczących przygotowań do wojny 1939 r. oraz protokoły przesłuchań przed komisją do zbadania przyczyn klęski wrześniowej, zgromadzone w Instytucie Polskim i Muzeum Sikorskiego w Londynie. Zeznania generałów, wyższych oficerów i działaczy gospodarczych pozwalają wypełnić szereg luk w dokumentach kancelaryjnych, odnoszących się do stanu zaawansowania inwestycji w przededniu wojny.

W studiach nad genezą COP wielce pomocne okazały się edycje dokumentów i liczne źródła drukowane. Wśród nich na uwagę zasługuje zbiór pt.: *Wojna obronna Polski 1939*, opracowany przez grono historyków z Wojskowego Instytutu Historycznego oraz pojedyncze dokumenty publikowane w „Dziejach Najnowszych Polski 1914–1939”, „Wojskowym Przeglądzie Historycznym”, „Zeszytach Historycznych”. Oprócz tego wykorzystane zostały źródła urzędowe i półoficjalne, m.in. druki sejmowe, zawierające projekty ustaw inwestycyjnych, sprawozdania komisji sejmowych o preliminarzach budżetowych resortów gospodarczych, a ponadto przemówienia ministrów skarbu, przemysłu i handlu oraz komunikacji, sprawozdania ministerstw, przedsiębiorstw państwowych i prywatnych. Do tej grupy źródeł zaliczyć należy kompendia statystyczne i informacyjne, jak *Mały Rocznik Statystyczny*, *Spółki Akcyjne w Polsce*, *Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu*, *Księga gospodarcza Polski. Informator przemysłowo-handlowy na r. 1939*.

O różnego rodzaju przedsięwzięciach inwestycyjnych można dowiedzieć się z doniesień prasowych na łamach „Codziennej Gazety Handlowej”, „Przemysłu i Handlu”, „Polski Gospodarczej”, „Polski Zbrojnej”, „Samorządu”, „Tygodnika Społeczno-Gospodarczego Centralnego Okręgu Przemysłowego”. Obfite plony przyniosła kwerenda czasopism fachowych i branżowych, takich jak: „Gaz, Woda i Technika Sanitarna”, „Gospodarka Wodna”, „Przegląd Chemiczny”, „Przegląd Elektrotechniczny”, „Przegląd Mechaniczny”, „Przegląd Techniczny”, „Przemysł Metalowy”, „Nafta”, „Przemysł Naftowy”, „Sprawy Morskie i Kolonialne”, „Wiadomości Drogowe”.

Fascynującą lekturę stanowią zdyskontowane w rozprawie wspomnienia generałów i oficerów zatrudnionych w Ministerstwie Spraw Wojskowych i w Sztabie Głównym: Aleksandra Litwinowicza, Tadeusza Malinowskiego, Ludomira Rayskiego, Kazimierza Sosnkowskiego, Wacława Stachewicza, Romana Umiastowskiego, Józefa Zająca. Wymienione osoby należały do

grona autorów planów rozbudowy przemysłu zbrojeniowego, odpowiedzialnych zarazem za realizację najważniejszych zadań inwestycyjnych. Problematyka COP znalazła odzwierciedlenie w relacjach wysokich urzędników Ministerstwa Skarbu: Józefa Kożuchowskiego, Kajetana Morawskiego, Janusza Rakowskiego. Wysokie walory poznawcze przedstawia, sporządzony przez Eugeniusza Kwiatkowskiego, *Dziennik czynności ministra skarbu*, zawierający dokładny zapis dochodów i wydatków budżetowych państwa oraz nakładów inwestycyjnych w letnich miesiącach poprzedzających wojnę 1939 roku.

Wyszczególnione materiały, pomimo swej obfitości, nie w pełni odpowiadają naszym oczekiwaniom. Mozolne poszukiwania archiwalne i bibliograficzne przyniosły nierzadko dane fragmentaryczne, co utrudniło uzyskanie całkowicie zadowalających rezultatów badawczych. Szczególnie dotkliwie daje się odczuć niekompletność przekazów źródłowych odnoszących się do wielkości rzeczywistych nakładów kapitałowych, stanu zaawansowania inwestycji, rozmiarów zatrudnienia, zdolności wytwórczych nowo budowanych zakładów przemysłowych. Jednakże owe niedostatki, uciążliwe podczas komponowania niniejszej pracy, nie umniejszają wartości zgromadzonej dokumentacji, która stanowi wystarczającą podstawę do przeprowadzenia gruntownych studiów nad genezą Centralnego Okręgu Przemysłowego i początkami intensywnej industrializacji na jego obszarze.

Podczas tych badań pojawiły się dylematy metodologiczne, które w znacznej mierze przesądziły o układzie treści i zawartości merytorycznej niniejszego opracowania monograficznego. Stanęliśmy przed alternatywą dokonania charakterystyki COP na tle całokształtu polityki inwestycyjnej lub skoncentrowania się na opisie procesu uprzemysłowienia na ściśle wyznaczonym terytorium. Do wyboru drugiego wariantu skłoniły nas rezultaty studiów Mariana M. Drozdowskiego i Tadeusza Grabowskiego oraz obawa przed powierzchownym ujęciem problematyki. Te same względy przemawiały za rezygnacją z pogłębionej analizy metod finansowania inwestycji, która znalazła odzwierciedlenie w dorobku wymienionych historyków⁵. Wobec tego uwagę skupiliśmy na uwarunkowaniach genetycznych Centralnego Okręgu. Na podstawie zebranej dokumentacji staraliśmy się wykazać, że jego założenia programowe i przestrzenne wiązały się ściśle z koncepcją rejonu bezpieczeństwa, sformułowaną w latach dwudziestych. COP uznaliśmy w gruncie rzeczy za kolejną, bardziej dojrzałą fazę rozbudowy gospodarczego potencjału obronnego, realizowaną u schyłku Drugiej Rzeczypospolitej. O kontynuacji tej świadczyły nie tylko strategiczne przesłanki lokalizacji przemysłu zbrojeniowego, ale również zastosowanie niemal identycznych instrumentów oddziaływania (ulgi podatkowe, zamówienia i zaliczki rządowe) na proces industrialny oraz dominujący udział kapitału państwowego w inwestycjach przemysłowych i infrastrukturalnych, co stanowiło

⁵ M.M. Drozdowski, *Polityka gospodarcza rządu polskiego 1936–1939*, Warszawa 1963, s. 127–139 i 252–263; T. Grabowski, op. cit., s. 164–205.

znamienną cechą rozwoju etatyzmu w Polsce w dwudziestoleciu międzywojennym. Dzięki bezpośredniemu zaangażowaniu państwa dokonywała się modernizacja przestarzałych gałęzi produkcji i tworzone były podstawy nowoczesnych działów wytwórczości, zwłaszcza w przemyśle maszynowym, elektrotechnicznym i chemicznym. Przemiany te staraliśmy się scharakteryzować w całej pełni, omawiając każde przedsięwzięcie inwestycyjne w zakresie możliwym do ustalenia w oparciu o dostępne materiały źródłowe i publicystyczne.

W rozprawie, mającej ograniczone ramy chronologiczne i objętościowe, nie można było zaprezentować wszystkich następstw budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego. Szereg przekształceń społeczno-ekonomicznych, zapoczątkowanych w omawianym okresie, przerwanych zostało wskutek wypadków wojennych i okupacji niemieckiej. W całej pełni ujawniły się one dopiero po II wojnie światowej. Wskazują na to studia Zbigniewa Ziolo nad procesem urbanizacji na interesującym nas obszarze kraju⁶.

Pragnę przy tej okazji podziękować moim doktorantom Janowi Głowce i Mariuszowi Majewskiemu za okazaną pomoc przy kwerendzie archiwalnej oraz starszemu kustoszowi Archiwum Państwowego w Krakowie Szczepanowi Świątkowi za udostępnienie aktualnie opracowywanych zbiorów dokumentów, które mogłem wykorzystać w niniejszej pracy. Wyrazy wdzięczności należą się recenzentom rozprawy prof. dr. hab. Ryszardowi Kołodziejczykowi i prof. dr. hab. Janowi Małeckiemu za cenne wskazówki i uwagi krytyczne, nadzwyczaj przydatne przy ostatecznych czynnościach redakcyjnych.

⁶ Z. Ziolo, *Przemiany sieci miejskiej Centralnego Okręgu Przemysłowego w latach 1939–1984* [w:] *W pięćdziesięciolecie Centralnego Okręgu Przemysłowego. Referaty i komunikaty z sesji naukowej w Sandomierzu 25–26 kwietnia 1988 roku*, pod red. J. Gołębiowskiego i Z. Tabaki, Kraków 1991, s. 203–217.

Rozdział I

Geneza rejonu bezpieczeństwa i początki nowoczesnej industrializacji w Zagłębiu Staropolskim

STRATEGICZNE I EKONOMICZNE PRZESŁANKI LOKALIZACJI PRZEMYSŁU W „TRÓJKĄCIE BEZPIECZEŃSTWA”

Koncepcja Centralnego Okręgu Przemysłowego, realizowana u schyłku Drugiej Rzeczypospolitej, stanowiła rozwinięcie założeń programowych i strategiczno-przestrzennych zapoczątkowanych przez władze wojskowe w latach 1921–1922. Wtedy to narodził się zamysł skoncentrowania inwestycji zbrojeniowych w tzw. „trójkącie bezpieczeństwa”. U podstaw tej idei leżało przeświadczenie wojskowych kręgów decyzyjnych o niekorzystnym rozmieszczeniu bogactw naturalnych oraz zakładów wytwórczych, skupionych w nadgranicznych okręgach przemysłowych: śląskim, jaworznicko-chrzanowskim, dąbrowskim i częstochowskim. W razie wojny z Niemcami istniała realna groźba utraty większości potencjału ekonomicznego, a tym samym wyczerpania się zdolności obronnych kraju. Niebezpieczeństwo to mogło być zmniejszone pod warunkiem oddalenia nowych zakładów zbrojeniowych od granic państwowych oraz przemieszczenia części przemysłu i rezerw materiałowych do centralnego obszaru strategicznego, identyfikowanego wówczas z dorzeczem środkowej Wisły¹. Wnioski w tej sprawie oficerowie Sztabu Generalnego formułowali na podstawie oceny przebiegu niedawnych na tym obszarze działań militarnych. Szczególnie użyteczna wydawała się analiza względnie skutecznych rosyjskich operacji wojennych w kampanii 1914–1915, przeprowadzonych na linii Nidy i Dunajca oraz polskich doświadczeń kontrofensywnych nad Wisłą i Wieprzem w sierpniu 1920 roku².

¹ R. Umiastowski, *Terytorium Polski pod względem wojskowym*, Warszawa 1921, s. 171–173.

² A. Zięblecki, *Geostrategiczne przesłanki lokalizacji Centralnego Okręgu Przemysłowego* [w:] *W pięćdziesięciolecie Centralnego Okręgu Przemysłowego. Referaty i komunikaty z sesji naukowej w Sandomierzu 25–26 kwietnia 1988*, pod red. J. Gołębiowskiego i Z. Tabaki, Kraków 1991, s. 117–125.

Zidentyfikowanie bezpośredniego pomysłodawcy „trójkąta bezpieczeństwa” nie jest dziś możliwe. Zadanie to utrudnia zbiorowy wysiłek intelektualny ekspertów wojskowych, silnie zhierarchizowana struktura armii oraz specyficzny tok załatwiania spraw służbowych, wymagający na każdym szczeblu akceptacji przełożonych. Wedle relacji doskonale zorientowanych generałów Aleksandra Litwinowicza i Janusza Głuchowskiego doniosłą rolę w przeforsowaniu koncepcji rozlokowania przemysłu w „trójkącie bezpieczeństwa” odegrał minister spraw wojskowych gen. Kazimierz Sosnkowski. Jego argumentacja przekonała nawet samego Naczelnika Państwa do zmiany zapatrywań na to zagadnienie. Józef Piłsudski sądził słusznie, że w Polsce, ze względu na jej położenie geopolityczne i konfigurację granic, nie istnieje obszar bezpieczny dla lokalizacji przemysłu; za racjonalniejsze rozwiązanie uważał rozproszenie zakładów zbrojeniowych na terenie całego kraju. Zaakceptował jednak przedłożony mu projekt, wychodząc z założenia, że jego własna propozycja byłaby bardzo kosztowna i trudna do zrealizowania z uwagi na nieodpowiednie rozmieszczanie bogactw naturalnych³.

Dążenia do zmiany niekorzystnej dyslokacji przemysłu zbrojeniowego znalazły wyraz najpierw we wniosku ministra spraw wojskowych w sprawie budowy państwowej wytwórni prochu w dogodnych strategicznie okolicach Dębina, uchwalonym przez Komitet Ekonomiczny Ministrów 4 maja 1921 r.⁴, a następnie w referacie z 10 grudnia tegoż roku o organizacji przemysłu amunicyjnego, opracowanym w Departamencie Artylerii i Uzbrojenia MSWojsk. Autorzy elaboratu stwierdzali jednoznacznie, że najlepszym obszarem dla lokalizacji tego typu wytwórni byłoby rozwidlenie Wisły i Sanu, w szczególności okolice Sandomierza, Nadbrzezia i Rozwadowa, a także miejscowości położone w pobliżu Wisły na północ od linii kolejowej Kraków – Rzeszów. Według ekspertów wojskowych za takim rozmieszczeniem przemysłu zbrojeniowego przemawiały nie tylko motywy strategiczne, ale także centralne położenie względem źródeł węgla, ropy naftowej, skupień przemysłu metalurgicznego, możliwość wykorzystania Wisły do celów transportowych oraz oddalenie od większych ośrodków fabrycznych, a więc mniejsze ryzyko narażenia zakładów zbrojeniowych na strajki robotnicze⁵.

Przesłanki strategiczne mogły być wiążące przy podejmowaniu decyzji o lokalizacji państwowych wytwórni zbrojeniowych, natomiast z punktu widzenia interesów kapitału prywatnego nie miały one żadnego znaczenia. Firmy prywatne, kierując się w pierwszym rządzie motywami ekonomicznymi, przejawiały naturalną skłonność do sytuowania się w okręgach już

³ A. Litwinowicz, *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia*, s. 152 oraz *Materiały do zagadnienia przemysłu wojennego w Polsce w latach 1919–1939. Relacja gen. J. Głuchowskiego*. „Niepodległość” 1958, t. 6, s. 178–179.

⁴ C.A.W., Dep. III, Art. i Uzbr., sygn. I.300.32.51. Wykaz wytwórni i warsztatów pracujących pod kierownictwem Wydziału Chemicznego Departamentu III Artylerii i Uzbrojenia.

⁵ C.A.W., Gab. Min., sygn. I.300.1.421. Referat w sprawie organizacji przemysłu amunicyjnego z 10 grudnia 1921 r. dla ministra spraw wojskowych.

istniejących, w pobliżu zasobów surowcowych i rynków zbytu dla swoich wyrobów. Władze wojskowe uświadamiały sobie potrzebę przeciwdziałania tym niekorzystnym tendencjom. W początkach 1922 r. Wydział Przemysłu Wojennego MSWojsk. wystąpił do ministra przemysłu i handlu z propozycją ustanowienia w Polsce przepisów podatkowych wzorowanych na ustawie węgierskiej z 1921 r. o popieraniu przemysłu w celu pobudzenia przedsiębiorczości prywatnej do zakładania fabryk pracujących na potrzeby obronności kraju. Wniosek ten zawierał sugestię objęcia działaniem projektowanej ustawy wszystkich inwestycji zbrojeniowych w centralnym obszarze państwa, oznaczonym następującymi punktami: Warszawa – Końskie – Kielce – Chmielnik – Tarnów – Grybów – Lesko – Przemyśl – Jarosław – Rozwadow – Dęblin – Warszawa⁶.

Według Wydziału Przemysłu Wojennego przyszła ustawa o ulgach inwestycyjnych miała funkcjonować na rozległym terytorium, obejmującym trzy silnie zróżnicowane pod względem gospodarczym i mało ze sobą powiązane obszary: 1) Warszawski Okręg Przemysłowy, 2) Zagłębie Staropolskie oraz 3) tereny w widłach Wisły i Sanu. Proponowany zasięg przestrzenny „trójkąta bezpieczeństwa” odpowiadał interesom kapitalistów warszawskich, mających swą reprezentację w doradczym Komitecie Przemysłowym przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, natomiast nie zyskał aprobaty Sztabu Generalnego i Ścisłej Rady Wojennej, najwyższego wówczas organu kierującego przygotowaniem mobilizacyjnymi. Władze wojskowe nie znajdowały żadnego uzasadnienia dla preferowania inwestycji przemysłowych na obszarze stolicy – wręcz przeciwnie, za niepożądaną uważały nadmierną koncentrację fabryk zbrojeniowych w Okręgu Warszawskim⁷.

W kwietniu 1923 r. minister spraw wojskowych zwrócił się do Ministerstwa Skarbu o zaopiniowanie gotowego projektu ustawy w sprawie ułatwień dla nakładów inwestycyjnych przedsiębiorstw przemysłowych. Od tego momentu rozpoczęła się długotrwała dyskusja nad zakresem ulg podatkowych i kształtem przestrzennym „trójkąta bezpieczeństwa”. Projekt ustawy przewidywał szereg udogodnień finansowych dla potencjalnych inwestorów, m.in. zwolnienie od podatku majątkowego lub daniny majątkowej, zwolnienie od opłat z tytułu nabycia lub dzierżawy gruntów i budynków fabrycznych niezbędnych do prowadzenia przedsiębiorstwa, zwolnienie od wszelkich opłat stemplowych, prawo pierwokupu gruntów państwowych pod budowę fabryki, prawo do ulg celnych przy przywozie z zagranicy surowców,

⁶ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.94. Notatka urzędowa o wnioskach Komitetu Przemysłowego przy Ministerstwie Spraw Wojskowych w sprawie przemysłu wojennego.

⁷ Por. A. Żebrowski, *Powstanie Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Zeszyty Naukowe Wojskowej Akademii Politycznej”, seria ekon., nr 13, Warszawa 1970, s. 148–149; W. Leszkowicz, „Państwowy przemysł zbrojeniowy w Polsce w latach 1918–1939” (maszynopis pracy doktorskiej w Bibliotece Instytutu Historii PAN w Warszawie), s. 46.

materiałów i urządzeń technicznych, o ile takie nie były produkowane w kraju⁸.

Projektodawcy proponowali przyznanie ulg podatkowych nie tylko wytwórniom zaliczanym do ścisłego przemysłu zbrojeniowego, lecz także firmom tworzącym zakłady przemysłowe mające bezpośredni lub pośredni związek z obronnością państwa. Inicjatorzy ustawy przewidywali ulgi inwestycyjne dla dwudziestu trzech dziedzin wytwórczości. Udogodnieniami tymi miały być objęte m.in. elektrownie okręgowe i gazownie, wytwórnie związków chemicznych, środków farmaceutycznych, barwników, huty żelaza i metali kolorowych, odlewnie, fabryki kotłów parowych, konstrukcji żelaznych, drutu, gwoździ, śrub, blachy, obrabiarek, parowozów, wagonów, samochodów, silników spalinowych, maszyn i turbin parowych, kabli i wyrobów elektrotechnicznych. Minister przemysłu i handlu mógłby w razie potrzeby uzupełnić wykaz dziedzin uprzywilejowanych⁹.

Ministerstwo Spraw Wojskowych, uwzględniając wskazania Sztabu Generalnego, bardzo precyzyjnie określiło granice obszaru, na którym miały obowiązywać wymienione udogodnienia podatkowe. Terytorium to wytyczone zostało następująco:

1) od zachodu – obszar obozu warownego Dęblin na lewym brzegu Wisły, linia kolejowa Dęblin – Radom, obszar gminy Radom, droga Radom – Skrzywno do przecięcia się z granicą powiatu radomskiego, granice powiatu radomskiego i koneckiego, rzeczka Węglanka do przecięcia z drogą Kazanów – Dęba, droga Kazanów – Dęba – Jacentów – Radoszyce – Czerwona Wola do przecięcia z granicą powiatu kieleckiego, granica powiatu kieleckiego do rzeki Nida, rzeka Nida do ujścia do Wisły, rzeka Wisła do ujścia Dunajca, rzeka Dunajec aż do przecięcia z linią kolejową Kraków – Jarosław;

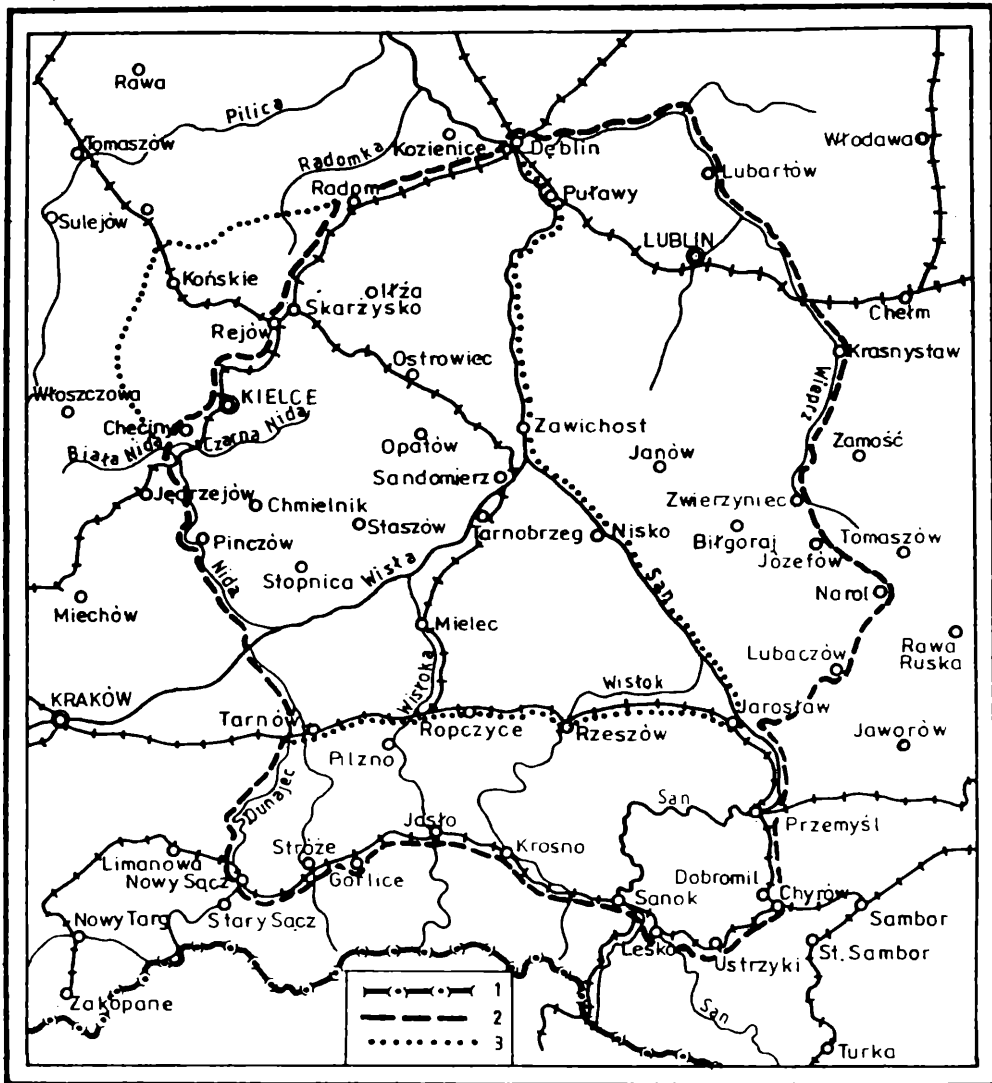
2) od południa – linia kolejowa Kraków – Jarosław z włączeniem obszaru gmin Tarnów, Dębica, Rzeszów, Przeworsk i Jarosław;

3) od wschodu – rzeka Wisła od Dęblina do ujścia Sanu i rzeka San do gminy Jarosław (ryc. 1).

W uzasadnieniu projektu ustawy władze wojskowe, stosując kryteria ekonomiczne i strategiczne, podzieliły terytorium „trójkąta bezpieczeństwa” na dwie części. Dogodniejsze warunki do industrializacji miała część północna, obejmująca okolice Radomia, Skarżyska, Starachowic, Ostrowca i Kielc, gdzie funkcjonował już przemysł metalowy, silnie związany z przetwórstwem hutniczym niskoprocentowych rud żelaza, występujących powszechnie na tych terenach. W przeszłości przemysł ten oparty był na węglu drzewnym, jednakże przeobrażenia technologiczne w wytwórczości żelaza, zwłaszcza zastąpienie węgla drzewnego koksem, spowodowały zastój w hutnictwie Zagłębia Staropolskiego. Pomimo to istniejące na tym obszarze

⁸ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.124. Wniosek ministra spraw wojskowych z 18 maja 1923 r. na Komitet Ekonomiczny Ministrów o uchwalenie projektu ustawy w sprawie ułatwień dla nakładów inwestycyjnych przedsiębiorstw przemysłowych.

⁹ Tamże.



Ryc. 1. Kształtowanie się koncepcji przestrzennej rejonu bezpieczeństwa

Legenda: 1 – granica państwa; 2 – granice rejonu bezpieczeństwa według rozporządzenia Prezydenta RP z 22 marca 1928 r.; 3 – pierwotny projekt granic rejonu bezpieczeństwa z 18 maja 1923 r.

Źródła: oprac. własne na podstawie CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. 1.300.54.124. Wniosek ministra spraw wojskowych z 18 maja 1923 r. na Komitet Ekonomiczny Ministrów o uchwale projektu ustawy w sprawie ułatwień dla nakładów inwestycyjnych przedsiębiorstw przemysłowych; Dz. URP 1928, nr 36, poz. 329.

fabryki, a także powiązania komunikacyjne z innymi okręgami, mogły stanowić niezłą bazę dla rozwoju przemysłu zbrojeniowego. Natomiast południowa część tego terytorium, rozpościerająca się w widłach Wisły i Sanu, nie posiadała wielkiego przemysłu ani warunków sprzyjających industrializacji. W ocenie Sztabu Generalnego obszar ten pod względem strategicznym był bardziej odpowiedni od północnej części „trójkąta bezpieczeństwa”. Władze wojskowe, spodziewając się pomyślnych rezultatów projektowanych ulg inwestycyjnych, przewidywały możliwość przedłużenia ważności ustawy oraz ograniczenia w przyszłości obszaru jej działania do terenów położonych między Wisłą a Sanem¹⁰.

Projekt ustawy nie uzyskał akceptacji ministra skarbu. Władysław Grabski, w trosce o przyszłe dochody budżetowe państwa, zażądał wykreślenia przepisu dotyczącego zwolnień od podatku majątkowego, a także wprowadzenia obowiązku zakupu przez inwestorów ewentualnej państwowej pożyczki przymusowej, służącej naprawie stosunków walutowych. W odniesieniu do pozostałych podatków, zamiast zwolnień, proponował rozłożenie ich na raty. Postawa Grabskiego w tej sprawie wywołała niezadowolone w Ministerstwie Spraw Wojskowych, a także spotkała się z krytyką ze strony ministra przemysłu i handlu, który uważał, że wniesione do projektu ustawy poprawki uczyniły ją zupełnie bezużyteczną¹¹.

Spór o zakres ulg inwestycyjnych rozgorzał na posiedzeniu Komitetu Ekonomicznego Ministrów 9 sierpnia 1923 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych postulowało nadanie uprawnieniom charakteru obligatoryjnego, a zatem udogodnienia przysługiwałyby inwestorom z mocy samego prawa. Natomiast Ministerstwo Skarbu opowiadało się za koncesyjnym sposobem przyznawania ulg, czyli uzależniało je od każdorazowej zgody rządu. Wskutek rozbieżności stanowisk ostateczna wersja projektu ustawy nie została uzgodniona. KEM, dyskutując nad nim ponownie 5 marca 1924 r., przychylił się do poglądu ministra skarbu, czyli opowiedział się za koncesyjnym sposobem przyznawania ulg inwestycyjnych¹².

Wobec pogłębiającej się różnicy zdań Ministerstwo Spraw Wojskowych wycofało projekt ustawy z Prezydium Rady Ministrów w celu dokonania zmian redakcyjnych. W okresie od października 1924 r. do kwietnia 1925 r. trwała jeszcze międzyministerialna wymiana poglądów na temat zakresu ulg inwestycyjnych. Na wniosek szefa Sztabu Generalnego gen. Stanisława Hallera nowo powołany Departament Przemysłu Wojennego powiększył „trójkąt bezpieczeństwa” o tereny południowo-zachodniej Lubelszczyzny.

¹⁰ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.124. Uzasadnienie projektu ustawy z 18 maja 1923 r. w sprawie udogodnień dla nakładów inwestycyjnych przedsiębiorstw przemysłowych.

¹¹ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.154. Pismo ministra przemysłu i handlu do Wydziału Przemysłu Wojennego MSWojsk. z 17 kwietnia 1923 r.

¹² CAW, Oddz. IV SG (stara sygn.) 577. Protokół z konferencji międzyministerialnej w sprawie uzgodnienia projektu ustawy o ułatwieniach dla nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach przemysłowych odbytej 10 października 1924 r.

położone między Wisłą a Wieprzem. Również ta propozycja spotkała się ze sprzeciwem Ministerstwa Skarbu, które obawiało się, że rozszerzenie obszaru działania ustawy spowodowałoby nadmierne uszczuplanie dochodów budżetowych państwa z tytułu zwolnień podatkowych. Używając argumentów fiskalnych, nie wyraziło ono także zgody na zwiększenie liczby gałęzi przemysłu uprawnionych do korzystania z ulg inwestycyjnych. Rozbieżność opinii pomiędzy oboma resortami nie stwarzała nadziei na rychłe uchwalenie ustawy, w której Ministerstwo Spraw Wojskowych upatrywało skuteczny bodziec do zaangażowania firm prywatnych w „trójkącie bezpieczeństwa”¹³.

Zastosowanie w praktyce ulg podatkowych, jako instrumentu oddziaływania państwa na proces uprzemysłowienia, stało się możliwe dopiero po przewrocie majowym. Sprzyjały temu korzystne uwarunkowania koniunkturalne i związana z nimi widoczna poprawa sytuacji budżetowej, a także zmiana ekipy rządzącej, w której przewagę zyskali zwolennicy aktywnej roli państwa w przebudowie gospodarczej kraju. Do grona zwolenników industrializacji należeli Stefan Starzyński, gen. Roman Górecki oraz Eugeniusz Kwiatkowski, cieszący się poparciem prezydenta Mościckiego¹⁴.

W polityce inwestycyjnej pierwszoplanowe miejsce zajmowała wówczas budowa portu w Gdyni, traktowana przez władze państwowe jako skuteczny oręż w wojnie celnej z Niemcami. Opierała się ona na kompleksowym rządowym programie inwestycji morskich, opracowanym przez ministra przemysłu i handlu E. Kwiatkowskiego. Program ów wspomagało rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, które przyznawało inwestorom publicznym i prywatnym szereg udogodnień podatkowych, w tym zwłaszcza zwolnienie z podatku od nieruchomości na okres 25 lat¹⁵.

Przejawem protekcjonizmu państwowego, zmierzającego do zapobieżenia spadkowi wydobycia ropy naftowej, było rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 17 listopada 1927 r. o popieraniu naftowego ruchu wiertniczego. Przyznawało ono przedsiębiorstwom prowadzącym wiercenia w poszukiwaniu ropy i gazu ziemnego znaczne ulgi podatkowe; zwolnienie zainwestowanych w tym celu kapitałów od wszelkich podatków bezpośred-

¹³ CAW, Oddz. IV SG, sygn. 577. Projekt ustawy w sprawie ułatwień dla nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach przemysłowych opracowany przez Departament X Przemysłu Wojennego MSWojsk. z 1924 r. L. 1249/ljn.; Pismo szefa Sztabu Generalnego gen. Stanisława Hallera do ministra spraw wojskowych z 20 kwietnia 1925 r. w sprawie projektu ustawy o ułatwieniach inwestycyjnych dla przedsiębiorstw przemysłowych w trójkącie bezpieczeństwa; Pismo szefa Sztabu Generalnego gen. Hallera do szefa Departamentu X Przemysłu Wojennego z 12 maja 1925 r.

¹⁴ Por. Z. Landau, J. Tomaszewski, *Od Grabskiego do Piłsudskiego. Okres kryzysu inflacyjnego i ożywienia koniunktury*, Warszawa 1971, s. 63–69; J. Gołębiowski, *Spór o etatyzm wewnątrz obozu sanacyjnego w latach 1926–1939*, Kraków 1978, s. 32–58; K. Dziewulski, *Spór o etatyzm 1919–1939*, Warszawa 1981, s. 132–168.

¹⁵ E. Kwiatkowski, *Przemówienie w Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 6 grudnia 1926 r.* [w:] *Polityka gospodarcza*, t. I, Warszawa 1928, s. XXXIV; Dz. URP 1935, nr 42, poz. 285.

nich na rzecz państwa oraz dziesięcioletnie zwolnienie od podatków państwowych i samorządowych całości dochodów uzyskiwanych z wydobycia ropy i gazu ziemnego z poszukiwawczych otworów wiertniczych¹⁶. Dużą wagę do skuteczności działania tego rozporządzenia przywiązywały władze w związku z programem rozbudowy przemysłu zbrojeniowego w „trójkacie bezpieczeństwa”. Znajdujące się na Podkarpaciu zasoby ropy i gazu traktowane były jako cenne źródło surowców energetycznych dla powstających tam wytwórni oraz rezerwa zaopatrzenia przemysłu i wojska na wypadek wojny. Zwiększenie ich wydobycia miało przyczynić się do zmniejszenia zależności „trójkata bezpieczeństwa” od dostaw węgla z okręgów górniczych położonych tuż przy granicy państwa¹⁷.

W atmosferze ożywienia gospodarczego władze państwowe podjęły na nowo prace legislacyjne nad wprowadzeniem preferencji podatkowych w „trójkacie bezpieczeństwa”. Tym razem obeszło się bez długotrwałych dyskusji międzyresortowych; podstawę uregulowań prawnych stanowiły opracowane w Ministerstwie Spraw Wojskowych projekty ustaw z lat 1923–1924 oraz zalecenia Sztabu Głównego. Postulaty wojska, dotyczące zakresu udogodnień podatkowych oraz kształtu przestrzennego obszaru, na którym miały one obowiązywać, zostały uwzględnione w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z 22 marca 1928 r. w sprawie ulg dla przedsiębiorstw przemysłowych i komunikacyjnych¹⁸.

Prawo do zwolnień podatkowych przysługiwało przedsiębiorstwom przemysłowym pod warunkiem poczynienia nakładów inwestycyjnych niezbędnych do powstania, prowadzenia lub rozszerzenia produkcji zorganizowanej na sposób fabryczny, według najnowszych wymagań techniki, najpóźniej w ciągu trzech lat od daty ogłoszenia decyzji przyznającej ulgi (art. 3 i 4). Z udogodnień tych mogły korzystać przedsiębiorstwa, których działalność uznana została za pożądaną dla interesu obrony państwa (art. 1). Prawodawca nadawał temu pojęciu szerokie znaczenie, wyszczególniając liczne rodzaje wytwórczości (art. 2). Obok zakładów przemysłu zbrojeniowego do korzystania z ulg uprawnione były m.in. elektrownie okręgowe – cieplne i wodne o mocy ponad 500 kilowatów, gazownie wytwarzające rocznie przeszło 500 000 m³ gazu świetlnego, zakłady górnicze, wiertnicze i hutnicze, różnego rodzaju wytwórnie przemysłu maszynowego, metalowego, elektro-technicznego, chemicznego, firmy trudniące się eksploatacją rurociągów i przesyłaniem energii, przedsiębiorstwa komunikacyjne dla przewozu ludzi i rzeczy drogą lądową, wodną i powietrzną¹⁹.

¹⁶ Dz. URP 1927, nr 102, poz. 885.

¹⁷ B. Pikuś, *Problem węglowy a obrona państwa*. „Przegląd Intendencki” 1926, z. 4, s. 102; P. Wrangiel, *Polityka naftowa rządu polskiego* [w:] *Polityka gospodarcza*, t. 1, s. 261.

¹⁸ Dz. URP 1928, nr 36, poz. 329.

¹⁹ W 1929 r. listę przedsiębiorstw uprawnionych do ulg rozszerzono o wytwórnie produktów naftowych i gazu ziemnego, materiałów do utrwalania nawierzchni drogowych, zastępczych materiałów budowlanych o właściwościach termicznych, rzeźnie mechaniczne, chłodnic.

Wymienionym przedsiębiorstwom rozporządzenie umożliwiło korzystanie ze zwolnień od podatku przemysłowego oraz dodatków samorządowych do tego podatku. Ponadto mogły one ubiegać się o zwolnienie z opłat stempowych oraz opłat państwowych i samorządowych od pism stwierdzających przeniesienie tytułu własności, umowę o najem lub dzierżawę nieruchomości. Firmy inwestujące uzyskiwały również prawo pierwokupu gruntów pod budowę zakładów oraz materiałów i surowców potrzebnych do powstania obiektów przemysłowych i prowadzenia działalności wytwórczej (art. 6).

W myśl rozporządzenia zwolnienia podatkowe przysługiwały przedsiębiorstwom dopiero po wykonaniu inwestycji. Ulgi nie były przyznawane automatycznie, lecz w wyniku każdorazowej decyzji ministra przemysłu i handlu, konsultowanej z ministrami spraw wojskowych i skarbu, a w pewnych przypadkach z ministrem robót publicznych (art. 9). Koncesyjny sposób przyznawania zwolnień podatkowych oddziaływał hamująco na zastosowanie uprawnień przewidzianych rozporządzeniem, z drugiej jednak strony zabezpieczał nie tylko interes fiskalny państwa, ale także zapewniał decydujący wpływ ministra spraw wojskowych na zgodność podejmowanych przez kapitał prywatny przedsięwzięć inwestycyjnych z zadaniami gospodarczymi w zakresie obronności kraju²⁰.

Rozporządzenie z 22 marca 1928 r. było uwieńczeniem wieloletnich starań władz wojskowych o prawne usankcjonowanie realizowanej już koncepcji „trójkąta bezpieczeństwa”, jako najkorzystniejszego z punktu widzenia strategicznego obszaru lokalizacji inwestycji przemysłowych. W myśl art. 5 rozporządzenia wymienione ulgi przysługiwały wyłącznie na terytorium, którego granice wytyczone zostały w następujący sposób²¹:

1) od północy – rzeka Wieprz od ujścia jej do rzeki Wisły do ujścia rzeki Tyśmienicy;

2) na wschodzie – rzeka Wieprz od ujścia rzeki Tyśmienicy do Zwierzyńca, droga Zwierzyniec – Józefów do przecięcia się z rzeką Tanew, rzeka Tanew do miasta Narol z włączeniem gminy Narol, droga Narol – Cieszanów, droga Cieszanów – Lubaczów, linia kolejowa Lubaczów – Jarosław aż do przecięcia się z rzeką San, rzeka San do Przemyśla, linia kolejowa Przemyśl – Chyrów z włączeniem obu tych gmin;

3) na zachodzie – Dęblin (ujście Wieprza do Wisły), linia kolejowa Dęblin – Radom z włączeniem obszaru gminy Radom, droga Radom – Szy-

elewatory zbożowe oraz zakłady przetwarzające len i konopie, a także produkujące tkaniny, koce, derki. Zob. Rozporządzenie Prezydenta RP z 17 maja 1929 r., Dz. URP 1929, nr 32, poz. 306.

²⁰ K. Bobiński, *Centralny Okręg Przemysłowy. Przyczyny powstania i warunki rozwoju*, Warszawa 1938, s. 16.

²¹ Art. 5 rozporządzenia czynił wyjątek dla zakładów wodno-elektrycznych. W przypadku hydroelektrowni południową granicę obszaru, na którym przysługiwały ulgi podatkowe, stanowiła granica państwa, zachodnią – Dunajec z pasmem trzech kilometrów na zachód od tej rzeki do jej styku z granicą państwową z Czechosłowacją, wschodnią zaś San – od gminy Uherce do źródeł z pasmem trzech kilometrów na wschód od tej rzeki.

dłowiec – Rejów – Kielce z włączeniem gminy Kielce, droga Kielce – Chęciny – Jędrzejów do przecięcia się z rzeką Nidą, rzeka Nida do ujścia jej do Wisły, rzeka Wisła do ujścia do niej rzeki Dunajec, rzeka Dunajec do Nowego Sącza z włączeniem całej szerokości rzeki Dunajec;

4) od południa – linia kolejowa Nowy Sącz – Grybów – Jasło – Krosno – Sanok – Ustrzyki Dolne – Chyrów z włączeniem obszarów tychże gmin.

Określony w rozporządzeniu obszar został najwyraźniej zróżnicowany. Prawodawca stworzył korzystniejsze warunki przedsiębiorstwom przemysłowym i komunikacyjnym inwestującym na południe od linii Wisły i Sanu. Na terenach tych mogły one uzyskać zwolnienia od wszelkich bezpośrednich podatków z wyjątkiem dodatków samorządowych do podatku gruntowego. Ponadto firmom, które lokalizowały tu swoje zakłady przysługiwał wydłużony do lat piętnastu okres zwolnień podatkowych, podczas gdy na północ od tej linii prawo to obowiązywało przez lat dziesięć (art. 7).

Prawnie usankcjonowany obszar działania ulg podatkowych odbiegał od pierwowzoru z 1923 r. i swoim kształtem nie przypominał tamtego „trójkąta bezpieczeństwa”. Nową formę przestrzenną zbliżoną do trapezu uzyskał dzięki przesunięciu granic w kierunku wschodnim po rzekę Wieprz oraz na południe do linii kolejowej Nowy Sącz – Krosno – Chyrów. W związku z tym nastąpiły istotne zmiany w nazewnictwie tego terytorium. Coraz częściej określano je mianem rejonu bezpieczeństwa, niekiedy rejonem centralnym lub centralnym rejonem przemysłowym, zachowując nazwę „trójkąta bezpieczeństwa” dla terenów szczególnie uprzywilejowanych, położonych w ramionach Dunajca, Wisły i Sanu²².

WSTĘPNA FAZA MODERNIZACJI I PRZYSTOSOWANIA ZAKŁADÓW STARACHOWICKICH DO PRODUKCJI ZBROJENIOWEJ

Proces industrializacji w rejonie bezpieczeństwa odbywał się niezależnie od toczących się dyskusji nad jego kształtem przestrzennym i znacznie wyprzedził unormowania prawne dotyczące inwestycyjnych ulg podatkowych. W pierwszych latach niepodległości wysiłki władz wojskowych koncentrowały się na zapoczątkowaniu przemysłu zbrojeniowego na Kielecczyźnie, choć możliwości jego rozwoju były tu wtedy ograniczone z uwagi na katastrofalny stan przetwórstwa surowcowego. Przemysł ten nie mógł być rozbudowany w oparciu o przestarzałe rządowe zakłady górnicze i hutnicze w Zagłębiu Staropolskim, powstałe w czasach Stanisława Staszica i Franciszka Ksawerego Druckiego-Lubeckiego. Spośród nich jedynie odlewnia

²² Na przykład: CAW, Szeł SG, sygn. I.303.1.14. Pismo II zastępcy szefa Sztabu Głównego z 18 września 1930 r. w sprawie niżki taryfowej dla zakładów w rejonie centralnym; Korp. Kontr., sygn. I.300.16.952. Notatki w sprawie hutnictwa żelaznego rejonu centralnego; Ocena warunków dyslokacji przemysłu z 5 listopada 1936 r.

żeliwa w Białogonie i walcownia w Sielpi nadawały się do eksploatacji i były dzierżawione przez osoby prywatne na podstawie wieloletnich kontraktów zawartych z rządem rosyjskim²³. Pozostałe państwowe obiekty przemysłowe: w Bzinie, Mostkach, Mroczkowie, Parszowie, Rejowie, Samsonowie i Suchedniowie, oparte na sile wodnej i węgla drzewnym, uległy prawie kompletnej dewastacji podczas działań wojennych. Wchodzące w ich skład zabudowania, grunty orne, łąki, stawy rybne i kamieniołomy zostały wydzierżawione okolicznym mieszkańcom, przeważnie byłym robotnikom zakładów górniczo-hutniczych²⁴.

W Zagłębiu Staropolskim podczas pierwszej wojny światowej ucierpiał również przemysł prywatny²⁵. Wskutek działań zbrojnych na tym terenie i rabunkowej polityki okupantów dotkliwe straty poniosły towarzystwa górniczo-hutnicze. W 1915 r. wycofujące się wojska rosyjskie wysadziły w powietrze dwa wielkie piece i cztery piece martenowskie w Spółce Akcyjnej Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich. Łączne szkody poniesione przez największe w rejonie świętokrzyskim zakłady przemysłowe oszacowano na 3 783 285 zł. W następstwie przemarszu wojsk oraz rekwizycji przeprowadzonych przez okupantów austriackich majątek Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. zmniejszył się o kwotę 1 109 915 zł. W Towarzystwie Akcyjnym Zakładów Górniczo-Hutniczych i Fabryk „Słuporków” podobne zniszczenia wyceniono na 490 000 zł²⁶.

Z chwilą odzyskania przez Polskę niepodległości, w Zagłębiu Staropolskim, spośród istniejących tu w 1913 r. czterech wielkich pieców, czynny był tylko jeden opalany węglem drzewnym i najmniej wydajny w hucie „Chlewiska”, należącej do Zakładów Górniczo-Hutniczych „Elibor” S.A. Uruchomieniu pełnego cyklu produkcji hutniczej nie sprzyjały działania wojenne na wschodzie i powstania śląskie, utrudniające dowóz rud, węgla i koksu. Największą jednak przeszkodę stanowił niedostatek kapitałów, który uniemożliwiał towarzystwom akcyjnym odbudowę zniszczonych obiektów. W tej sytuacji konieczna stawała się pomoc państwa w postaci gwarancji kredytowych, ulg podatkowych, długoterminowych zamówień wojskowych²⁷.

Od jesieni 1919 r. o zawarciu kontraktu z Ministerstwem Spraw Wojskowych zabiegał zarząd Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górni-

²³ W 1923 r. stara walcownia w Sielpi sprzedana została dotychczasowemu dzierżawcy M. Feldmanowi za 150 mln marek. W 1929 r. inż. L. Skibiński zakupił od rządu odlewnię w Białogonie za 235 000 zł. Zob. S. Kruszewski, *Majątek państwa polskiego według stanu na dzień 1 stycznia 1927 r.*, Warszawa 1931, s. 310–313; M. Markowski, *Strefy przemysłowe i ziemiaństwo w województwie kieleckim 1918–1939*, Kielce 1990, s. 129–130.

²⁴ Sprawozdanie Kontroli Państwowej za r. 1922, z. V, s. 50.

²⁵ Szerzej o tym: M. Markowski, *Robotnicy przemysłowi w województwie kieleckim 1918–1939*, Warszawa 1980, s. 27.

²⁶ A. Dzik, *Hutnictwo żelazne w Polsce*, Warszawa 1931, s. 28–29.

²⁷ J. Zieliński, *Staropolskie Zagłębie Przemysłowe*, Wrocław 1965, s. 92.

czych S.A. W rezultacie kilkumiesięcznych starań dyrektorzy Stanisław Surzycki, Antoni Słaboszewicz i Tadeusz Neuman podpisali 8 stycznia 1920 r. umowę wstępną z Głównym Urzędem Zaopatrzenia Armii o dostawę w ciągu dziesięciu lat wielkich ilości amunicji wszelkiego rodzaju²⁸. Firma ta miała corocznie dostarczać wojsku co najmniej 250 000 kompletnych pocisków armatnich oraz 30 mln ostrych naboju karabinowych z odpowiednią ilością łusek, kapiszonów i zapalników. Towarzystwo zobowiązało się uruchomić w ciągu trzynastu miesięcy fabrykę amunicji armatniej i karabinowej w pobliżu eksploatowanej przez siebie huty żelaznej w Starachowicach²⁹.

Po podpisaniu kontraktu z GUZA zarząd Towarzystwa zwrócił się w kwietniu 1920 r. o pomoc licencyjną i finansową do francuskiej firmy Schneider et Cie oraz zaprzyjaźnionego z nią koncernu angielskiego Vickers Ltd. Wymienione firmy wyraziły chęć współpracy przy wykonaniu umowy zawartej przez zarząd Towarzystwa z władzami wojskowymi, pod warunkiem nakłonienia rządu polskiego do wyrażenia zgody na: 1) wydłużenie terminu uruchomienia produkcji amunicji z trzynastu do dwudziestu jeden miesięcy; 2) przyznanie Towarzystwu Zakładów Starachowickich prawa pierwszeństwa budowy w Polsce fabryk broni ręcznej, maszynowej i artyleryjskiej; 3) zagwarantowanie obu zagranicznym kontrahentom zamówień na dostawy do Polski broni i amunicji do czasu rozpoczęcia ich produkcji w Starachowicach³⁰.

Ministerstwo Spraw Wojskowych przejawiało wielkie zainteresowanie budową zakładów amunicyjnych w Starachowicach z uwagi na ich korzystne położenie z dala od granic państwowych oraz możliwość produkcji półfabrykatów hutniczych w oparciu o rudy występujące w Górach Świętokrzyskich. We współpracy z firmami Schneidera i Vickersa upatrywało ono szansę uruchomienia w przyszłości produkcji armat rozmaitych kalibrów. Motywy te skłoniły władze wojskowe do akceptacji stawianych warunków i podpisania 12 października 1920 r. zmodyfikowanego kontraktu z Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych oraz zawarcia 19 listopada tegoż roku umowy

²⁸ W latach 1919–1920 Ministerstwo Spraw Wojskowych, za pośrednictwem GUZA, złożyło w firmach prywatnych szereg zamówień na dostawę większych partii amunicji. Kontrakty takie zawarte zostały m.in. z Zakładami „Babbit” S.A. w Warszawie, ze S.A. Norblin, Braclia Buch i T. Werner, z Modrzejewskim Towarzystwem Górniczo-Hutniczym S.A. w Sosnowcu, z Towarzystwem Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza S.A., ze Spółką Akcyjną Zakładów Amunicyjnych „Pocisk” w Warszawie. Szerzej na ten temat: J. Gołębiowski, *Przemysł wojenny w Polsce 1918–1939*, Kraków 1990, s. 42–46.

²⁹ CAW, Rada Wojskowa, sygn. I.300.6.12. Umowa z 8 stycznia 1920 r. zawarta pomiędzy Głównym Urzędem Zaopatrzenia Armii a Towarzystwem Starachowickich Zakładów Górniczych S.A.

³⁰ CAW, Rada Wojsk., sygn. I.300.6.12. Protokół przemysłowy sporządzony 23 kwietnia 1920 r. w Paryżu w sprawie udziału firm Schneider i Vickers w budowie fabryki amunicji w Starachowicach; Pismo firmy Schneider et Cie et Vickers z 23 kwietnia 1920 r. do dyrekcji Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych.

z firmami Schneidera w Paryżu i Vickersa w Londynie co do urządzenia wytwórni amunicji w Starachowicach³¹.

Zarząd Zakładów Starachowickich od samego początku starał się wywiązać z zawartej umowy. Przy budowie fabryki amunicji zatrudniono około 3 000 robotników. W latach 1920–1921 wzniesiono wszystkie hale fabryczne. Na jesieni 1922 r. ukończono pierwszy etap budowy elektrowni, instalując w niej turbogenerator marki Brown-Boveri o mocy 1 000 kW³². Pomimo to realizacja zawartych z rządem kontraktów przebiegała z poważnymi opóźnieniami z winy kontrahentów zagranicznych, którzy zwlekali z dostawami maszyn i urządzeń oraz udostępnieniem licencji. W ciągu dwóch lat od zawarcia umowy firma Schneider et Cie wyremontowała jedynie wielki piec, a jej pomoc finansowa sprowadzała się do zakupu pewnej liczby akcji Starachowic i spekulowania nimi na giełdzie paryskiej. Jednocześnie koncern ten zrezygnował z zagwarantowanego umową pierwszeństwa na dostawy broni do Polski. Rychło okazało się, że ustępstwo to było pozorne, bowiem miało na celu umożliwienie zawarcia kontraktu na dostawy sprzętu artyleryjskiego przedsiębiorstwu Škoda z Pilzna, w którym koncern Schneidera posiadał kontrolny pakiet akcji³³. Zakłady Škody nie mogły dotychczas liczyć na obstalunki z Polski z uwagi na jej konfliktowe stosunki polityczne z rządem czechosłowackim³⁴.

W ówczesnej sytuacji władze wojskowe uznały zachowanie kontrahentów zagranicznych za wielce nielojalne. Ocenę tę potwierdził raport specjalnego pełnomocnika MSWojsk. do rozmów z przedstawicielami Schneidera w Paryżu i Vickersa w Londynie. Przebieg tych pertraktacji ugruntował go w przekonaniu, że obie firmy nie były zainteresowane powstaniem zakładów zbrojeniowych w Polsce, ani w innych krajach środkowo- i południowoeuropejskich. Obawiając się konkurencji przystępowały w charakterze wspólników, możliwie bez angażowania własnych kapitałów, do towarzystw budujących fabryki broni i amunicji po to tylko, aby wykorzystywać swe wpływy do paraliżowania ich rozwoju i działalności³⁵.

³¹ Sprawozdanie Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych Spółki Akcyjnej za okres 1919/1920 roku, s. 6.

³² Zakłady Starachowickie, „Przemysł i Handel” 1922, z. 34–35, s. 508.

³³ Na przełomie 1918/1919 r. firma Schneider et Cie wykupiła 45% akcji Zakładów Škody i wymusiła na nich tajny układ, na mocy którego zastrzegła teren Polski dla swej wyłącznej działalności, zgadzając się na dostawy z Czechosłowacji jedynie haubic 100 mm. Wykorzystując przyznany Polsce w 1923 r. kredyt francuski koncern Schneidera dostarczał do naszego kraju przestarzały sprzęt artyleryjski. Zob. CAW, Oddz. II SG, sygn. I.303.3.545. Notatka dla szefa Oddziału I Sztabu Głównego w sprawie Zakładów Škody. Pismo ściśle tajne z 29 listopada 1929 r.

³⁴ CAW, Szef S.G, sygn. I.300.1.13. Notatka z 10 maja 1922 r. w sprawie kontraktu MSWojsk. z firmą Creusot-Schneider na produkcję armat.

³⁵ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.124. Pismo głównego dyrektora CZWW inż. Józefa Krzyżanowskiego do szefa Administracji Armii z 12 kwietnia 1923 r.

Opóźnienia w budowie wytwórni w Starachowicach, spowodowane opieszałością współpracujących koncernów zagranicznych, wywołały zaniepokojenie strony rządowej. Z inicjatywy ministra Sosnkowskiego zwołana została 12 kwietnia 1923 r. konferencja w tej sprawie z udziałem ministra skarbu Władysława Grabskiego oraz ministra przemysłu i handlu Stefana Ossowskiego. Szef resortu spraw wojskowych, uznając bezwzględną potrzebę istnienia tej fabryki, wystąpił z wnioskiem o przekształcenie Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych w spółkę o charakterze mieszanym z udziałem kapitału państwowego. Sugestia ta spotkała się ze sprzeciwem obu pozostałych ministrów, przy czym Grabski wyraził pełną gotowość udzielenia Towarzystwu pomocy finansowej w postaci pożyczki w wysokości 15 mln franków francuskich. Swe nieprzychylnie stanowisko w sprawie utworzenia spółki z kapitałowym udziałem państwa motywował kłopotami ekonomicznymi, jakich tego typu towarzystwa mieszane przysparzały rządowi³⁶. Wobec załamania się programu inwestycyjnego Zakładów Starachowickich, Ministerstwo Spraw Wojskowych wyraziło zgodę na rewizję warunków kontraktu z 1920 r. Umowa z 11 października 1923 r. zobowiązywała Towarzystwo do bezwzględnego przestrzegania nowego harmonogramu. Wytwórnia amunicji, bez oddziału elaboracyjnego, miała być uruchomiona w ciągu półtora roku od momentu złożenia w firmie Schneider zlecenia na dostawę maszyn do Starachowic. Klauzula dodatkowa do tej umowy z 8 sierpnia 1924 r. nakładała na Towarzystwo zadanie wybudowania warsztatu kapitalnego remontu dział i oddania go do eksploatacji najpóźniej do 31 grudnia 1925 r. W zamian za te zobowiązania rząd przyznał spółce 5 mln franków z kredytu francuskiego na dokończenie i adaptację obiektów fabrycznych i rozpoczęcie budowy osiedla mieszkaniowego, a także udzielił gwarancji na kredyt z Banku Gospodarstwa Krajowego w kwocie 13 mln franków na zakup we Francji niezbędnych maszyn i urządzeń. Towarzystwo Starachowickie podjęło się ponadto, już bez dalszej pomocy rządowej, uruchomienia odlewni i walcowni wyrobów miedzianych i mosiężnych, modernizacji walcowni żelaza i stali w okresie pięciu lat oraz przebudowy huty w ciągu dziesięciu lat od podpisania umowy³⁷.

Pomoc państwa okazała się niewystarczająca w stosunku do zadań przewidzianych w nowym kontrakcie. Dlatego po zawarciu owej umowy Ministerstwo Spraw Wojskowych wypłaciło Towarzystwu zaliczkę w wysokości 3 mln zł na zakup surowców i półfabrykatów do produkcji amunicji. Wobec trudności z uzyskaniem od firmy Schneider et Cie przyzręczonego kredytu w kwocie 10 mln fr. na dokończenie budowy obiektów fabrycznych,

³⁶ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.124. Protokół z konferencji odbytej u ministra spraw wojskowych gen. dyw. Sosnkowskiego 12 kwietnia 1923 r.

³⁷ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.124. Projekt umowy z Towarzystwem Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. przyjęty na konferencji u szefa Administracji Armii 19 września 1923 r.; KZU, sygn. I.360.1.13. Umowy z Towarzystwem Starachowickich Zakładów Górniczych.

zarząd spółki wykorzystał ową zaliczkę na cele inwestycyjne, pozbawiając się zupełnie środków obrotowych. Brak kapitałów uniemożliwił nie tylko kontynuowanie koniecznych przedsięwzięć inwestycyjnych, ale także prowadzenie bieżącej działalności eksploatacyjnej³⁸. Na trudności finansowe nałożył się kryzys stabilizacyjny, który szczególnie mocno dotknął działy wytwórczości hutniczej. Na jesieni 1924 r. przedsiębiorstwo znalazło się na skraju bankructwa. Unieruchomione zostały wszystkie wydziały produkcyjne i rozpoczęły się drastyczne redukcje personelu pracowniczego. W dniu 30 października grupa posłów socjalistycznych wystąpiła do rządu z wnioskiem o ustanowienie nad Zakładami Starachowickimi przymusowego zarządu państwowego³⁹.

Towarzystwo szukało ratunku u władz wojskowych prosząc o nową zaliczkę wysokości 5 mln zł. Ministerstwo Spraw Wojskowych odmówiło jednak dalszego subwencjonowania przedsiębiorstwa do czasu oddania do eksploatacji wytwórni amunicji. Wówczas to zarząd spółki złożył oświadczenie, że bez pomocy państwa nie będzie w stanie doprowadzić do końca rozpoczętych inwestycji. W tej sytuacji władze wojskowe wystąpiły do premiera Grabskiego z wnioskiem o powiększenie kapitału zakładowego Towarzystwa o 100%. Na polecenie Ministerstwa Skarbu Bank Gospodarstwa Krajowego zakupił w 1925 r. nową emisję akcji za cenę 13 200 000 zł. Dzięki temu zapewnił rządowi polskiemu objęcie kierownictwa nad Starachowickimi Zakładami i prowadzenie przedsiębiorstwa w myśl dyrektyw Ministerstwa Spraw Wojskowych⁴⁰.

Dopływ kapitału państwowego spowodował wzmocnienie pozycji Towarzystwa wobec współpracujących z nim partnerów zagranicznych. W 1925 r. zaczęły napływać wreszcie do Starachowic dawno już zamówione maszyny z Francji i Czechosłowacji. Montaż wszystkich urządzeń wykonywany był własnymi siłami według rysunków otrzymywanych z biur konstrukcyjnych Schneidera. Wprawdzie firma ta zwlekała z wysyłką do Polski najważniejszych obrabiarek koniecznych do obróbki luf armatnich, ale dzięki mobilizacji polskich inżynierów i robotników udało się odrobić opóźnienia i wydział kapitalnego remontu dział mógł rozpocząć pracę w listopadzie tego roku⁴¹. Jego uruchomienie stwarzało możliwość wymiany zużytych luf armatnich na nowe oraz dostosowanie rosyjskich działek 3-calowych do amunicji 75 mm, przez tzw. koszulkowanie. Doniosłą wagę owego przedsię-

³⁸ A. Litwinowicz, *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia*, s. 158.

³⁹ Wniosek Antoniego Pączka i towarzyszy z ZPPS z sprawie ustanowienia przez rząd przymusowego zarządu państwowego nad Zakładami Starachowickimi. Sejm I kadencji, druk nr 1 483.

⁴⁰ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.20. Pismo prezesa Banku Gospodarstwa Krajowego gen. R. Góreckiego do I wiceministra spraw wojskowych z 31 maja 1929 r.

⁴¹ Por. CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.178. Pismo Rady Zarządzającej Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. do szefa Administracji Armii z 18 maja 1925 r.; Pismo szefa Departamentu Artylerii i Uzbrojenia do szefa Administracji Armii z podróży do Starachowic w dniu 25 i 26 maja 1925 r.

wzięcia uwypuklał fakt, iż uruchomienie tego typu produkcji w Starachowicach miało nastąpić dopiero za kilka lat⁴². Równocześnie Zakłady Starachowickie przystąpiły do rozruchu wytwórni amunicji artyleryjskiej, wybudowanej kosztem 19,4 mln zł⁴³. Z początkiem 1926 r. fabryka ta zaczęła wytwarzać pociski do działek 75 mm oraz wszystkie ich elementy składowe, jak łuski mosiężne, kielichy, zapalniki i zapłonniki. Amunicja wyprodukowana w Starachowicach dostarczana była do Państwowej Fabryki Amunicji w Skarżysku, gdzie napełniano ją materiałami wybuchowymi⁴⁴. Z czasem Zakłady Starachowickie rozszerzyły asortyment wyrobów, podejmując się produkcji pocisków artyleryjskich cięższych kalibrów⁴⁵.

Wśród zadań inwestycyjnych rozpoczętych wówczas w Starachowicach znaczną część środków pochłaniała budowa dużego osiedla dla robotników i pracowników umysłowych. W latach 1926–1928, na obszarze 184 ha, powstała nowa dzielnica, składająca się ze 187 domów wielorodzinnych o 1100 mieszkaniach, wyposażonych w elektryczność, wodę i urządzenia kanalizacyjne. Wybudowano również szpital z domem lekarzy, hotel, resursę i remizę strażacką⁴⁶. Dzięki temu w okresie międzypisowym 1921–1931 ludność Starachowic zwiększyła się z 5 500 do 13 500 mieszkańców, a osada fabryczna upodobniła się do organizmu miejskiego⁴⁷.

INWESTYCJE CENTRALNEGO ZARZĄDU WYTWÓRNI WOJSKOWYCH W ZAGŁĘBIU STAROPOLSKIM

W kręgach wojskowych dominowało przekonanie o niezdolności rodzimych dysponentów kapitału prywatnego do samodzielnego udźwignięcia

⁴² Uwagi o stanie armii gen. Władysława Sikorskiego. Memorial opracowany w lutym, a uzupełniony w kwietniu 1926 r. Wstęp i opracowanie M. Cieplewicz, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1981, z. 1, s. 195.

⁴³ Sprawozdanie Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. za okres 1925 r., s. 5, 12.

⁴⁴ CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.1005. Raport generalny o stanie przemysłu wojennego w dziale uzbrojenia, jego pogotowia i zdolności mobilizacyjnych z 21 czerwca 1927 r., k. 181–182.

⁴⁵ W czerwcu 1929 r. miesięczna zdolność produkcyjna Zakładów Starachowickich wynosiła 34 200 naboju 75 mm, 18 000 naboju 100 i 105 mm oraz 6 000 pocisków 155 mm. Zamówienia rządowe znacznie odbiegały od warunków umowy i nie przekraczały 135 000 naboju rocznie. Zob. CAW, SG, sygn. I.303.2.18. Referat szefa Departamentu Uzbrojenia MSWojsk. płk. Kieszniewskiego w sprawie sytuacji wytwórni amunicji w Starachowicach z 22 czerwca 1929 r.

⁴⁶ J. Pazdur, *Starachowice – Osiedle i Zakłady do 1939 r.* [w:] *Studia z dziejów górnictwa i hutnictwa*, t. 13, Wrocław 1968, s. 31–32.

⁴⁷ Zob. „Monitor Polski” 1939, nr 77, poz. 175; M. Adamczyk, S. Pastuszka, *Starachowice*, Warszawa 1984, s. 78–79.

poważniejszych przedsięwzięć inwestycyjnych⁴⁸. Rozległy zakres zadań i wydatków związanych z uruchomieniem produkcji zbrojeniowej przemawiał za bezpośrednim udziałem państwa w rozbudowie przemysłu. Do grona zwolenników rozwiązań etatystycznych należał gen. Kazimierz Sosnkowski, minister spraw wojskowych w latach 1920–1924⁴⁹. Na jego polecenie Wydział Przemysłu Wojennego MSWojsk. już w 1921 r. przystąpił do opracowywania planu budowy najpotrzebniejszych zakładów zbrojeniowych⁵⁰. W swej pierwszej wersji program ów przewidywał powstanie czterech wytwórni rządowych: karabinów, amunicji, materiałów wybuchowych i sprządżanów oraz dwóch fabryk prywatnych: samolotów i naprawy armat⁵¹.

Zamierzeniom tym sprzyjała uchwała Komitetu Ekonomicznego Ministrów z 29 kwietnia 1922 r. o utworzeniu Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych. Nakładała ona na CZWW zadanie budowy rządowych fabryk zbrojeniowych według planów ustalonych przez Ministerstwo Spraw Wojskowych. Ponadto zobowiązywała go do przejścia, usprawnienia funkcjonowania i eksploatacji szeregu wytwórni zarządzanych dotychczas przez departamenty MSWojsk.⁵²

Według statutu Centralny Zarząd tylko formalnie posiadał szeroką autonomię, faktycznie jednak był silnie uzależniony od władz wojskowych. Minister spraw wojskowych mianował większość członków rady nadzorczej. Funkcję przewodniczącego rady pełnił każdorazowo szef Administracji Armii, a zasiadali w niej szefowie departamentów i wydziałów MSWojsk. Wysocy urzędnicy tego resortu wywierali przemożny wpływ na kierunki pracy i zadania CZWW, który przez to pełnił funkcję agendy MSWojsk.⁵³ Rada nadzorcza powołała na stanowisko dyrektora generalnego Centralnego

⁴⁸ Według ekspertów Sztabu Generalnego budowa nowoczesnego przemysłu zbrojeniowego wymagała nakładów w wysokości 250 mln dolarów. Zob. CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.93. Mowa szefa Administracji Armii gen. Józefa Czikiela na pierwszym inauguracyjnym posiedzeniu rady nadzorczej Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych z 1 czerwca 1922 r.

⁴⁹ Gen. Kazimierz Sosnkowski od 3 marca 1919 r. zajmował stanowisko wiceministra spraw wojskowych. Urząd ministra tego resortu sprawował w okresie od 10 sierpnia 1920 r. do 26 maja 1923 r., a następnie w gabinecie W. Grabskiego od 19 grudnia 1923 r. do 17 lutego 1924 r. Zob. G. Mazur, *Dowództwo Wojska Polskiego [w:] Kto był kim w Drugiej Rzeczypospolitej*, pod red. J. Majchrowskiego, Warszawa–Kraków 1994, s. 142.

⁵⁰ CAW, GISZ, sygn. I.303.4.141, k. 60. Przemówienie szefa Administracji Armii gen. bryg. Aleksandra Litwinowicza wygłoszone 23 lutego 1938 r. w Zakładach Południowych w Stalowej Woli do posłów i senatorów – członków komisji budżetowych i wojskowych Sejmu i Senatu.

⁵¹ W maju 1923 r., w związku z przyznaniem Polsce pożyczki francuskiej, program inwestycyjny został poszerzony o budowę fabryki silników lotniczych, związków azotowych oraz wytwórni chloru i chlorku wapnia. Zob. CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Plan rozbudowy przemysłu wojennego w Polsce do końca 1930 r., s. 4–5.

⁵² CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.93. Protokół z pierwszego inauguracyjnego posiedzenia rady nadzorczej Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych 21 czerwca 1922 r.

⁵³ *Statut Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych [w:] Dziennik Rozkazów MSWojsk.*, nr 26 z 27 czerwca 1922 r., poz. 390; *Sprawozdanie Kontroli Państwowej za 1922 r.*, z. II, s. 36.

Zarządu inż. Józefa Krzyżanowskiego, poprzednio dyrektora jednego z największych zakładów metalurgicznych w Rosji, w czasie pierwszej wojny światowej kierującego budową wytwórni amunicyjnych w Carycynie i na Uralu⁵⁴.

W maju 1922 r. szef Administracji Armii powołał specjalną komisję pod przewodnictwem płk. Jerzego Dunajewskiego i zlecił jej przygotowanie wniosków w sprawie lokalizacji projektowanych wytwórni. Komisja, dokonując wyboru terenów pod budowę zakładów zbrojeniowych, stanęła przed trudnym zadaniem pogodzenia przesłanek strategicznych z wymaganiami ekonomicznymi, na co szczególną uwagę zwracało Ministerstwo Skarbu, sprzeciwiając się rozmieszczeniu fabryk państwowych na obszarach pozbawionych podstawowych urządzeń infrastrukturalnych⁵⁵. Stanowisko to z góry wykluczało możliwość usytuowania nowych wytwórni na zaniedbanych terenach w widłach Wisły i Sanu. Wobec tego władze wojskowe zmuszone były lokalizować większość projektowanych obiektów przemysłowych na Kielecczyźnie – w północnej części „trójkąta bezpieczeństwa”, ograniczonej od wschodu Wisłą, od zachodu kolejną Dęblin – Radom – Skarżysko, od południa linią Skarżysko – Ostrowiec – Sandomierz. Obszar ten od południowego zachodu obejmował znaczną część Zagłębia Staropolskiego i posiadał niezłe połączenia komunikacyjne z Warszawą, Łodzią, Częstochową, Zagłębiem Dąbrowskim i Śląskiem⁵⁶.

Władze wojskowe, dążąc do zminimalizowania kosztów, typowały pod budowę fabryk rządowych tereny stanowiące własność skarbu państwa. Przy wyborze każdej lokalizacji zwracały uwagę na charakter przyszłej produkcji i potrzeby mających powstać zakładów zbrojeniowych. Względy te zaważyły na umiejscowieniu Państwowej Fabryki Broni Ręcznej w Radomiu na gruntach folwarku państwowego „Mariackie”. W mieście tym już przed pierwszą wojną światową ukształtował się dość silny ośrodek przemysłu metalowego. Stwarzało to szansę na zatrudnienie w fabryce karabinów miejscowych pracowników umysłowych i zrekrutowanie części wykwalifikowanych robotników⁵⁷.

O lokalizacji Państwowej Wytwórni Amunicji Działowej i Karabinowej na terenie Nadleśnictwa Skarżysko zadecydowały w równej mierze względy bezpieczeństwa i warunki komunikacyjne. Wytwórnia tego rodzaju wymagała rozmieszczenia na dużej lesistej przestrzeni, dobrze maskującej zabu-

⁵⁴ A. Litwinowicz, *Przemysł wojenny...*, s. 154.

⁵⁵ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.124. Pismo ministra skarbu nr 1403/D.B./3 z 22 lipca 1922 r.

⁵⁶ W. Leszkowicz, „Państwowy przemysł zbrojeniowy w Polsce w latach 1918–1939” (maszynopis pracy doktorskiej w Bibliotece Instytutu Historii PAN), s. 46–47.

⁵⁷ Wśród radomskich zakładów metalowych wyróżniały się: Fabryka Odlewów Kutołanych M. Horowicza, Fabryka Odlewów Żelaznych i Emaliernia J. Rozenberga, Odlewnia M. Rubinsteina, Fabryka Drutu i Gwoździ E. Tennenbauma, Fabryka Maszyn i Narzędzi Rolniczych „Bolesta” oraz najstarsza w mieście, istniejąca od 1856 r., Fabryka Maszyn S. Kindta. Zob. *II księga inżynierów mechaników polskich*, Warszawa 1936, s. 182–200.

dowania fabryczne. Ponadto centralne położenie na skrzyżowaniu szlaków kolejowych pozwalało na utrzymywanie bliskich więzi kooperacyjnych z zakładami hutniczymi w Starachowicach i Ostrowcu oraz łatwy wywóz wyrobów gotowych do Centralnych Składow Amunicji, budowanych równocześnie na terenie Nadleśnictwa Regny, w pobliżu wielkiego węzła kolejowego w Koluszkach⁵⁸.

Najlepiej pod względem strategicznym, z dala od większych skupień ludności, zlokalizowana została Państwowa Wytwórnia Prochu i Materiałów Krujących. Wybrano dla niej rozległe tereny w Puszczy Kozienickiej położone w pobliżu wsi Zagożdżon, przy trasie kolejowej Radom – Dęblin. Na wypadek wojny fabrykę ubezpieczać miała od strony wschodniej twierdza dęblńska⁵⁹.

Spośród planowanych wytwórni jedynie Państwową Fabrykę Sprawdzianów, jako zakład pomocniczy – wytwarzający narzędzia specjalne dla całego przemysłu zbrojeniowego, umiejscowiono w Warszawie na Powązkach, na gruntach przekazanych Ministerstwu Spraw Wojskowych. Lokalizacja ta ułatwić miała fabryce nabór odpowiedniej kadry technicznej oraz robotników o rzadko spotykanych wówczas umiejętnościach⁶⁰.

Wymienione wytwórnie projektowane były z myślą o uniezależnieniu kraju od importu niektórych podstawowych rodzajów broni, amunicji i materiałów wybuchowych, niezbędnych na wypadek wojny⁶¹. Owe tendencje autarkiczne znalazły wyraz w 10-letnim planie zakupów wojskowych, opracowanym w połowie 1922 r. W okresie tym fabryki CZWW dostarczyć miały 1 200 000 karabinów, 2 500 000 pocisków artyleryjskich różnych kalibrów (75, 105, 155 mm), 300 mln naboju karabinowych, 240 000 sprawdzianów, 7 200 ton prochu bezdymnego. Wartość tych zamówień oszacowana została na 82 mln dolarów⁶². Dążenie Ministerstwa Spraw Wojskowych do zapewnienia minimalnego stopnia samowystarczalności w zakresie głównych składników uzbrojenia znalazło wyraz w określeniu zdolności wytwórczych planowanych fabryk, które w każdym asortymencie wyrobów przewyższały wielokrotnie moce produkcyjne dotychczas istniejących zakładów zbrojeniowych (tab. 1).

⁵⁸ AAN, Protokoły RM, sygn. 19, k. 825. Wniosek ministra spraw wojskowych z 18 września 1922 r. w sprawie przekazania MSWojsk. terenu państwowego w Nadleśnictwie Regny pod budowę Centralnych Składow Amunicyjnych.

⁵⁹ CAW, Dep. III Art. i Uzbr., sygn. I.300.32.51. Wykaz wytwórni i warsztatów pracujących pod kierownictwem Wydziału Chemicznego Departamentu Artylerii i Uzbrojenia.

⁶⁰ CAW, PWU, sygn. I.363.2.68. Sprawozdanie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia za rok 1930, s. 24.

⁶¹ W końcu 1921 r. broni palnej w Polsce nie produkowano, a wszystkie wytwórnie i warsztaty mogły pokryć zaledwie 9,2% zapotrzebowania na amunicję karabinową i 1,5% na pociski artyleryjskie. Zob. CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.421. Referat w sprawie organizacji przemysłu amunicyjnego z 10 grudnia 1921 r.; PWU, sygn. I.363.2.69. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia. Tajne z 16 stycznia 1939 r.

⁶² CAW, Oddz. IV SG, sygn., (stara) 559. Referat inż. Józefa Krzyżanowskiego w sprawie Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych z 5 listopada 1925 r.

TABELA 1. PROJEKTOWANE ZDOLNOŚCI WYTWÓRCZE FABRYK CZWW

I.p.	Zakłady zbrojeniowe	Asortyment wyrobów	Projektowana zdolność produkcyjna wytwórni	
			Dzienna	Roczna
1.	Państwowa Wytwórnia Prochu i Materiałów Kruszących w Zagożdżonie	Proch bezdymny Dynamon Proch czarny	2 500 kg 1 000 kg 500 kg	750 000 kg 300 000 kg 150 000 kg
2.	Państwowa Wytwórnia Amunicji w Skarżysku	Pociski 75 mm Pociski 105 mm Pociski 155 mm Naboje karabinowe	1 000 szt. 300 szt. 150 szt. 100 000 szt.	300 000 szt. 90 000 szt. 45 000 szt. 30 000 000 szt.
3.	Państwowa Fabryka Broni w Radomiu	Karabiny krótkie „Mauser” wz. 98	500 szt.	150 000 szt.
4.	Państwowa Fabryka Sprawdzianów w Warszawie	Sprawdziany wszelkich typów	80 szt.	24 000 szt.

Źródło: CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.178. Krótki referat o państwowym przemyśle wojennym skoncentrowanym w Centralnym Zarządzie Wytwórni Wojskowych z 18 grudnia 1925 r.

Inwestycje w rejonie bezpieczeństwa ukierunkowane były na modernizację całego państwowego przemysłu zbrojeniowego. Nowe fabryki przejąć miały zadania produkcyjne, a także część maszyn i urządzeń nadających się do eksploatacji od wytwórni wojskowych, zaimprovizowanych podczas wojny polsko-bolszewickiej lub tuż po jej zakończeniu. Nosząc się z takim zamiarem władze wojskowe przekazały CZWW osiem zakładów: Państwową Fabrykę Karabinów w Warszawie, Wojskową Wytwórnię Kapsli i Kapiszonów w Toruniu, Wojskową Wytwórnię Zapalników Artyleryjskich w Warszawie, Wytwórnię Amunicji Karabinowej na Pradze, Wytwórnię Materiałów Wybuchowych w Bydgoszczy, Wytwórnię Kuchen Polowych w Rzeszowie, Wytwórnię Wozów Taborowych i Rymarnię w Krakowie, Wytwórnię Wozów Taborowych w Poznaniu. Dyrekcja Główna CZWW, mając na uwadze rychłą likwidację „starych” zakładów, traktowała je jako zbędne obciążenie, a cały swój wysiłek wkładała w realizację programu inwestycyjnego⁶³.

Według harmonogramu ustalonego przez Ministerstwo Spraw Wojskowych fabryki w Radomiu i Zagożdżonie miały być uruchomione w połowie 1924 r., zaś wytwórnia amunicji w Skarżysku w końcu 1925 r. Napięte terminy skłoniły Dyrekcję Główną CZWW do rozpoczęcia inwestycji w 1923 r. i równoczesnego prowadzenia robót budowlanych przy wszystkich obiektach.

⁶³ CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.951. Raport szczegółowy w sprawie preliminarza budżetowego CZWW na rok 1924 dla ministra spraw wojskowych z 29 września 1923 r.; Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.178. Krótki referat o państwowym przemyśle wojennym skoncentrowanym w Centralnym Zarządzie Wytwórni Wojskowych z 18 grudnia 1925 r.

tach pomimo niekompletnej dokumentacji technicznej i kosztorysowej⁶⁴. W praktyce dotrzymanie tego harmonogramu okazało się niemożliwe, a wykonanie planowanych założeń nosiło znamiona improwizacji. Odpowiedzialność za zaistniały stan rzeczy ponosiły władze wojskowe, które zgłaszały do programu CZWW coraz to nowe postulaty inwestycyjne. W 1924 r. podjęły one szereg decyzji o wzbogaceniu asortymentu produkcji oraz zwiększeniu zdolności wytwórczych fabryk budowanych w rejonie bezpieczeństwa. W Zagożdżonie, równoległe z produkcją prochu bezdymnego, miały być uruchomione dwa nowe wydziały: kwasu azotowego i bawełny strzelniczej o wydajności 5 ton na dobę⁶⁵. W planie budowy fabryki amunicji w Skarżysku uwzględniono dodatkowo podniesienie mocy wytwórczych urządzeń do tłoczenia ciężkich pocisków artyleryjskich, a także powiększenie wydziału elaboracji, gdzie oprócz naboju własnych miała być nabijana i scalana amunicja z elementów wytwarzanych w Zakładach Starachowickich⁶⁶.

Uzupełnienia programowe spowodowały znaczne zaległości w realizacji inwestycji zbrojeniowych. W rezultacie dopiero w połowie 1925 r. przystąpiono w Zagożdżonie do rozruchu wydziałów prochu czarnego i dynamonu, zaś w końcu tego roku oddano do eksploatacji Państwową Wytwórnę Sprawdzianów w Warszawie. W pozostałych fabrykach rozpoczęły wówczas pracę jedynie wydziały wytwarzające oprzyrządowanie do instalowanych maszyn. Największe komplikacje wystąpiły przy uruchamianiu wytwórni broni w Radomiu, która w myśl pierwotnych założeń przejąć miała zadania produkcyjne Państwowej Fabryki Karabinów w Warszawie⁶⁷. Tymczasem już w styczniu 1924 r., w związku z rewizją planu uzbrojenia armii, Ministerstwo Spraw Wojskowych podjęło decyzję o zastąpieniu karabinu długiego „Mauser” wz. 98 uniwersalnym karabinkiem krótkim tego samego typu, dostosowanym do potrzeb piechoty i kawalerii. Wzrost zapotrzebowania na unowocześnioną broń strzelecką spowodował, że Ministerstwo to w październiku 1925 r. zrezygnowało ostatecznie z zamiaru likwidacji Państwowej Fabryki Karabinów i określiło następująco docelowe zdolności produkcyjne obu wytwórni: 50 000 kbk rocznie w fabryce warszawskiej i 150 000 kbk

⁶⁴ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.124. Dotychczasowa działalność CZWW. Sprawozdanie z 26 października 1923 r.

⁶⁵ W 1924 r. CZWW nie otrzymał na ten cel dodatkowych kredytów. Wobec tego powiększył o 3 mln zł nakłady na wytwórnę z Zagożdżonie kosztem środków przeznaczonych na budowę fabryk w Radomiu i Skarżysku. Zob. CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.154. Pismo głównego dyrektora CZWW Józefa Krzyżanowskiego do szefa Administracji Armii z 27 maja 1924 r.

⁶⁶ CAW, Oddz. IV SG, sygn. 559. Referat J. Krzyżanowskiego w sprawie Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych z 5 listopada 1925 r.

⁶⁷ Pierwszą partię karabinów „Mauser” Państwowa Fabryka Karabinów w Warszawie zmontowała w czerwcu 1922 r., a od jesieni 1925 r. rozpoczęła seryjną produkcję kbk. Zob. CAW, PWU, sygn. I.363.2.68. Sprawozdanie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia za rok 1938, s. 2.

w Radomiu⁶⁸. Zmiany w konstrukcji karabinów wymagały dodatkowych zakupów narzędzi i części do maszyn oraz adaptacji zainstalowanych już obrabiarek, co znacznie podnosiło koszty inwestycji i powodowało długotrwałą zwłokę w rozpoczęciu seryjnej produkcji kbk w fabryce radomskiej⁶⁹.

Dotrzymaniu harmonogramu inwestycji zbrojeniowych nie sprzyjała także ogólna sytuacja gospodarcza kraju, w szczególności tzw. kryzys stabilizacyjny, wywołany przejściem od marki polskiej do złotego oraz związana z nim oszczędnościowa polityka budżetowa Władysława Grabskiego i jego następcy na stanowisku ministra skarbu Jerzego Zdziechowskiego. Redukcje w wydatkach państwowych powodowały, że modyfikacjom programowym CZWW nie towarzyszyło zwiększanie nakładów finansowych, co w konsekwencji przyczyniało się do wydłużenia cykli inwestycyjnych i dodatkowego wzrostu kosztów budowy fabryk⁷⁰.

TABELA 2. WZROST KOSZTÓW BUDOWY FABRYK CZWW W LATACH 1924–1925

Lp.	Nazwa wytwórni	Wg kosztorysu wstępnego z 1924 r.	Wg kosztorysu z 1 X 1925 r.	Wzrost prelim. kosztów w %
1.	Państwowa Wytwórnia Prochu	10 610 792	23 300 000	119,8
2.	Państwowa Wytwórnia Amunicji	20 867 175	29 659 864	42,1
3.	Państwowa Fabryka Broni	16 022 535	23 472 525	46,5
4.	Państwowa Fabryka Sprawdzianów	1 606 769	1 697 769	5,7
RAZEM		49 098 271	78 130 168	59,1

Źródło: CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.951. Wykaz sum kosztorysowych wytwórni CZWW.

Rozszerzenie zadań inwestycyjnych CZWW pociągało za sobą istotne zmiany w kosztorysach powstających obiektów przemysłowych (tab. 2). Według nowego preliminarza kosztów, opracowanego na jesieni 1925 r., planowane nakłady wzrosły o ponad 59% z 49 mln zł do 78 mln zł. W okresie od 1 stycznia 1923 r. do 31 marca 1927 r. rzeczywiste wydatki na ten cel wynosiły 57,9 mln zł, czyli 74% sumy kosztorysowej z 1925 r.⁷¹ W przeważającej części pokrywane były środkami budżetowymi Ministerstwa Spraw Wojskowych. Na podstawie preliminarza budżetowego na rok 1923 CZWW otrzymał na inwestycje i cele eksploatacyjne 83 mld marek polskich, przy

⁶⁸ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.20. Pismo szefa Sztabu Generalnego gen. dyw. Hallera do ministra spraw wojskowych z 1 września 1925 r. w sprawie inspekcji wojskowych w Radomiu i Skarżysku; Oddz. IV SG, sygn. 559. Pismo ministra spraw wojskowych gen. Władysława Sikorskiego L. 941/25 z 5 października 1925 r. Dyrektywy do budżetu.

⁶⁹ CAW, Oddz. IV, sygn. 559. Referat J. Krzyżanowskiego... z 5 listopada 1925 r.

⁷⁰ Uwagi o stanie armii gen. Władysława Sikorskiego. Memoriał..., s. 200–201.

⁷¹ CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.951. Pismo zastępcy II wiceministra spraw wojskowych gen. Władysława Langnera do prezesa Najwyższej Izby Kontroli z 30 listopada 1933 r. w sprawie likwidacji CZWW.

przeliczeniu jednego franka na 1400 marek. Nakłady inwestycyjne – jako wydatki nadzwyczajne – wyodrębniono w budżecie dopiero po wprowadzeniu złotego. Wynosiły one kolejno: w 1924 r. – 10,6 mln zł, w 1925 r. – 15 mln zł, w 1926 r. – 10,5 mln zł⁷². Oprócz tego program rozwoju przemysłu zbrojeniowego finansowany był częściowo z kredytu francuskiego, przyznanego Polsce w maju 1923 r. Zgodnie z porozumieniem zawartym z francuską misją wojskową na rozbudowę tego przemysłu zarezerwowano 120 mln franków. Kwota ta nie została wykorzystana w całości, ponieważ rząd polski zrezygnował w 1925 r. z części pożyczki⁷³. W ramach tego kredytu CZWW, za pośrednictwem Polskiej Misji Wojskowej Zakupów w Paryżu, zamówił we Francji maszyny i urządzenia za 28,3 mln franków, co stanowiło równowartość około 11 mln zł⁷⁴.

W 1926 r., gdy większość zadań inwestycyjnych CZWW została wykonana lub znajdowała się w końcowej fazie realizacji, we władzach wojskowych narastało przekonanie o potrzebie reorganizacji zarządzania zakładami zbrojeniowymi, umożliwiającej poprawę ich efektywności. Przewidywane zmiany zmierzały w kierunku nadania niektórym wytwórniom osobowości prawnej i upodobnienia zasad ich działania do reguł obowiązujących przedsiębiorstwa prywatne⁷⁵. Oczekiwania te spełniło rozporządzenie Prezydenta RP z 17 marca 1927 r. „o wydzieleniu z administracji państwowej przedsiębiorstw państwowych przemysłowych, handlowych i górniczych oraz ich komercjalizacji”⁷⁶.

W pierwszej kolejności przepisy nowego prawa znalazły zastosowanie w odniesieniu do fabryk administrowanych przez CZWW. Na podstawie rozporządzenia wykonawczego Rady Ministrów z 22 kwietnia 1927 r. skomercjalizowano Państwową Wytwórnię Prochu i Materiałów Kruszących w Zagórzdzonie oraz utworzono nowe przedsiębiorstwo pod nazwą Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia w Warszawie, składające się z czterech zakładów filialnych: Państwowej Fabryki Karabinów i Państwowej Fabryki Spraw-

⁷² CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.124. Dotychczasowa działalność CZWW. Sprawozdanie z 26 października 1923 r.; CAW., Biuro Budżetowe MSWojsk., sygn. I.300.57.10. Preliminarz budżetowy Rzeczypospolitej Polskiej na rok 1925, cz. 6. Ministerstwo Spraw Wojskowych. Załącznik 6; CAW, CZWW, sygn. I.363.1.5. V sprawozdanie i bilans Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 1926 r.

⁷³ Ministerstwo Spraw Wojskowych z tej części kredytu spożytkowało jedynie 49,3 mln franków na zakup maszyn i urządzeń dla zakładów zbrojeniowych. Zob. K. Krzyżanowski, *Wydatki wojskowe Polski w latach 1918–1939*, Warszawa 1976, s. 125–126.

⁷⁴ CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.951. Raport szczegółowy w sprawie preliminarza budżetowego CZWW na rok 1924 dla ministra spraw wojskowych z 29 września 1923 r.; CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.178. Pismo dyrektora głównego CZWW inż. Józefa Krzyżanowskiego do szefa Administracji Armii z 25 maja 1925 r.

⁷⁵ S. Sosabowski, *Osobowość prawna fabryk wojskowych*, „Bellona” 1926, t. XXI, z. 3, s. 288–289; Uwagi o stanie armii gen. Władysława Sikorskiego. Memoriał ..., s. 201.

⁷⁶ Dz. URP 1927, nr 25, poz. 195.

dzianów w Warszawie, Państwowej Fabryki Broni w Radomiu oraz Państwowej Fabryki Amunicji w Skarżysku⁷⁷.

Wyodrębnienie Państwowej Wytwórni Prochu i Państwowych Wytwórni Uzbrojenia, działających odtąd jako samodzielne podmioty prawa handlowego, oznaczało kres istnienia Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych. W miejsce Dyrekcji Głównej powołana została Komisja Likwidacyjna CZWW, której zadaniem było uregulowanie należności i zaciągniętych zobowiązań przez byłe władze tej instytucji oraz wyzbycie się pozostałego jeszcze majątku⁷⁸.

W końcowej fazie działalności CZWW przemysł zbrojeniowy w rejonie bezpieczeństwa nie był jeszcze przygotowany do rozwinięcia produkcji na skalę masową. Powstające zakłady, nie mające należytego oparcia w innych gałęziach przemysłu, odczuwały niedostatek surowców, półfabrykatów, narzędzi, obrabiarek i wykwalifikowanych kadr pracowniczych. Pomimo to, dzięki nakładom finansowym państwa stworzone zostały warunki do zapoczątkowania fabrykacji wyrobów stanowiących podstawę wyposażenia armii⁷⁹.

⁷⁷ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.284. Statut przedsiębiorstwa Państwowe Wytwórnice Uzbrojenia; Rozporządzenie Rady Ministrów z 22 kwietnia 1927 r. o wydzieleniu Państwowej Wytwórni Prochu w Zagożdżoniu, Państwowej Fabryki Broni Ręcznej w Radomiu, Państwowej Wytwórni Amunicji Działowej i Karabinowej w Skarżysku, Państwowej Fabryki Sprawdzianów w Warszawie [w:] Dz. URP 1927, nr 43, poz. 382.

⁷⁸ CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.951. Notatka na konferencję w sprawie rozliczeń finansowych z firmami „Tabor” w Krakowie i „Mars” w Rzeszowie.

⁷⁹ P. Stawecki, *Polityka wojskowa Polski 1921–1926*, Warszawa 1981, s. 104.

Rozdział II

Postępy uprzemysłowienia w rejonie bezpieczeństwa 1927–1936

PLAN ROZBUDOWY PRZEMYSŁU WOJENNEGO DO KOŃCA 1930 R.

Opracowany w latach 1921–1922 program rozbudowy przemysłu zbrojeniowego już we wstępnej fazie realizacji okazał się niewystarczający dla zaspokojenia bieżących i przyszłych potrzeb armii. Według ustaleń Sztabu Generalnego z 1923 r. Polska miała w 1935 r. osiągnąć gotowość do wystawienia na wypadek wojny około 1,5 mln żołnierzy, w tym m.in. 60 dywizji piechoty¹. Owe zadania mobilizacyjne postawiły władze wojskowe przed koniecznością zdefiniowania długofalowej polityki przemysłowej. Jej podstawą stały się „Wytyczne rozbudowy przemysłu wojennego”, sformułowane przez szefa Sztabu Generalnego gen. Stanisława Hallera w lipcu 1924 r. Postulowały one osiągnięcie najpóźniej do 1935 r. całkowitej samowystarczalności kraju w czasie wojny. Służyć temu miała dalsza rozbudowa państwowego przemysłu zbrojeniowego, przystosowanie przemysłu prywatnego do potrzeb mobilizacyjnych wojska, stworzenie wystarczających zapasów sprzętu, broni i amunicji oraz zgromadzenie trzymiesięcznych rezerw surowców i materiałów, niezbędnych do funkcjonowania fabryk podczas konfliktu zbrojnego².

Już w sierpniu 1924 r. w Ministerstwie Spraw Wojskowych utworzono Departament X Przemysłu Wojennego, którego szefem mianowano gen. Aleksandra Litwinowicza. Na Departament ten nałożono obowiązek opracowania tzw. l'Ordre de Bataille (O. de B.) przemysłu wojennego. W sporządzanym corocznie spisie wytwórni, obok zakładów wyspecjalizowanych w produkcji uzbrojenia, rejestrowane były fabryki uznane za potencjalnie

¹ Stan pokojowy wojska określony został wówczas na 17 000 oficerów, ponad 30 000 podoficerów i 230 000 szeregowych służby czynnej, zorganizowanych w 30 dywizji piechoty, 17 brygad kawalerii, 10 baonów pancernych, 10 pułków lotniczych itd. Zob. E. Kozłowski, *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1974, s. 18.

² CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Wytyczne przemysłu wojennego w latach 1925–1935. Pismo szefa Sztabu Generalnego gen. Stanisława Hallera do szefa Administracji Armii z 24 lipca 1924 r.; sygn. I.303.2.20. Referat w sprawie rozwoju armii na stopie pokojowej z 18 sierpnia 1924 r., s. 20.

zdolne do wykonywania zamówień wojskowych w okresie mobilizacji. Wykaz O. de B., opracowany na r. 1926/27, obejmował 123 zakłady o najróżnorodniejszym profilu wytwórczości; połowa spośród nich zlokalizowana była w Warszawskim Okręgu Przemysłowym³. Analiza rozmieszczenia wytwórni i ich zdolności produkcyjnych przemawiała za koniecznością podjęcia dalszych wysiłków zmierzających do wzmożenia potencjału wojennego.

W styczniu 1926 r., po wielomiesięcznych pracach studialnych, Departament Przemysłu Wojennego przedłożył szefowi Administracji Armii „Plan rozbudowy przemysłu wojennego do końca 1930 r.”. Program ów uwzględniał najniezbędniejsze inwestycje we wszystkich rodzajach uzbrojenia. W ciągu pięciu lat Departament zamierzał uruchomić produkcję nowych typów broni ręcznej, maszynowej, materiałów wybuchowych i ich komponentów, a także dział artyleryjskich, czołgów i silników lotniczych. Większość planowanych inwestycji zlokalizowana została w rejonie bezpieczeństwa, gdzie obok istniejących fabryk powstać miały nowe działy wytwórczości, m.in. armat na licencji francuskiej w Starachowicach, ciężkich karabinów maszynowych w Radomiu, ręcznych karabinów maszynowych i pistoletów automatycznych w Zakładach Zieleniewskiego w Sanoku, naboju do pocisków gazowych w Państwowej Fabryce Amunicji, gazów bojowych w Skarżysku, bawełny strzelniczej i kwasu azotowego w Zagożdżonie (tab. 3).

W planie tym ujawniły się dążenia władz wojskowych do aktywizacji polityki w zakresie pozyskiwania surowców strategicznych. Nakłady na badania geologiczne, w kwocie 600 000 zł, doprowadzić miały do odkrycia w rejonie bezpieczeństwa złóż węgla kamiennego, rud miedzi, cynku, ołowiu, pirytu. Preliminowano ponadto prawie 800 000 zł na różnorodne próby laboratoryjne, zmierzające do otrzymania surowców zastępczych, m.in. kauczuku syntetycznego ze spirytusu gorzelnianego, aluminium z gliniek kaolinowych, siarki z gipsu, produktów naftowych z łupków bitumicznych. Nie były to kwoty imponujące, jednak stanowiły krok do przodu w stosunku do stanu dotychczasowego. Dla przedsiębiorstw prywatnych, angażujących kapitały w przetwórstwo surowcowe, przewidywano w planie subwencje, pożyczki, cła ochronne, gwarancje zamówień państwowych. Spodziewano się, że dzięki pomocy rządowej możliwe będzie uruchomienie czterech pieców elektrycznych do wytopu stali jakościowej w hutach w Ostrowcu i Starachowicach, a także przeniesienie z Poznania do rejonu bezpieczeństwa jedynej w Polsce, nieczynnej od 1924 r. huty miedzi. Projektowano lokalizację w tym rejonie zakładów przetwórstwa miedzi, należących do Walcowni Metali S.A. w Dziedzicach oraz utworzenie w okolicach Skarżyska wytwórni chloru płynnego, jako oddziału filialnego S.A. „Azot” w Jaworznie⁴.

³ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. O. de B. szczegółowe przemysłu wojennego na rok 1926/27.

⁴ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Załączniki 8 i 9 do planu rozbudowy przemysłu.

TABELA 3. NAJWAŻNIEJSZE INWESTYCJE W REJONIE BEZPIECZEŃSTWA
WEDŁUG PLANU ROZBUDOWY PRZEMYSŁU WOJENNEGO DO KOŃCA 1930 R.

Lp.	Dział i rodzaj inwestycji	Rok ukończenia	Planowane nakłady w zł 1\$ = 5,43 zł
I. Broń			
1.	Budowa wytwórni dział w Zakładach Starachowickich	1930	13 032 000
2.	Ukończenie budowy i całkowite uruchomienie produkcji karabinów ręcznych w Radomiu	1926	3 550 000
3.	Uruchomienie produkcji ciężkich karabinów maszynowych w Radomiu	1929	4 778 400
4.	Budowa własnej fabryki ręcznych karabinów maszynowych i pistoletów automatycznych lub udzielenie pożyczki firmie Zieleniewskiego na budowę takiej fabryki w Sanoku	1929	<u>8 145 000</u> 29 505 400 zł
II. Amunicja			
5.	Ukończenie budowy PFA w Skarżysku wraz z instalacją do produkcji nabojów pocisków gazowych	1928	5 628 800
6.	Zainstalowanie 4 nowych kompletów maszyn do wyrobu amunicji karabinowej w Skarżysku	1927	7 311 200
7.	Zakup i montaż 4 agregatów pras do produkcji amunicji artyleryjskiej w jednej z fabryk w rejonie bezpieczeństwa	1930	1 086 000
8.	Urządzenie pociskowni w Ostrowcu wraz z próbnym zamówieniem na pociski tłoczone	1926	600 000
9.	Próbna fabrykacja pocisków lanych do dział i miotaczy min w Ostrowcu	1929	<u>526 800</u> 15 152 800 zł
III. Środki chemiczne			
10.	Ukończenie budowy fabryki prochu w Zagożdżonie wraz z instalacjami do wyrobu kwasu siarkowego i bawełny strzelniczej oraz zwiększenie produkcji prochu bezdymnego do 5 ton dziennie	1928	6 579 250
11.	Budowa fabryki gazów bojowych w Skarżysku	1930	<u>5 387 000</u> 11 966 250 zł
RAZEM			57 151 250

Źródło: CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Plan rozbudowy przemysłu wojennego do końca 1930 r.

Koszty rozbudowy przemysłu zbrojeniowego wynieść miały 72,3 mln zł, z czego co najmniej 57 mln zł planowano na inwestycje w rejonie bezpieczeństwa. Wskutek postępującej deprecjacji złotej całość nakładów przeszacowano na 90 mln zł. Wobec tego terminowe wykonanie planu wymagało przeznaczania na ten cel 18–20 mln zł rocznie. Tymczasem, w związku z przeprowadzonymi wówczas redukcjami budżetowymi, wydatki Ministerstwa Spraw Wojskowych w 1926 r. zostały pomniejszone o 25%. W preliminarzu budżetowym tego resortu na rok 1927 zarezerwowano na inwestycje 12 mln zł, która to kwota została następnie zredukowana do 11,5 mln zł. Niedostatki finansowe powodowały, że projektowane zadania nie mogły być wykonane zgodnie z przyjętym harmonogramem. Plan inwestycyjny Departamentu Przemysłu Wojennego uznany został za nierealny i nie uzyskał akceptacji Sztabu Generalnego. Szereg zawartych w nim zadań, w szczególności dotyczących rozwoju przetwórstwa surowcowego, odłożono na później⁵, tak że dopiero u schyłku lat trzydziestych stały się ponownie częścią programu rozbudowy przemysłu zbrojeniowego.

DOKOŃCZENIE BUDOWY FABRYK BRONI I AMUNICJI

Spośród inwestycji realizowanych w rejonie bezpieczeństwa władze wojskowe najwyższą wagę przywiązywały do ukończenia budowy Państwowej Fabryki Broni w Radomiu. W myśl dyrektyw Sztabu Generalnego wytwórnia miała rozwinąć pełne moce produkcyjne w 1927 r. – 12 500 karabinów według ustalonej normy miesięcznej, z możliwością jej podniesienia do 18 750 bkb na wypadek wojny⁶. W praktyce zamierzenie to nie mogło być spełnione z uwagi na istotne braki w wyposażeniu technicznym, niedostatek kadr pracowniczych i skomplikowany proces uruchamiania produkcji.

Od 1 lipca 1923 r., tj. od dnia rozpoczęcia budowy Państwowej Fabryki Broni do chwili włączenia jej w skład Państwowych Wytwórni Uzbrojenia nakłady inwestycyjne osiągnęły 15,9 mln zł. Za sumę tę wykonano większość budynków fabrycznych oraz zainstalowano część maszyn i urządzeń – przeważnie przestarzałych, pochodzących z byłej fabryki karabinów w Gdańsku, przyznanych Polsce na podstawie postanowień traktatu wersalskiego. Wyposażenie to posłużyło do uruchomienia najważniejszych oddziałów: narzędziowni, kuźni, obróbki mechanicznej, obróbki łoża, hartowni, montażu

⁵ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Pismo szefa Departamentu X Przemysłu Wojennego do szefa Sztabu Generalnego w sprawie rozbudowy przemysłu wojennego. L. 715/tjn. z 12 czerwca 1926 r.; Dyrektywy do budżetu na rok 1927. Pismo z 23 sierpnia 1926 r.

⁶ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Raport szefa Oddziału IV SG dla szefa Sztabu Generalnego w sprawie budżetu mobilizacyjnego.

karabinów, a także oddziału remontowego, stolarni i laboratorium⁷. W styczniu 1927 r. PFB zatrudniała zaledwie 529 robotników i nie była jeszcze pod względem kadrowym przygotowana do rozpoczęcia produkcji karabinów. Opracowany przez Dyрекcję PWU harmonogram przewidywał stopniowe zwiększanie miesięcznej zdolności wytwórczej z 150 kbk w kwietniu 1927 r. do 3 500 kbk w styczniu 1928 r. W tym okresie liczebność załogi wzrosnąć miała do 1 550 osób⁸. Niedostatek robotników wykwalifikowanych stanowił największą przeszkodę w funkcjonowaniu zakładu. Pomimo to fabryka wyprodukowała w 1927 r. pierwszą partię 10 000 kbk „Mauser” wz. 98 i sprzedała ją Ministerstwu Spraw Wojskowych⁹.

Podczas uruchamiania produkcji karabinów trwała rozbudowa wytwórni radomskiej. W latach 1927–1930 zakupiono parcele prywatne przylegające do folwarku „Mariackie”, zwiększając tereny fabryczne do 52 ha, wydłużono sieć dróg dojazdowych do 4,6 km, zastąpiono kolejkę wąskotorową bocznicą normalnotorową. W okresie tym oddano do eksploatacji szereg budynków fabrycznych, w których urządzono gazownię, suszarnię drewna, składy i magazyny. Wymieniono znaczną część starych i zużytych maszyn na nowe urządzenia zakupione we Francji. Dzięki dostawom z importu park maszynowy powiększył się z 1 892 do 2 695 obrabiarek, napędzanych silnikami o łącznej mocy 1 722 kW¹⁰. W pobliżu PFB powstało osiedle robotnicze, składające się z 10 czteropiętrowych budynków mieszkalnych i domu kultury oraz park i stadion sportowy¹¹.

W latach 1930–1931, w związku z przestawieniem PFK w Warszawie na produkcję broni maszynowej, Fabryka Broni przejmowała jej zadania w zakresie wyrobu karabinów mauserowskich¹². Od 1932 r. była jedynym w kraju producentem kbk wz. 29, a od 1936 r. wytwarzała zmodernizowane karabiny długie wz. 98a. W 1937 r. uruchomiła fabrykację nowego typu broni – pistoletu „Vis”, skonstruowanego w Państwowej Fabryce Karabinów. W związku z daleko idącą specjalizacją zakładu wysiłek inwestycyjny ukierunkowany był na podniesienie zdolności wytwórczych, które jednak

⁷ CAW, PWU, sygn. I.363.2.68. Sprawozdanie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia za rok 1930, s. 11 i 16.

⁸ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.284. Przybliżone zestawienie ilości robotników potrzebnych do wykonania 3 500 kbk w okresie od 1 kwietnia 1927 r. do 1 kwietnia 1928 r. w Fabryce Broni w Radomiu; Wykaz pracowników zatrudnionych w Państwowej Fabryce Broni na dzień 30 kwietnia 1927 r.

⁹ *Księga SIMP. Pół wieku działalności mechaników polskich w przemyśle*, Warszawa 1963, s. 109.

¹⁰ CAW, PWU, sygn. I.363.2.68. Sprawozdanie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia za rok 1930, s. 13–15.

¹¹ *Zakłady Metalowe „Lucznik” im. Gen. Waltera w Radomiu*, Radom 1985, s. 61.

¹² W 1930 r. Państwowa Fabryka Karabinów w Warszawie rozpoczęła produkcję rkm „Browninga” wz. 28, zaś w 1931 r. – ckm „Browninga” wz. 30. Zob. P. Stawecki, *Przemysł wojenny Warszawy w latach 1918–1939*, „Rocznik Warszawski” 1972, R. XI, s. 269.

dopiero u schyłku lat trzydziestych zwiększyły się do 12 000 kbk miesięcznie przy pracy na dwie zmiany. Fabryka radomska od momentu rozpoczęcia produkcji do maja 1939 r. dostarczyła Ministerstwu Spraw Wojskowych ogółem 466 800 karabinów typu „Mauser” i 30 800 pistoletów „Vis”, a ponadto wykonała reperację 168 000 kbk wz. 98 i innych rodzajów broni strzeleckiej¹³.

PFB w Radomiu, podobnie jak inne zakłady zbrojeniowe, przez cały czas swej działalności cierpiała na niedostatek zamówień wojskowych. Dążąc do wykorzystania rezerw mocy wytwórczych i obniżenia kosztów podejmowała produkcję na potrzeby rynku. Wśród fabrykowanych przez nią wyrobów znajdowały się narzędzia i uchwyty, frezarko-gwinciarki, karabinki sportowe wz. 31, pistolety do naboju łzawiących. Największym popytem cieszyły się popularne rowery marki „Lucznik” – fabryka wytwarzała ich ponad 20 000 rocznie. Wartość produkcji ubocznej wynosiła około 20% ogólnej sumy sprzedaży¹⁴.

Ogólnie stwierdzić wypada, że Państwowa Fabryka Broni rozwijała się stosunkowo pomyślnie, pomimo przejściowych trudności spowodowanych załamaniem koniunkturalnym na początku lat trzydziestych, kiedy to zmuszona była dokonać redukcji personelu pracowniczego. Od momentu włączenia do PWU, tj. od kwietnia 1927 r. do końca 1938 r. jej majątek trwały powiększył się przeszło dwukrotnie i wynosił 32,4 mln zł. Według stanu na 1 stycznia 1939 r. wytwórnia radomska zatrudniała 4 292 robotników, w tym 774 po ukończonych szkołach technicznych i rzemieślniczych oraz 347 pracowników umysłowych¹⁵.

Państwowa Fabryka Broni nie była najkosztowniejszą inwestycją Ministerstwa Spraw Wojskowych w rejonie bezpieczeństwa. Wśród obiektów przemysłowych zapoczątkowanych przez CZWW znacznie więcej środków finansowych pochłaniała budowa Państwowej Fabryki Amunicji w Skarżysku. W okresie od 1 stycznia 1923 r. do 31 marca 1927 r. MSWojsk. wydatkowało na ten cel 21,3 mln zł. Wymienione nakłady spożytkowane zostały na wyposażenie rozległego terenu wytwórni, o powierzchni 566 ha, w sieć wodociągową i kanalizacyjną, wybudowanie dróg i torów kolejowych, przewozowej elektrowni, większości hal fabrycznych, domów mieszkalnych dla załogi. W latach 1925–1926 rozpoczęto instalowanie maszyn, przenoszonych do Skarżyska z Wojskowej Wytwórni Amunicji na Pradze, Wojskowej Wytwórni Zapalników w Warszawie oraz Wojskowej Wytwórni Kapsli i Kapi-

¹³ CAW, PWU, sygn. I.363.2.70. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia według stanu w dniu 1 września 1939 r., oprac. Wojsk. Inst. Techniczny, Londyn 1943, s. 18–19; P. Stawecki, *Polski potencjał wojenny* [w:] *Wojna obronna Polski 1939*, oprac. zbiorowe pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1979, s. 88.

¹⁴ W. Leszkowicz, *Państwowy przemysł zbrojeniowy...*, s. 127.

¹⁵ CAW, PWU, sygn. I.363.2.60. Sprawozdanie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia za rok 1938; sygn. I.363.2.61. XII-ty bilans Państwowych Wytwórni Uzbrojenia w Warszawie w dniu 31 XII 1938, załącznik 7.

szonów w Toruniu. W większości maszyny te pochodziły z likwidowanych fabryk amunicyjnych w Austrii i wykazywały wysoki stopień zużycia – od 50 do 75%. Równocześnie w PFA przystąpiono do ustawiania nowoczesnych urządzeń zakupionych we Francji¹⁶. W 1927 r. w stadium montażu znajdowało się 28 zespołów maszyn do wyrobu i sortowania amunicji karabinowej oraz liczne francuskie obrabiarki, prasy mechaniczne i hydrauliczne do wytwarzania pocisków i łusek armatnich. Pomimo znacznego zaawansowania inwestycji PFA charakteryzowała się wówczas niskim poziomem zorganizowania produkcji. Jej miesięczne zdolności wytwórcze na jedną zmianę wynosiły: 1 mln łusek i pocisków do amunicji karabinowej mauserowskiej i mannlicherowskiej, 25 000 zapalników typu RYG, 10 000 zapalników czasowych, 3 000 rozpryskowych, 35 000 zapłonników do łusek, 22 000 wkrętek głowicowych do pocisków artyleryjskich. Wytwórnia instalowała dopiero maszyny do napełniania prochem amunicji karabinowej. Wykonywała natomiast elaborację pocisków 75 mm na urządzeniach wypożyczonych od Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych S.A.¹⁷

Dokończenie pierwszego etapu budowy PFA w Skarżysku wymagało jeszcze ze strony państwa dużego wysiłku finansowego. W latach 1927–1930 wydatkowało ono na inwestycje produkcyjne i infrastrukturalne 16,7 mln zł. Kwota ta umożliwiła sfinalizowanie budowy większości pomieszczeń fabrycznych i administracyjnych, zakup brakujących maszyn, wykonanie robót montażowych na wydziałach amunicji karabinowej, artyleryjskiej, zapalników i elaboracji, zorganizowanie narzędziowni i wydziału remontowego, uruchomienie laboratorium, gazowni oraz zakładu elektrycznego w Rejowie o mocy 2 MW. Według sprawozdania PWU za 1930 r. w PFA, na wydziałach produkcyjnych i pomocniczych, zainstalowane były 2 053 obrabiarki i maszyny amunicyjne, napędzane 518 silnikami elektrycznymi o łącznej mocy 3 337 kW. Na terenie wytwórni powstała gęsta sieć komunikacyjna, składająca się z 10,9 km bocznic kolejowych normalnotorowych, linii kolejki wąskotorowej liczących 7,6 km i 13,3 km dróg bitych wewnątrzzakładowych i dojazdowych. Dla pracowników PFA wybudowano do końca 1930 r. około 900 mieszkań, o łącznej powierzchni użytkowej 33 400 m², na trzech osiedlach, zwanych Kolonią Robotniczą, Kolonią Urzędniczą i Kolonią Górna¹⁸.

W miarę rozbudowy wydziałów produkcyjnych PFA stopniowo rozszerzała asortyment wyrobów. W latach 1928–1929 rozpoczęła fabrykację kompletnej amunicji karabinowej, pocisków i łusek armatnich 75 mm wz. 17 oraz 100 mm do haubic wz. 28, bomb lotniczych 12 kg, amunicji saperskiej. Poważną barierę w realizacji zadań wytwórczych stanowił niedostatek wykwa-

¹⁶ P. Stawecki, *Z dziejów przemysłu wojennego w II Rzeczypospolitej*, cz. I, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1971, z. 1, s. 291–292.

¹⁷ CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.1005. Raport generalny o stanie przemysłu wojennego w dziale uzbrojenia i jego zdolnościach mobilizacyjnych z 21 czerwca 1927 r., s. 166–174.

¹⁸ CAW, PWU, sygn. I.363.2.68. Sprawozdanie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia za rok 1930, s. 20–23 i 28.

lifikowanego personelu robotniczego i administracyjnego¹⁹. Jednakże w krótkim czasie trudności kadrowe zostały przewyżnione dzięki przeszkoleniu kandydatów do pracy w toku produkcji i na kursach przysposobienia zawodowego. Na początku 1929 r. wytwórnia zatrudniała już 3 738 pracowników, w tym 3 503 fizycznych i 235 umysłowych. W razie wojny PFA mogła zaangażować na trzy zmiany około 12 000 robotników²⁰.

U podstaw rozwoju PFA leżało ciągle dążenie władz wojskowych do zwiększania jej zdolności wytwórczych na wypadek mobilizacji. Zrozumiałe z punktu widzenia obronności państwa tendencje autarkiczne pozostawały w sprzeczności z możliwościami wykorzystania już zainstalowanych mocy produkcyjnych. Dysonans ten powiększał się wskutek oddziaływania niekorzystnych czynników koniunkturalnych, powodujących trudności w bieżącej działalności eksploatacyjnej. W 1928 r. zdolność produkcyjna fabryki amunicyjnej w Skarżysku wyrażała się sumą 60,3 mln zł, podczas gdy kwota zamówień państwowych na rok budżetowy 1928/29 wynosiła 19,5 mln zł, czyli 32,3% potencjalnych mocy wytwórczych. W latach wielkiego kryzysu proporcje te uległy pogorszeniu, w 1934/35 r. zamówienia w PFA osiągnęły najniższy poziom 11,8 mln zł²¹. Dyrekcja fabryki próbowała zapobiec skutkom recesji uruchamiając produkcję uboczną szeregu wyrobów rynkowych, m.in. pieców hartowniczych, zamków automatycznych typu „Yale”, kłódek „Panaut”, uchwytów tokarskich i wiertniczych²². Usiłowania te w nieznacznym stopniu przyczyniły się do poprawy wykorzystania posiadanych mocy wytwórczych, bowiem wartość produkcji rynkowej nie przekraczała 4% ogólnej sumy sprzedaży. W tej sytuacji nieuchronna stała się redukcja zatrudnienia. W latach 1930–1932 Dyrekcja PFA zmuszona była zwolnić z pracy 1097 robotników, czyli blisko trzecią część załogi²³.

Pomimo sytuacji kryzysowej władze nie zrezygnowały z zamiaru dalszej rozbudowy Państwowej Fabryki Amunicyjnej. W 1930 r. specjalna komisja utworzona w Ministerstwie Spraw Wojskowych opracowała 3-letni program rozwoju Państwowych Wytwórni Uzbrojenia na lata 1931/32–1933/34. Plan ów przewidywał wydatkowanie na ten cel kwoty 51,2 mln zł, z tego 24,7 mln zł na inwestycje w PFA w Skarżysku²⁴. Jednakże kierownictwo resortu, w związku z głębokimi redukcjami wydatków nadzwyczajnych

¹⁹ W kwietniu 1927 r. fabryka skarżyska zatrudniała 1 384 robotników. Zob. CAW, PWU, sygn. I.363.2.69. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia. Sprawozdanie z 16 stycznia 1939 r.

²⁰ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I.300.54.284. Ogólne zestawienie ilości personelu robotniczego niezbędnego dla Fabryki Amunicyjnej w Skarżysku z 27 lipca 1929 r.

²¹ W. Leszkowicz, *Państwowy przemysł zbrojeniowy...*, s. 84–85.

²² L. Pakuła, *Tendencje rozwojowe ośrodka przemysłowego Skarżysko-Kamienna* [w:] *Skarżysko-Kamienna. Studia i materiały* pod red. M. Dobrowolskiej, J. Rajmana i T. Ziętarek, Kraków 1977, s. 136.

²³ CAW, PWU, sygn. I.363.2.69. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia. Sprawozdanie z 16 stycznia 1939 r.

²⁴ W. Leszkowicz, *Państwowy przemysł zbrojeniowy...*, s. 84–85.

w budżecie państwa, zmuszone było ograniczyć nakłady inwestycyjne i odroczyć wykonanie ambitnych zamierzeń programowych²⁵.

Korzystniejsze uwarunkowania rozwojowe zaistniały dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych. Pod wpływem ogólnego ożywienia gospodarczego i programowej polityki państwa możliwe stało się wówczas zwiększenie nakładów na przemysł zbrojeniowy. Według bilansu PWU za 1938 r. Państwowa Fabryka Amunicji użytkowała majątek trwały wartości 61 mln zł²⁶. Do jego powiększenia przyczyniły się nakłady inwestycyjne na budowę gmachu biura głównego, licznych składów i pomieszczeń magazynowych oraz mające na celu podniesienie zdolności produkcyjnych wszystkich wydziałów. W 1939 r. wytwórnia wyposażona była w 2 800 obrabiarek i maszyn amunicyjnych, zaś elektrownia fabryczna w Rejowie dysponowała mocą 6 MW²⁷.

U schyłku lat trzydziestych, dzięki zwiększonym zamówieniom wojskowym PFA w Skarżysku rozwinęła produkcję rozmaitych odmian amunicji karabinowej mauserowskiej, naboju pistoletowych i rewolwerowych, pocisków artyleryjskich 120 mm i 155 mm, granatów przeciwpancernych 37 mm, granatów ćwiczebnych morskich na licencji „Boforsa”, naboju 20 mm do najcięższych karabinów maszynowych, pocisków do granatników 46 mm, bomb lotniczych 1 kg. Ponadto wytwarzała wiele elementów składowych amunicji, jak zapalniki, zapłoniki, kapsle i kapiszony na potrzeby własne lub innych wytwórni państwowych i prywatnych. W 1938 r. za sprzedane wyroby otrzymała 30,3 mln zł, w tym 29,8 mln zł z tytułu dostaw dla armii. Portfel zamówień wojskowych na początku roku następnego opiewał na 17,4 mln zł. Wytwórnia zatrudniała wówczas 4 145 robotników, w tym 431 po szkołach technicznych i rzemieślniczych oraz 470 pracowników umysłowych²⁸.

PFA utrzymywała więzi kooperacyjne z wieloma zakładami wytwarzającymi półfabrykaty i gotową amunicję, m.in. z Wytwórnią Amunicji Nr 1 w Warszawie, Wojskowym Zakładem Pirotechnicznym przy Wytwórni Amunicji Nr 2 w Rembertowie, Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych, Zakładami Amunicyjnymi „Pocisk” S.A. w Warszawie, S.A. Norblin, Bracia Buch i T. Werner w Warszawie²⁹. Powiązania te, obok wysokich nakładów

²⁵ Wydatki budżetowe na finansowanie działalności inwestycyjnej i eksploatacyjnej wszystkich przedsiębiorstw skomercjalizowanych podległych Ministerstwu Spraw Wojskowych zmalały z 19,5 mln zł w 1929/30 r. do 6,3 mln zł w 1934/35 r. Zob. K. Krzyżanowski. *Wydatki wojskowe Polski w latach 1918–1939*, Warszawa 1976, s. 183.

²⁶ CAW, PWU, sygn. I.363.2.61. XII-ty bilans Państwowych Wytwórni Uzbrojenia w dniu 31 grudnia 1938 r., s. 34–35.

²⁷ CAW, PWU, sygn. I.363.2.70. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia według stanu w dniu 1 września 1939 r., s. 22–23.

²⁸ CAW, PWU, sygn. I.363.2.60. Sprawozdanie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia za rok 1938.

²⁹ CAW, KZU, sygn. I.360.1.166. Załącznik do pisma Departamentu Uzbrojenia Nr 6110 A/Am. Tech. z 22 listopada 1933 r.; sygn. I.360.1.198. Referat dla szefa Departamentu Uzbrojenia w sprawie terminów wykonania zamówień w Wojskowym Zakładzie Pirotechnicz-

inwestycyjnych, umożliwiły wytwórni skarżyskiej zwielokrotnienie mocy produkcyjnych. W 1939 r., przy pracy na dwie zmiany po 10 godzin, jej miesięczne mobilizacyjne zdolności wytwórcze wynosiły: 28 mln naboju karabinowych, 30 000 granatów 37 mm, 60 000 pocisków 75 mm, 20 000 naboju 100 mm, 10 000 naboju 155 mm oraz 125 000 zapalników artyleryjskich różnych typów. Na wypadek wojny Państwowa Fabryka Amunicji mogła zatem wyprodukować jedenastokrotnie więcej amunicji karabinowej i przeszło trzykrotnie więcej naboju artyleryjskich, aniżeli przewidywały to założenia programowe Ministerstwa Spraw Wojskowych z 1922 r.³⁰

Niemal równocześnie z uruchomieniem produkcji w fabrykach PWU w rejonie bezpieczeństwa zakończyła się pierwsza faza rozwoju Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. Dotychczasowe usiłowania władz wojskowych, pomimo szeregu trudności organizacyjnych i finansowych, zaowocowały powstaniem wytwórni amunicji i warsztatów naprawy armat w Starachowicach oraz przystąpieniem do budowy jedynej wówczas w kraju fabryki sprzętu artyleryjskiego. Kontynuowanie rozległych zadań inwestycyjnych uzależnione było od dalszej pomocy finansowej i zwiększonej kontroli państwowej nad przedsiębiorstwem. W 1928 r. Bank Gospodarstwa Krajowego zakupił od rządu portfel akcji nominalnej wartości 4 850 000 zł, uzyskując prawo własności 18,3% kapitału spółki. Skarb państwa zachował dla siebie 36,6% akcji Zakładów Starachowickich, jednak scedował prawo gestii na BGK, sprzedając mu akcje uprzywilejowane z pięciokrotnym prawem głosu na walnym zgromadzeniu. Transakcja ta umożliwiła dalsze ograniczenie wpływów akcjonariuszy prywatnych. W radzie nadzorczej znaleźli się w większości przedstawiciele BGK, Ministerstwa Skarbu i Ministerstwa Spraw Wojskowych: Józef Kożuchowski, Leon Barysz, Franciszek Doleżał, Paweł Minkowski, Stefan Starzyński, Marian Zakrzewski, gen. Feliks Maciszewski, płk Mieczysław Maciejowski, płk Władysław Wielowieyski. Prezesem rady nadzorczej został gen. Roman Górecki. W składzie zarządu Towarzystwa także dominowali reprezentanci państwa. Funkcję prezesa zarządu pełnił Czesław Klarnier, były minister przemysłu i handlu oraz prezes Związku Izb Przemysłowo-Handlowych RP. Zasiadali w nim również dyrektorzy naczelni państwowych przedsiębiorstw zbrojeniowych: Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia reprezentował inż. Witold Wierzejski, zaś Państwową Wytwórnię Prochu dr Jan Prot³¹.

W związku z planowaną przebudową i modernizacją wydziału hutniczego Zakłady Starachowickie odczuwały niedostatek półfabrykatów, zwłaszcza

nym do dnia 31 marca 1934 r.; A. Litwinowicz, *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia*, s. 152-153.

³⁰ CAW, PWU, sygn. I.363.2.70. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia według stanu w dniu 1 września 1939 r.

³¹ AAN, Min. Skarbu, sygn. 41. Pismo radcy Kazimierza Szpakowskiego do Ministerstwa Skarbu z 5 stycznia 1939 r. w sprawie udziału w walnym zebraniu akcjonariuszy Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych S.A.

odlewów żeliwnych i stalowych oraz wyrobów prasowanych, niezbędnych do produkcji amunicji artyleryjskiej. Władze wojskowe, dążąc do uniezależnienia Starachowic od hut górnośląskich, zwróciły uwagę na możliwość kooperacji w tym zakresie ze S.A. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich³². Rząd dopomógł firmie w odbudowie obiektów hutniczych ze zniszczeń wojennych, zawierając z nią umowę o dostawę w ciągu dziesięciu lat 20 000 wagonów. Kontrakt ten, podpisany 25 lutego 1921 r., pozwolił spółce na wyspecjalizowanie się w produkcji szyn i taboru kolejowego i z tego względu uzależnił ją w dużym stopniu od zamówień państwowych dla PKP³³.

Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich, oprócz fabryki wagonów w Warszawie, posiadała zakłady hutnicze w Ostrowcu Świętokrzyskim oraz kopalnię rudy żelaza w Nieklaniu. Ministerstwo Spraw Wojskowych, z uwagi na korzystne położenie strategiczne huty ostrowieckiej, zmierzało do uruchomienia w niej produkcji półfabrykatów dla przemysłu zbrojeniowego³⁴. W latach 1925–1926 Zakłady Ostrowieckie na życzenie wojska zainstalowały specjalne prasy hydrauliczne do sztancowania kielichów do pocisków 75, 100 i 155 mm, a także przystosowały odlewnię do wytwarzania skorup żeliwnych 75 i 105 mm oraz granatów ręcznych jajowych³⁵. Po uruchomieniu w 1926 r. produkcji próbnej huta w Ostrowcu wykonała pierwsze zamówienie na 14 375 surowych kielichów prasowanych i 6 250 żeliwnych do amunicji artyleryjskiej, które przekazane zostały do Starachowic w celu dalszej obróbki mechanicznej. W niedalekiej przyszłości kooperacja tych wytwórni rozszerzyła się na inne półfabrykaty konieczne do produkcji sprzętu artyleryjskiego³⁶.

Władze wojskowe konsekwentnie zmierzały do przekształcenia obu zakładów hutniczych w typowe wytwórnie uzbrojenia. Tendencje te miały swe

³² Większość akcji Zakładów Ostrowieckich należała do kapitalistów belgijskich zorganizowanych w konsorcjum Trust Metalurgique Electrique et Industriel. Zob. AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Załącznik nr 6 do pisma Spółki Akcyjnej Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 26 lipca 1938 r.

³³ W latach 1922–1938 S.A. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich dostarczyła państwu przeszło 18 000 wagonów różnych typów. Por. *Historia i rozwój Zakładów Ostrowieckich*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939, s. 31; M. Markowski, *Robotnicy przemysłowi...*, s. 30.

³⁴ CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.952. Notatki w sprawie hutnictwa żelaznego rejonu centralnego.

³⁵ Od czerwca 1927 r. w Ostrowcu miesięczna zdolność produkcyjna prasowni wynosiła: 30 000 kielichów do pocisków 75 mm, 20 000 kielichów 100 lub 105 mm, 15 500 kielichów 155 mm. Ponadto w odlewni żeliwa można było wytwarzać miesięcznie: 3 000 skorup do pocisków 75 mm, 2 000 – 105 mm oraz 5 000 skorup do granatów ręcznych jajowych. Zob. CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.1005. Raport generalny o stanie przemysłu ..., s. 237–242.

³⁶ CAW, KZU, sygn. I.360.1.190. Umowa L.dz. 1705/tjn. zawarta 16 października 1926 r. między szefem Departamentu X Przemysłu Wojennego gen. inż. A. Litwinowiczem a S.A. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich; sygn. I.360.1.356. Pismo rzeczoznawcy Centrali Odbioru Materiałów Amunicyjnych przy Starachowickich Zakładach Górnictwych S.A. do kierownika Centrali Odbioru Materiałów Uzbrojenia z 6 października 1927 r.

odzwierciedlenie w planie rozbudowy przemysłu wojennego na lata 1926–1930, który przewidywał wydatkowanie 2,4 mln dolarów (13 mln zł) na uruchomienie w Starachowicach wydziału broni, wyspecjalizowanego w wytwarzaniu sprzętu artyleryjskiego³⁷. Wykonanie tego zadania polegać miało na odpowiednim powiększeniu warsztatów kapitalnego remontu dział oraz wyposażeniu wytwórni armat w maszyny i urządzenia importowane z Czechosłowacji za kwotę 7,4 mln zł. O profilu produkcji wydziału broni przesądzały umowy licencyjne Ministerstwa Spraw Wojskowych z renomowanymi firmami Schneidera, Vickersa i Škody³⁸.

W lipcu 1928 r. spółka otrzymała od Departamentu Uzbrojenia pierwsze duże zamówienie na wykonanie 125 haubic 100 mm wz. 14/19P wraz z przyrządami celowniczymi na licencji czechosłowackiej. Wartość kontraktu wynosiła blisko 14,6 mln zł, a suma zagwarantowanych umową zaliczek rządowych, niezbędnych do uruchomienia produkcji, sięgała 5,3 mln zł. Prototyp haubicy ukończono w grudniu 1929 r., zaś pierwszą serię w ilości 10 sztuk przedstawiono do odbioru w lipcu 1930 r.³⁹ Jednocześnie Zakłady Starachowickie wytwarzały szereg elementów składowych działek polowych 75 mm wz. 02/26, przekazując je do montażu w Zbrojowni Nr 2 w Warszawie. We wrześniu 1931 r. Towarzystwo otrzymało zamówienie MSWojsk. na wykonanie próbnej armaty tego typu na licencji francuskiej⁴⁰.

Wdrożenie do produkcji obu rodzajów armat polowych, stanowiących podstawę wyposażenia jednostek dywizyjnych, miało dla władz wojskowych przełomowe znaczenie, pozwalało bowiem na stopniowe uniezależnienie się od dostaw tego rodzaju sprzętu z zagranicy. Z początku jednak możliwości w tym zakresie były nad wyraz ograniczone, gdyż wydział broni w Starachowicach posiadał niewielkie zdolności wytwórcze; przy pracy na trzy zmiany mógł wyprodukować miesięcznie 21 haubic 100 mm, co zaspokajało zaledwie 12% potrzeb mobilizacyjnych wojska. Dlatego już w 1929 r. szef

³⁷ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Plan rozbudowy przemysłu wojennego do końca 1930 r. Załącznik nr 9.

³⁸ Umowa skarbu państwa z Tow. Akc. Zakładów Škody podpisana została 2 lipca 1928 r. Na jej podstawie firma czechosłowacka sprzedała Ministerstwu Spraw Wojskowych 40 baterii haubic polowych (200 sztuk) oraz udzieliła mu licencji na wyrób tych haubic w Polsce, a także udostępniła dokumentację, umożliwiającą przeróbkę haubic 100 mm wz. 14 na wz. 14/19. Zob. AAN, Prok. Gen., sygn. 80, k. 1–3. Pismo prezesa Prokuratury Generalnej do Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia z 24 kwietnia 1935 r.

³⁹ CAW, KZU, sygn. I.360.1.13. Wypis z umowy Ministerstwa Spraw Wojskowych z Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych z 2 lipca 1928 r.; sygn. I.360.1.109. Pismo rzeczoznawcy Centrali Odbiorczej Materiałów Uzbrojenia w Warszawie z 23 listopada 1929 r.; Zaświadczenie nr 14 rzeczoznawcy Centrali Odbiorczej Materiałów Uzbrojenia w Starachowicach z 16 lipca 1930 r.

⁴⁰ CAW, KZU, sygn. I.360.1.13. Program prac Zakładów Starachowickich na luty 1931 r.; sygn. I.360.1.108. Kwit odbiorczy nr 30 L.dz. 37/497/30 z 17 marca 1930 r. wystawiony przez rzeczoznawcę Centrali Odbioru Materiałów Uzbrojenia w Starachowicach; Pismo Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Uzbrojenia do Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. z 30 września 1931 r. w sprawie produkcji armaty próbnej 75 mm.

Sztabu Głównego gen. Tadeusz Piskor wystąpił do Ministerstwa Spraw Wojskowych z koncepcją budowy w rejonie bezpieczeństwa drugiej wytwórni armat. Zamyśl ten nie zyskał jednak aprobaty Departamentu Uzbrojenia MSWojsk., z uwagi na znaczne koszty przedsięwzięcia oraz niedostatek środków budżetowych na realizację zamówień wojskowych w wysokości niezbędnej dla podtrzymania egzystencji dwóch wytwórni sprzętu artyleryjskiego⁴¹.

W planach tego Departamentu przewidywano kontynuowanie inwestycji w Starachowicach w rozmiarach niezbędnych dla zwiększenia produkcji dział i amunicji artyleryjskiej. Możliwości podniesienia wydajności były nadzwyczaj utrudnione z uwagi na niedostatek półfabrykatów hutniczych oraz ich nieodpowiednie parametry jakościowe. Zakłady Starachowickie szczególnie dotkliwie odczuwały niedobór stali specjalnej do wyrobu luf armatnich, którą po części musiały importować, po części zaś sprowadzać z huty „Baildon”, należącej do opanowanego przez kapitał niemiecki koncernu „Huty Pokój”⁴². Uzależnienie od importu szlachetnych gatunków stali oraz zakupu surowców i półfabrykatów na Górnym Śląsku obniżało znacznie walory strategiczne usytuowania Zakładów Starachowickich. Władze wojskowe zmierzały więc do zmiany istniejącego stanu rzeczy, która polegać miała na przyspieszeniu rozwoju hutnictwa żelaza w rejonie bezpieczeństwa. Opracowane w latach 1928–1929 projekty programowe zawierały propozycje rychłego uruchomienia w Ostrowcu i Starachowicach produkcji stali wysokogatunkowych i przystosowania tamtejszych walcowni do potrzeb mobilizacyjnych przemysłu zbrojeniowego⁴³. Inwestycje zaplanowane w obu przedsiębiorstwach miały być finansowane przez skarb państwa w postaci kredytów długoterminowych BGK oraz zaliczek na poczet przyszłych zamówień wojskowych. Zgodnie z programem inwestycyjnym Departamentu Uzbrojenia na lata 1930–1936 Zakłady Ostrowieckie otrzymały zaliczkę 2 mln zł na zainstalowanie pieca elektrycznego wysokiej częstotliwości do wytopu stali. Oprócz tego zobowiązały się do zamontowania zakupionych przez ten Departament pras hydraulicznych do tłoczenia pocisków artyleryjskich, kucia luf karabinowych i armatnich oraz osi do jaszczy. Zakładom Starachowickim przyznano kredyt 16 mln zł na dokończenie wyposażenia wydziału obróbki dział, modernizację walcowni i martenowni, a także zainstalowanie szeregu urządzeń do produkcji stali specjalnej, m.in. pieców elektrycznych i młota parowo-elektrycznego. Program ów zmierzał do

⁴¹ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Stosunek Ministerstwa Spraw Wojskowych do Starachowic i Ostrowca. Program rozwoju zakładów hutniczych w centralnym rejonie przemysłowym z 22 października 1929 r.

⁴² AAN, Min. Przem. i Handlu, sygn. 141. Pismo „Huty Pokój” Śląskich Zakładów Górniczo-Hutniczych w sprawie huty „Baildon” jako dostawcy materiałów uzbrojenia.

⁴³ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Protokół z konferencji odbytej 27 października 1928 r. w sprawie ustalenia planu poparcia rozwoju i przebudowy placówek przemysłu wojennego przy pomocy kredytów BGK na rok 1929/30; Korp. Kontr., sygn. I.300.16.952. Notatki w sprawie hutnictwa żelaznego rejonu centralnego.

podziału zadań wytwórczych pomiędzy oboma przedsiębiorstwami. Towarzystwu Starachowickiemu wyznaczał funkcję wielkiej wytwórni, wyspecjalizowanej w obróbce mechanicznej dział i amunicji oraz w wyrobie narzędzi i sprawdzianów na potrzeby własne i innych fabryk zbrojeniowych. Zakłady Ostrowieckie, jako huta o pełnym cyklu przetwórczym, spełniać miały rolę głównego kooperanta – dostawcy półfabrykatów dla Starachowic oraz fabryk karabinów PWU w Radomiu i Warszawie⁴⁴.

Modernizacja hutnictwa w Zagłębiu Staropolskim przypadała na lata wielkiego kryzysu gospodarczego. Znaczne zmniejszenie zamówień państwowych groziło unieruchomieniem wytwórni amunicji w Starachowicach. Udało się jednak temu zapobiec dzięki interwencyjnym zakupom Ministerstwa Spraw Wojskowych⁴⁵. Utrudnienia koniunkturalne nie przeszkodziły w realizacji przewidzianych w programie zadań inwestycyjnych. W 1931 r. uruchomiono elektrostalownię, wyposażoną w piec systemu Hercult-Brown-Boveri o rocznej wydajności 5 400 ton, służący do produkcji stali na pociski i blachy przeciwpancerne. W latach 1932–1933 zainstalowano najnowocześniejszy w Polsce piec indukcyjny o wysokiej częstotliwości do wytopu stali szybkoznającej, koniecznej do produkcji noży obrabiarkowych i luf karabinów maszynowych. W kuźni oddano do użytku prasę o nacisku 5 ton i młot 5-tonowy oraz komplet urządzeń do obróbki termicznej wszystkich elementów do wytwarzania dział cięższych kalibrów. Ponadto Towarzystwo Starachowickie rozbudowało własne kopalnie żelaza, których zasoby oszacowano na 21,4 mln ton. W 1930 r. unowocześniona została kopalnia „Majówka”, gdzie powstały 3 zelektryfikowane szyby wydobywcze oraz kolejka podziemna. Uruchomiono 3 nowe kopalnie: „Czerwona”, „Myszki” i „Strzelnica” oraz przebudowano na podziemną kopalnię „Władysław”. W 1930 r. łączne wydobycie rudy wynosiło ponad 57 000 ton i zaspokajało zapotrzebowanie wielkiego pieca w 70–75%. Zarząd celowo nie wykorzystywał zdolności wydobywczych kopalń, z myślą o utrzymaniu zapasów mobilizacyjnych rudy żelaza na wypadek wojny⁴⁶.

Unowocześnienie Zakładów Starachowickich umożliwiło rozwinięcie produkcji sprzętu artyleryjskiego. W latach trzydziestych wytworzyły one prototypy i serie dział konstrukcji francuskiej 105 mm wz. 13 i wz. 29, haubic 155 mm wz. 17 oraz automatycznych działek przeciwlotniczych 40 mm na licencji szwedzkiej firmy Boforsa. Do niewątpliwych osiągnięć należy za-

⁴⁴ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Referat w sprawie stosunku Ministerstwa Spraw Wojskowych do Starachowic i Ostrowca w zakresie potrzeb mobilizacyjnych z 17 października 1929 r.; Program rozwoju zakładów hutniczych w centralnym rejonie przemysłowym z 22 października 1929 r.

⁴⁵ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.20. Pismo prezesa rady nadzorczej Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. gen. R. Góreckiego do szefa Sztabu Głównego gen. T. Piskora z 19 czerwca 1929 r.; sygn. I.303.2.18. Referat szefa Departamentu Uzbrojenia MSWojsk. płk. Kieszniewskiego w sprawie wytwórni amunicyjnej w Starachowicach z 22 czerwca 1929 r.

⁴⁶ M. Adameczyk, S. Pastuszka, *Starachowice*, s. 89–90.

liczyć wyrób doskonale rozwiązanych konstrukcyjnie i technologicznie armat przeciwlotniczych 75 mm wz. 36 oraz dział dalekosiężnych 155 mm⁴⁷. Oprócz tego wytwarzano w Starachowicach amunicję artyleryjską prawie wszystkich kalibrów: pociski przeciwlotnicze 40 i 75 mm, granaty Stockesa 81 mm, pociski balistyczne 100, 105 i 155 mm oraz bomby lotnicze 50 kg⁴⁸.

W latach 1936–1938 wartość zrealizowanych w Starachowicach zamówień wojskowych wzrosła z 18,1 mln zł do około 47,7 mln zł (264%). Udział zakupów Ministerstwa Spraw Wojskowych w sumie produkcji sprzedanej podniósł się z 58,1% do 67,3%. Zwiększeniu sprzedaży broni i amunicji sprzyjała wówczas koniunktura kształtująca się pod wpływem napięcia w stosunkach międzynarodowych.

TABELA 4. ZAKUPY WOJSKOWE W TOW. STARACHOWICKICH ZAKŁADÓW GÓRNICZYCH S.A.
W LATACH 1928–1938

Rok	Produkcja sprzedana ogółem zł	Zakupy Ministerstwa Spraw Wojskowych zł			Udział zakupów wojsk. w prod. sprzedanej w %
		Razem	Amunicja	Broń	
1928	21 372 431	11 738 750	7 733 608	4 005 142	54,9
1936	31 217 118	18 123 771	8 155 593	9 968 178	58,1
1937	45 980 032	25 831 802	12 210 940	13 620 862	56,2
1938	70 882 837	47 680 204	21 534 537	26 145 667	67,3

Źródło: AAN, Min. Skarbu, sygn. 42. Starachowice. Sprawozdanie bilansowe 1938 r., załącznik nr 58.

Rozwój Zakładów Starachowickich nie byłby możliwy bez udziału kapitałowego skarbu państwa. Nakłady inwestycyjne przyczyniły się do ogromnego powiększenia majątku trwałego przedsiębiorstwa z 34,6 mln zł w 1925 r. do 73,8 mln zł w 1934 r. oraz 92,7 mln zł w 1938 r.⁴⁹ Spółka korzystała ze znacznych ulg inwestycyjnych w podatku obrotowym przyznanych jej w dniu 31 marca 1931 r. na okres dziesięciu lat⁵⁰. Dzięki kredytom i subwencjom państwowym powstała największa w rejonie bezpieczeństwa

⁴⁷ Ogółem w okresie od 1926 r. do marca 1939 r. w Starachowicach wyprodukowano 550 dział różnych kalibrów oraz wykonano adaptację 604 armat rosyjskich i francuskich. Ponadto stworzono kilkanaście prototypów sprzętu artyleryjskiego, m.in. półautomatyczne działko piechoty 55 mm, armatkę przeciwpancerną 47 mm, moździerz 120 mm. Zob. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.126. Sprawozdanie gen. bryg. saperów Mieczysława Dąbkowskiego dla zastępcy szefa Sztabu Głównego z 22 marca 1939 r. z inspekcji zakładów przemysłu wojennego w Centralnym Okręgu Przemysłowym; J. Pazdur, *Starachowice...*, s. 133.

⁴⁸ CAW, KZU, sygn. I.360.1.355. Umowy Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia z Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych zawarte w latach 1933–1939; *Księga SIMP. Pół wieku...*, s. 109–110.

⁴⁹ Sprawozdanie Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. za r. 1925, s. 8–9; za r. 1934, s. 14–15; za r. 1938, s. 10–11.

⁵⁰ „Monitor Polski” 1931, nr 74, poz. 122.

fabryka przemysłu zbrojeniowego, zatrudniająca w końcu 1938 r. 10 200 pracowników fizycznych i umysłowych⁵¹.

Inwestycje zbrojeniowe w S.A. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich, zakrojone na mniejszą skalę aniżeli w Starachowicach, realizowane były niezgodnie z harmonogramem ustalonym w 1929 r. przez Ministerstwo Spraw Wojskowych. Piec elektryczny do wytopu stali pociskowej, zamiast – jak planowano – w 1930 r., uruchomiono dopiero w grudniu 1935 r.⁵² Duże opóźnienia wystąpiły przy montażu trzech pras hydraulicznych o sile 600, 1200 i 1500 ton, zakupionych w Szwajcarii za 2 mln zł na koszt Ministerstwa Spraw Wojskowych. Wprawdzie ustawianie owych urządzeń ukończono w lipcu 1933 r., to jednak ostateczny odbiór techniczny przeprowadzono w październiku 1937 r.⁵³ Ponadto z własnych funduszy Zakłady Ostrowieckie wydatkowały znaczne kwoty na przebudowę różnych pieców hutniczych, powiększenie warsztatów mechanicznych i zakup licznych maszyn specjalnych. Ogółem suma inwestycji w tym przedsiębiorstwie, w okresie od 1 lipca 1923 r. do 31 grudnia 1937 r. wynosiła ponad 30 mln zł⁵⁴.

Wykonane przedsięwzięcia modernizacyjne umożliwiły spółce wzbogacenie asortymentu wyrobów. Zakłady Ostrowieckie wytwarzały wszelkiego rodzaju skorupy pocisków do haubic i armat polowych oraz najcięższych moździerzy 220 mm, pręciska stalowe do wyrobu owych skorup, bomby lotnicze 100 kg wz. 31, surowe lufy karabinów „Mausera” i maszynowych. Spółka sprzedawała swe wyroby Ministerstwu Spraw Wojskowych, które przekazywało je, w celu dalszej obróbki, do Zakładów Starachowickich, Zakładów Amunicyjnych „Pocisk” oraz państwowych fabryk broni i amunicji w Radomiu, Skarżysku, Warszawie i Rembertowie⁵⁵. Ponadto u schyłku lat trzydziestych zapoczątkowano w Ostrowcu produkcję odlewów wież pancernych do fortyfikacji oraz części kutych i prasowanych do czołgów i samochodów dla Państwowych Zakładów Inżynierii w Warszawie⁵⁶. Władze planowały przekształcenie huty ostrowieckiej w wielką wytwórnię amunicji artyleryjskiej, jednakże we wrześniu 1936 r. zrezygnowały z tego zamiaru,

⁵¹ W październiku 1935 r. Zakłady Starachowickie zatrudniały zaledwie 4849 robotników i 748 pracowników umysłowych. Por. CAW, akta Starachowickich Zakładów Górniczych S.A., sygn. I.364.1.1. Sprawozdanie Zarządu Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. za czas od 1 stycznia do 31 grudnia 1935 r.; AAN, Min. Skarbu, sygn. 42. Starachowice. Sprawozdanie bilansowe 1938 r., załączniki nr 59, 60, 61.

⁵² CAW, KZU, sygn. I.360.1.335. Umowy Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia z Zakładami Ostrowieckimi nr 602/35–36 oraz nr 623/35–36 z grudnia 1935 r.

⁵³ CAW, KZU, sygn. I.360.1.190. Protokół ostatecznego odbioru prasowni w Zakładach Ostrowieckich z 16 października 1937 r. oraz załącznik nr 1 do tego protokołu.

⁵⁴ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Sprawozdanie Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki Akcyjnej Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich za rok obrachunkowy 1937.

⁵⁵ CAW, KZU, sygn. I.360.1.190. Umowy Ministerstwa Spraw Wojskowych ze Spółką Akcyjną Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich.

⁵⁶ *Historia Zakładów Ostrowieckich*, „Polska Zbrojna”, dodatek spec. sierpień 1939 r., s. 31; *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*; t. I, cz. 1, Londyn 1951, s. 200.

poprzestając na zapewnieniu jej roli głównego dostawcy półfabrykatów dla przemysłu zbrojeniowego⁵⁷. Zamówienia państwowe i silne więzi kooperacyjne z wymienionymi wytwórniami w znacznej mierze przyczyniły się do odbudowy i rozwoju Spółki Akcyjnej Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich. Według stanu na 31 grudnia 1937 r. przedsiębiorstwo to zatrudniało 5 349 pracowników fizycznych i 501 umysłowych i pod tym względem należało do największych zakładów przemysłowych Zagłębia Staropolskiego⁵⁸.

W cieniu wielkich towarzystw hutniczych funkcjonowały w rejonie bezpieczeństwa nieliczne przedsiębiorstwa prywatne, zawdzięczające swój rozwój obstalunkom wojskowym. Typowym tego przykładem była firma Przemysł Metalowy „Granat” S.A., założona w 1921 r. przez grupę drobnych akcjonariuszy warszawskich. Spółka w 1928 r. zakupiła w Kielcach obiekty fabryczne „Kieleckiej Odlewni” i po odpowiedniej ich adaptacji przystąpiła do wytwarzania elementów składowych niektórych rodzajów amunicji⁵⁹. Z początku zajmowała się wyrobem skorup granatów ręcznych, a także wykańczaniem pocisków i uzbrajaniem ich w zapalniki. Czynności te były słabo zmechanizowane i przypominały technologię typu manufakturowego⁶⁰.

W październiku 1930 r., w związku z zamiarem uruchomienia produkcji zapalników własnej konstrukcji, S.A. „Granat” otrzymała od rządu prawo do ulg podatkowych określonych w rozporządzeniu Prezydenta z 22 marca 1928 r.⁶¹ Od tej chwili spółka rozpoczęła stopniową modernizację zakładu kieleckiego. W latach 1930–1935, pomimo panującej wówczas recesji gospodarczej, jej kapitał akcyjny uległ podwojeniu z 900 000 zł do 1 800 000 zł⁶². O rozwoju przedsiębiorstwa przesądziło wielkie zamówienie z 17 stycznia 1935 r. na dostawę dla wojska ponad 1 mln zapalników czasowych do gra-

⁵⁷ Projekt wybudowania przy hucie w Ostrowcu wytwórni artyleryjskiej zgłoszony był na posiedzeniu Komitetu dla Spraw Uzbrojenia i Sprzętu w dniu 31 lipca 1936 r. Zob. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 87. Porównanie projektu Ministerstwa Spraw Wojskowych z uchwałą KSUS z 31 lipca 1936 r.

⁵⁸ W marcu 1939 r. w Zakładach Ostrowieckich, bez fabryki wagonów w Warszawie, zatrudniano około 5 100 robotników i 300 pracowników umysłowych. Por. AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Sprawozdanie Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich za rok obrachunkowy 1937; CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.126. Sprawozdanie gen. bryg. saperów Mieczysława Dąbkowskiego... z 22 marca 1939 r.

⁵⁹ „Kielecka Odlewnia” wytwarzała dotychczas odlewy żeliwne, naczynia emaliowane, urządzenia sanitarne, narzędzia rolnicze. Zob. S. Matusik, *Kielce jako ośrodek przemysłu metalowego*, Kielce 1967, s. 61.

⁶⁰ J. Pazdur, *Dzieje Kielc 1864–1939*, Wrocław 1971, s. 242–243.

⁶¹ CAW, Gab. Min. sygn. I.300.1.423. Postanowienie ministra przemysłu i handlu w porozumieniu z ministrem spraw wojskowych z 17 października 1930 r. w sprawie ulg podatkowych dla przedsiębiorstwa Przemysł Metalowy „Granat” S.A.

⁶² Por. Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1932, poz. 974; *II księga inżynierów mechanicznych polskich*, Warszawa 1936, s. 216; J. Główna, *Fabryka Łożysk Toczących „Iskra” Spółka Akcyjna w Kielcach 1897–1997*, Kielce 1997, s. 42–43.

natów ręcznych zaczepnych i obronnych⁶³. Poprawa koniunktury skłoniła firmę do poniesienia wydatków inwestycyjnych przekraczających 1,5 mln zł. Nakłady te przeznaczone zostały na budowę hali głównej, urządzenie galvanizerni oraz zakup specjalnych obrabiarek w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Gruntowna modernizacja wyposażenia przyczyniła się do podniesienia mocy wytwórczych o 20% i wzrostu zatrudnienia z 400 do 500 robotników⁶⁴. Dzięki temu w latach 1937–1938 wytwórnia rozwinęła masową produkcję zapalników uderzeniowych natychmiastowych do granatników 46 mm wz. 35, a także skorup, zapalników głowicowych i dymnych do pocisków przeciwlotniczych „Boforsa” 40 mm wz. 36. W kwietniu 1939 r. S.A. „Granat” otrzymała zamówienie na zapalniki z ładunkiem trotylowym do ćwiczebnych bomb lotniczych 12 kg wz. 39⁶⁵. Zdolność firmy do wykonywania szerokiego asortymentu składników amunicji świadczyła o jej przekształceniu się w nowoczesny zakład przemysłu zbrojeniowego.

Do tego rodzaju wytwórni zaliczyć należy kielecką „Hutę Ludwików”, zapoczątkowaną w 1919 r. jako oddział filialny Suchedniowskiej Fabryki Odlewów S.A. W skład „Ludwikowa” wchodziła odlewnia żeliwa, piec martenowski, stalownia, emaliernia, warsztaty mechaniczne. Fabryka wytwarzała naczynia żeliwne i blaszane, odlewy kanalizacyjne i wodociągowe, piece żeliwne, narzędzia rzemieślnicze i ogrodnicze, proste maszyny rolnicze, jak kieraty, młocarnie, wialnie, siewczarnie. W 1925 r. zatrudniała 927 robotników i wyposażona była w majątek nieruchomy wartości około 1,5 mln zł. Już wówczas oddział kielecki przerósł firmę macierzystą, która w 1927 r. zarejestrowała się w sądzie pod nową nazwą Suchedniowska Fabryka Odlewów i Huta Ludwików S.A. z kapitałem 2 625 000 zł⁶⁶.

W 1928 r. fabryka kielecka wykonała na zamówienie Ministerstwa Spraw Wojskowych 1 402 kuchnie polowe za kwotę 4,2 mln zł. W trakcie realizacji tego obstalunku spółka znajdowała się w bardzo trudnej sytuacji wskutek wysokiego zadłużenia u dostawców surowców i półfabrykatów. Nie mogąc uregulować zobowiązań zmuszona była ograniczać produkcję rynkową i zredukować załogę „Ludwikowa” do 440 robotników⁶⁷. W rezultacie układu z wierzycielami 98,9% kapitału akcyjnego spółki znalazło się we władaniu niemieckiego koncernu „Huty Pokój”. Z kolei w grudniu 1931 r.

⁶³ CAW, KZU, sygn. I.360.1.357. Umowa nr 503/35–36 z 17 stycznia 1935 r. z firmą Przemysł Metalowy „Granat” S.A.

⁶⁴ CAW, GISZ, sygn. I.302.4.141, k. 104–105. Pismo II wiceministra spraw wojskowych do szefa Biura Inspekcji Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych z 21 lutego 1939 r.; Muzeum Okręgowe w Rzeszowie, sygn. MRR- K/34. Zestawienie zakładów COP; L. Kaczanowski, *Hilite-rowskie fabryki śmierci na Kielecczyźnie*, Warszawa 1984, s. 141.

⁶⁵ CAW, KZU, sygn. I.360.1.357. Sprawozdanie starszego rzeczoznawcy Centrali Odbioru Materiałów Uzbrojenia przy fabryce „Granat” w Kielcach za miesiąc marzec 1938 r.; Umowa nr 515/39–40 z 20 kwietnia 1939 z firmą Przemysł Metalowy „Granat” S.A.

⁶⁶ *Spółki akcyjne w Polsce 1922/23 r.*, s. 144; 1928 r., s. 127.

⁶⁷ S. Matusik, „Ludwików” – KZWM [w:] *Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych*, Kielce 1970, s. 13–14.

właściciele tego koncernu ogłosili niewypłacalność i poddali się nadzorowi sądowemu. W czerwcu 1933 r., w ramach sanacji przedsiębiorstwa, zlikwidowano zakłady w Suchedniowie, wytwórnię kielecką zaś zarejestrowano jako odrębną spółkę prawa handlowego z kapitałem 1 750 000 zł. W kwietniu 1934 r. skarb państwa objął w posiadanie 52% akcji „Huty Pokój”, co w praktyce oznaczało rozciągnięcie kontroli państwowej nad przedsiębiorstwami wchodzącymi w skład tego koncernu, w tym również nad „Hutą Ludwików” S.A. w Kielcach⁶⁸.

Oslabienie roli kapitału niemieckiego wpłynęło na zmianę nastawienia rządu polskiego do przedsiębiorstw koncernowych. Odtąd „Huta Ludwików” mogła liczyć na częstsze i bardziej zróżnicowane zamówienia wojskowe. Asortyment wyrobów dla armii obejmował hełmy bojowe piechoty wz. 31, szable wz. 34, manierki, kociołki blaszane, łódki do amunicji karabinowej, skorupy granatów 46 mm wz. 35, skorupy i wkretki głowicowe granatów 81 mm wz. 30, tarcze ochronne działek „Boforsa”. Szereg wytworzonych u siebie elementów amunicji i uzbrojenia „Huta Ludwików” dostarczała do fabryk Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki w Pruszkowie i Porębie, PFA w Skarżysku, H. Cegielskiego w Rzeszowie⁶⁹. W końcu 1937 r. wytwórnia kielecka zatrudniała 1 800 robotników, 86 osób personelu technicznego i 67 pracowników biurowych⁷⁰.

WYTWÓRNIE MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH I INNYCH ŚRODKÓW CHEMICZNYCH

W trakcie budowy Państwowej Wytwórni Prochu w Zagożdżonie w wojskowych kręgach decyzyjnych ujawniły się dążności autarkiczne, zmierzające do uniezależnienia Polski od zagranicznych producentów materiałów wybuchowych oraz od krajowych firm prywatnych kontrolowanych przez kapitały obce⁷¹. Tendencje te znalazły wyraz w postulowanych przez Sztab Generalny zmianach projektowych fabryki oraz w nowym kosztorysie jej budowy z 1 października 1925 r., uwzględniającym wzrost nakładów z 10,6 mln zł do 23,3 mln zł. Zasadnicze zwiększenie wydatków inwestycyjnych motywowane było koniecznością zwielokrotnienia mocy produkcyj-

⁶⁸ Szerzej na ten temat: J. Gołębiowski, *Sektor państwowy w gospodarce Polski międzywojennej*, Kraków 1985, s. 176–180.

⁶⁹ CAW, KZU, sygn. I.360.1.76. Ewidencja umów Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia za lata 1933/34 – 1934/35; sygn. I.360.1.357. Sprawozdanie rzeczoznawcy Centrali Odbioru Materiałów Uzbrojenia przy fabryce „Granat” w Kielcach za miesiąc marzec 1938 r.

⁷⁰ Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1938, poz. 2220.

⁷¹ Spółka Akcyjna „Lignoza” oraz Górnośląskie Tow. Materiałów Wybuchowych „Oswag” S.A. opanowane były przez kapitały niemieckie. Zob. T. Grabowski, *Inwestycje zbrojeniowe w gospodarce Polski międzywojennej*, Warszawa 1963, s. 52.

nych w zakresie rozmaitych gatunków prochu bezdymnego ze 120 t do 1930 t miesięcznie oraz potrzebą uwolnienia się od importu bawełny strzelniczej⁷².

Realizacja zmodyfikowanego programu inwestycyjnego napotykała przeszkody ekonomiczne i techniczne, gdyż budowa fabryki prowadzona była na terenach pozbawionych jakichkolwiek urządzeń infrastrukturalnych. Do 24 marca 1928 r. wydatki państwa na inwestycje w Zagożdżonie wynosiły 16,2 mln zł i dowodziły konieczności kontynuowania robót budowlanych i instalacyjnych. Wymieniona kwota umożliwiła uruchomienie produkcji na wydziałach bawełny strzelniczej, prochów bezdymnych celulozowych i nitroglicerynowych, prochu czarnego i materiałów kruszących. Znaczna część tych nakładów, w sumie ponad 4,5 mln zł, przeznaczona została na wybudowanie pomocniczych obiektów przemysłowych: elektrowni fabrycznej wyposażonej w turbiny parowe o łącznej mocy 6 000 kW, stacji wodnej, warsztatów mechanicznych, cegielni, tartaku, laboratorium, stacji badań balistycznych, magazynów. W latach 1925–1928 zapoczątkowano budowę osiedla mieszkaniowego oraz szeregu urządzeń socjalnych dla pracowników, wydając na ten cel około 2 mln zł⁷³. W sierpniu 1932 r. nastąpiła urzędowa zmiana nazwy wsi Zagożdżon na Pionki, które w coraz większym stopniu nabierały cech osady fabrycznej⁷⁴.

Oddanie do eksploatacji szeregu wydziałów Państwowej Wytwórni Prochu i Materiałów Kruszących było pierwszym krokiem w kierunku uniezależnienia się Polski od dostaw z zagranicy. Dotychczas importowano proch artyleryjski z Francji, zaś bardzo trudny w produkcji mauserowski proch karabinowy ze Stanów Zjednoczonych. Opanowanie umiejętności wytwarzania wymagało nie tylko dobrego przygotowania technicznego, ale także wysokich kwalifikacji specjalistów chemików, których w kraju nie było pod dostatkiem⁷⁵. Pomimo to stosunkowo szybko wdrożono produkcję na podstawie patentów francuskich oraz zapoczątkowano własne technologie wytwarzania materiałów wybuchowych⁷⁶.

Opracowany w 1933 r. nowy program inwestycyjny przewidywał dostosowanie produkcji różnych gatunków prochu do potrzeb mobilizacyjnych

⁷² CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.951. Wykaz sum kosztorysowych wytwórni CZWW; Oddz. IV SG, sygn. 559. Notatka szefa Oddziału IV Sztabu Generalnego płk. Bronisława Regulskiego do szefa Sztabu Generalnego z 29 sierpnia 1925 r.

⁷³ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5896, k. 538. Wykaz budynków i urządzeń Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach wykonanych przed 24 września 1928 r. Załącznik nr 1 do listu PWP L.dz. 555/tjn z 10 września 1938 r.

⁷⁴ „Monitor Polski” 1932, nr 188, poz. 222.

⁷⁵ W 1926 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych skierowało trzech polskich inżynierów chemików na roczne lub dwuletnie praktyki robotnicze do francuskich, rządowych wytwórni prochu oraz jednego oficera chemika na dwuletnie studia w Ecole d'Application de Poudre et Salpêtre w Paryżu. Zob. CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Plan rozbudowy przemysłu wojennego do końca 1930 r., s. 16.

⁷⁶ A. Litwinowicz, *Powstanie i rozwój polskiego przemysłu wojennego*, „Gospodarka Zachodnia”, nr 37 z 1 czerwca 1939 r., s. 129.

przemysłu amunicyjnego. W latach 1934–1935 Ministerstwo Spraw Wojskowych wydatkowało 4,3 mln zł na zwiększanie zdolności wytwórczych w Pionkach. Dzięki tym nakładom rozbudowano instalacje i urządzenia do wyrobu bawełny strzelniczej z 6 do 20 t na dobę, a prochów nitrocelulozowych z 1 do 6 t. Osiągnięte moce produkcyjne umożliwiły pokrycie większości ówczesnego zapotrzebowania mobilizacyjnego fabryk amunicji na proch karabinowy i artyleryjski⁷⁷.

Z uwagi na charakter produkcji egzystencja Państwowej Wytwórni Prochu uzależniona była w wielkim stopniu od zamówień wojskowych. W 1933 r. sprzedaż produktów Ministerstwu Spraw Wojskowych stanowiła 72,7% całości obrotów przedsiębiorstwa⁷⁸. Oprócz tego fabryka w Pionkach produkowała szeroki asortyment wyrobów dla odbiorców cywilnych i na eksport do krajów bałkańskich. Wśród nich dobrą jakością wyróżniały się materiały kruszące dla górnictwa oraz proch do amunicji myśliwskiej i sportowej. Wytwórczość szeregu wyrobów miała charakter wybitnie antyimportowy. W latach 1933–1934 Państwowa Wytwórnia Prochu wybudowała oddział ferromitu – służącego do spawania szyn i konstrukcji stalowych, a także oddział celulozoidu. Produkowała również znaczne ilości eteru, mączki drzewnej, bawełny kalodionowej, będącej półfabrykatem wyjściowym do wyrobu celulozoidu, papieru fotograficznego, taśmy filmowej, lakierów i sztucznej skóry⁷⁹.

Powiększenie zdolności wytwórczych, tworzenie nowych oddziałów produkcyjnych oraz rozbudowa osiedla mieszkaniowego wymagały znacznych środków inwestycyjnych. W latach 1928–1937 wydatki na te cele pochłonęły 27,7 mln zł, a majątek trwały wytwórni w Pionkach powiększył się do kwoty 43,9 mln zł⁸⁰. Wymienione nakłady spowodowały, że stała się ona jednym z największych w Europie producentów materiałów wybuchowych. W końcu lat trzydziestych wytwarzała trzykrotnie więcej różnych gatunków prochu aniżeli wszystkie państwowe fabryki francuskie razem wzięte⁸¹. O jej rozwoju w omawianym okresie świadczył ponad dwukrotny wzrost liczby pracowników. W 1927 r., w momencie utworzenia samodzielnego przedsię-

⁷⁷ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.153. Referat w sprawie zaopatrzenia w proch i materiały wybuchowe dla potrzeb produkcji amunicji z 18 czerwca 1935 r.

⁷⁸ Najwyższa Izba Kontroli. Uwagi Kontroli Państwowej o zamknięciach rachunków państwa i wykonaniu budżetu za 1933/34 rok, s. 164.

⁷⁹ *Państwowa Wytwórnia Prochu w Pionkach*, „Codzienna Gazeta Handlowa” 1935, dod. spec. na X-lecie „Gazety Handlowej”, s. 32; *Wytwórczość chemiczna w Polsce*, Warszawa 1937, s. 212–219.

⁸⁰ W końcu 1937 r. osiedle fabryczne w Pionkach składało się z 45 budynków wielorodzinnych dla robotników, kościoła, ośrodka zdrowia, szkoły powszechnej 7-klasowej, szkoły zawodowej doksztalczącej dla rzemieślników, łaźni publicznej, piekarni, jatek, sklepów, targowiska, dwóch kasyn i bibliotek dla pracowników umysłowych i fizycznych. Zob. AAN, Min. Skarbu, sygn. 5896, k. 533–538. Załącznik nr 1 do listu PWP L.dz. 406/tjn. z 22 czerwca 1938 r. oraz Wykaz budynków i urządzeń Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach wykonanych przed 24 marca 1928 r. Załącznik nr 1 do listu PWP L.dz. 555/tjn. z 10 września 1938 r.

⁸¹ A. Litwinowicz, *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia*, s. 155–156.

biorstwa, zatrudniało ono 1 545 osób, w tym 1 330 robotników, natomiast w końcu 1937 r. załoga składała się z 3 244 robotników i 298 pracowników umysłowych⁸².

W programie rozbudowy przemysłu wojennego do końca 1930 r., oprócz zwiększenia produkcji materiałów wybuchowych, władze wojskowe przywiązywały dużą wagę do uruchomienia w rejonie bezpieczeństwa wytwórczości gazów bojowych. Czynności organizacyjne zmierzające do utworzenia państwowej fabryki specjalnych środków chemicznych otoczone były najściślejszą tajemnicą z uwagi na międzynarodowe zobowiązania Polski do niestosowania tego rodzaju broni na polu walki⁸³. W styczniu 1927 r. Departament Przemysłu Wojennego porozumiał się z amerykańskim przemysłowcem Stefanem de Lanoy w sprawie udostępnienia odpowiednich patentów i zawarł z nim umowę o budowę i urządzenie wytwórni gazów bojowych. Zakład zlokalizowano w miejscowości Bzin, położonej około 5 km na południe od węzła kolejowego Skarżysko, w sąsiedztwie Państwowej Fabryki Amunicji. Ministerstwo Spraw Wojskowych przewidywało wydatkowanie na ten cel 11 mln zł. W rzeczywistości budowa nowej fabryki wraz z osiedlem mieszkaniowym kosztowała państwo około 13 mln zł. Zakład przemysłowy, uruchomiony latem 1929 r. przyjął maskującą nazwę Wojskowej Wytwórni Rakiet w Skarżysku. Naprawdę jednak wytwarzał fosgen i iperyt oraz napełniał tymi śmiertcionośnymi gazami granaty specjalne typu „G”⁸⁴.

Egzystencja Wytwórni Rakiet zależała całkowicie od wielkości zakupów wojskowych. W czasie pokoju zapotrzebowanie armii na gazy bojowe do celów doświadczalnych i ćwiczebnych było niewielkie i zostało szybko zaspokojone. Tymczasem w ciągu trzech lat funkcjonowania fabryki powstały znaczne zapasy fosgenu i iperytu. Nad wytwórnią zawisła groźba długotrwałego zaniechania produkcji i zmniejszenia zatrudnienia do około 100 osób. Roczne koszty przymusowego przestoju szacowano na 900 000 zł. Wobec tego w 1932 r. Departament Uzbrojenia postanowił przenieść do Skarżyska z Fortu J. Piłsudskiego w Warszawie funkcjonujący tam do tej pory oddział rakiet i środków dymnych. W Wojskowej Wytwórni Rakiet zainstalowane zostały urządzenia do wyrobu rakiet sygnalizacyjnych, świec dymnych przesłaniających i gazów łzawiących. Równocześnie rozpoczęto przygotowania do napełniania fosforem zapalającej amunicji działowej i po-

⁸² CAW, Biuro Przem. Woj., sygn. I.300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie z działalności przedsiębiorstw o kapitale mieszanym za rok 1937 wzgl. 1937/38, załącznik nr 1. Zestawienie państwowych przedsiębiorstw skomercjalizowanych; P. Stawecki, *Z dziejów przemysłu wojennego...*, s. 294–295.

⁸³ Polska podpisała w Genewie 17 czerwca 1925 r. protokół o zakazie używania na wojnie gazów duszących, trujących lub podobnych oraz środków bakteriologicznych. Zob. Dz.URP 1929, nr 28, poz. 278.

⁸⁴ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Budowa Wojskowej Wytwórni Rakiet. Stan na 15 listopada 1928 r.; Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.161. Pismo I wiceministra spraw wojskowych do szefa Administracji Armii z 29 lipca 1929 r. w sprawie należności z tytułu budowy Wytwórni Rakiet.

cisków dymnych do granatników Stockesa 81 mm⁸⁵. W 1933 r. zainaugurowano produkcję centralitu, składnika potrzebnego do wytwarzania prochu mauserowskiego i nitroglicerynowego. Uruchomiono również fabrykację wyrobów przeznaczonych na rynek prywatny, mających zastosowanie w przemyśle farmaceutycznym i barwnikowym, m.in. dwuetyloanilinę, kwas salicylowy, bezwodnik kwasu octowego. W 1934 r. oddano do eksploatacji oddział węgla aktywnego. Produkt ten dostarczany był do Wojskowej Wytwórni Sprzętu Przeciwwgazowego w Radomiu, gdzie stosowany był jako pochłaniacz w maskach ochronnych. Po otworzeniu nowego oddziału fabrycznego zakład przemianowano na Wojskową Wytwórnę Węgla Aktywnego⁸⁶.

W końcu lat trzydziestych fabryka dostosowywała moce produkcyjne do planowanych, maksymalnych zamówień wojennych. Według dyrektyw Departamentu Uzbrojenia wytwarzać miała miesięcznie 80 t fosgenu, 75 t iperytu, 2 t gazów łzawiących (chloroacetofenol), 2,5 t środków dymnych (6-chloroetan), 1,5 t centralitu, 14 t węgla aktywnego⁸⁷. Dzięki wzrastającemu zapotrzebowaniu armii na środki chemiczne oraz zróżnicowaniu wyrobów przeznaczonych na rynek prywatny Wojskowa Wytwórnia Węgla Aktywnego uzyskiwała dogodniejsze warunki rozwojowe, umożliwiające w 1938 r. zwiększenie zatrudnienia do 400 pracowników⁸⁸.

Walory lokalizacyjne wojskowych wytwórni prochu i gazów bojowych osłabiał niedostatek przemysłu chemicznego w rejonie bezpieczeństwa. Wśród dostawców surowców i półfabrykatów, niezbędnych do produkcji wyrobów finalnych, przeważały zakłady położone niekorzystnie pod względem strategicznym, w pobliżu zachodniej granicy państwa. Dymiący kwas siarkowy, tzw. oleum, wytwarzały zakłady w Toruniu i Trzebini, węglowodory aromatyczne, takie jak benzen, toluen czy ksylen, dostarczały zakłady koksochemiczne w Hajdukach Wielkich na Górnym Śląsku. Kwas azotowy niezbędny do nitracji bawełny strzelniczej oraz saletrę amonową produkowała Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Chorzowie⁸⁹. Władze wojskowe już w lipcu 1924 r. zabiegały o stworzenie warunków umożliwiających ulokowanie w rejonie bezpieczeństwa oddziałów filialnych firm prywatnych wytwarzających środki chemiczne oraz planowały utworzenie

⁸⁵ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.161. Referat w sprawie uruchomienia w Wojskowej Wytwórni Rakiet nowych działów produkcji.

⁸⁶ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.161. Referat o zadaniach i kierunkach pracy WWR w Skarżysku z 19 czerwca 1935 r.

⁸⁷ Środki dymne i łzawiące fabryka dostarczała do Wytwórni Amunicji Nr 1 w Warszawie, natomiast centralit do wytwórni prochu w Pionkach i Boryszewie. Zob. CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.161. Wytwórnia Węgla Aktywnego w Skarżysku. Zamówienia wojenne w 1936 r.

⁸⁸ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Centralny Okręg Przemysłowy. Materiały Biura Planowań MSWojsk.

⁸⁹ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.421. Pismo dyrektora Departamentu d/s Śląskich Ministerstwa Przemysłu i Handlu Józefa Kiedronia do Ministerstwa Spraw Wojskowych w sprawie administracji Zakładów Chorzowskich z 30 września 1922 r.; Dep. Uzbr., sygn. I.35.157. Opis ogólny Państwowej Wytwórni Prochu z lutego 1938 r.

w głębi kraju państwowej wytwórni syntetycznego kwasu azotowego, używanego z powietrza, o wydajności 2 000 t miesięcznie. Zamiar ten nie został urzeczywistniony z uwagi na trudności finansowe skarbu państwa⁹⁰.

Zmodyfikowana koncepcja budowy fabryki kwasu azotowego zrealizowana została dopiero po przewrocie majowym, kiedy to ministrem przemysłu i handlu został Eugeniusz Kwiatkowski, inżynier chemik, były dyrektor techniczny zakładów azotowych w Chorzowie i bliski współpracownik prezydenta Mościckiego. Na jego wniosek w styczniu 1927 r. Komisja Budżetowa Sejmu przeznaczyła 10 mln zł na rozpoczęcie budowy drugiej państwowej fabryki związków azotowych. Wytwórnia, oprócz potrzeb wojskowych, zaspokajać miała wzrastający popyt na nawozy sztuczne⁹¹. Zlokalizowano ją pod Tarnowem, na gruntach dwóch wsi: Dąbrówki Infulackiej i Świerczkowa, które po połączeniu przemianowano na Mościce. O wyborze terenów pod budowę wytwórni w południowej części rejonu bezpieczeństwa zadecydowały nie tylko względy strategiczne, ale również warunki komunikacyjne, wystarczające zasoby wodne rzek Białej i Dunajca, bliskość złóż gazu ziemnego oraz rezerwy siły roboczej⁹².

Według planu koszt wzniesienia fabryki obliczony został na 60–70 mln zł, a jej budowa miała trwać cztery lata. Technologię wytwarzania związków azotowych oparto na najnowszych patentach zagranicznych, wyprzedzających metody niemieckie zastosowane w zakładach chorzowskich⁹³. Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Mościcach uruchomiona została w listopadzie 1929 r., a więc przed przewidywanym terminem. Sprawnemu wykonaniu inwestycji sprzyjała wysoka koncentracja robót budowlano-montażowych, przy których pracowało około 6 000 robotników oraz przekazanie na ten cel dotacji z Państwowego Funduszu Kredytowego w kwocie 63,8 mln zł. Według bilansu z 31 lipca 1933 r. całkowite wydatki państwa na budowę fabryki w Mościcach wynosiły ponad 104 mln zł. Była to największa inwestycja przemysłowa w Polsce w okresie międzywojennym⁹⁴.

Nowo powstałe zakłady azotowe, obok produkcji saletrzaku i nitrofozu na potrzeby rolnictwa, rozwijały stopniowo wytwórczość półfabrykatów mających zastosowanie w przemyśle materiałów wybuchowych. Fabryka

⁹⁰ CAW, Oddz. IV SG, sygn. 559. Program wojennej produkcji prochów z lipca 1924 r. Ścisłe tajne; A. Litwinowicz, *Powstanie i rozwój polskiego przemysłu wojennego*, s. 129.

⁹¹ Sprawozdanie stenograficzne z 320 posiedzenia Sejmu I kadencji z 8 lutego 1927 r., kam 35; E. Kwiatkowski, *Przemówienie na plenum Sejmu 6 lutego 1927 r.* [w:] *Polityka gospodarcza*, t. I, Warszawa 1928, s. LXII.

⁹² J. Gołębiowski, *Stosunki społeczno-ekonomiczne Tarnowa i powiatu tarnowskiego* [w:] *Tarnów. Dzieje miasta i regionu*. Oprac. zbiorowe pod red. F. Kiryka i Z. Ruty, t. II, Tarnów 1983, s. 463–464.

⁹³ Sprawozdanie stenograficzne z 318 posiedzenia Sejmu I kadencji z 5 lutego 1927 r., lamy 27–28.

⁹⁴ Sprawozdanie Charlesa Deweya zagranicznego członka Rady Banku Polskiego i doradcy finansowego rządu, nr 12, Warszawa 1930, s. 118; *Sprawozdanie Komisji do Zbadania Gospodarki Przedsiębiorstw Państwowych*, Warszawa 1939, s. 212.

w Mościcach wytwarzać mogła w ciągu doby m.in. 20 t stężonego kwasu azotowego, 170 t technicznego kwasu azotowego, 66 t amoniaku, 60 t siarczanu amonu, 190 t saletry wapniowej, a ponadto znaczne ilości saletry sodowej i potasowej; azotanu sodowego, kwasu solnego, skroplonego chloru, stężonego azotu, tlenu i wodoru⁹⁵. Dzięki zintensyfikowaniu produkcji i sprzedaży wyrobów na rynkach zagranicznych wytwórnia uzyskiwała, pomimo kryzysu gospodarczego, korzystne wyniki finansowe. Poważne osiągnięcia ekonomiczne zawdzięczała Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu, dyrektorowi naczelnemu Mościc w latach 1931–1935⁹⁶.

Funkcjonowanie zakładów azotowych w Mościcach stwarzało konkurencję fabryce chorzowskiej. Współzawodnictwo wytwórni państwowych w zakresie zbytu wyrobów było zjawiskiem szkodliwym wobec kurczenia się rynku wewnętrznego pod wpływem sytuacji kryzysowej. Stało się ono powodem decyzji rządowej o fuzji obu przedsiębiorstw. Na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z 15 lipca 1933 r. wytwórnie te połączone zostały w jedno przedsiębiorstwo skomercjalizowane pod nazwą Zjednoczone Fabryki Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie⁹⁷. W skład koncernu państwowego wchodziła również S.A. „Azot” w Jaworznie, przejęta przez Zjednoczone Fabryki od Banku Gospodarstwa Krajowego⁹⁸.

Uruchomienie wielkiej państwowej wytwórni związków azotowych w Mościcach, zatrudniającej około 1 600 robotników i wyposażonej w najnowocześniejsze urządzenia techniczne, dopiero w końcu lat trzydziestych przyczyniło się do uprzemysłowienia południowej części rejonu bezpieczeństwa⁹⁹. Tymczasem jednak firmy prywatne nie przejawiały nadmiernych skłonności do inwestowania na obszarze położonym w widłach Wisły i Sanu. Natomiast władze wojskowe konsekwentnie zmierzały do utworzenia w pobliżu Tarnowa wielkiego ośrodka przemysłu chemicznego, ukierunkowanego na produkcję półfabrykatów materiałów wybuchowych. W pierwszej kolejności, dążąc do uwolnienia się od konieczności zakupów zagranicznych, uznały one za niezbędną budowę w tym rejonie wytwórni celulozy wiskozowej, która miała za-

⁹⁵ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 38–39 i 42–51. Pismo Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie do Ministra Przemysłu i Handlu z 3 lutego 1939 r. wraz z załącznikami w sprawie przyznania ulg inwestycyjnych; *Chorzów – Mościce*. Oprac. W. Hennel, Kraków 1937, s. 44.

⁹⁶ Sprawozdanie Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych w Chorzowie i Mościcach za rok 1933/34, 1934/35, 1935/36; Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Przemysłu i Handlu na rok 1933/34. Sejm III kadencji, druk 640, cz. 10, s. 9–10.

⁹⁷ Dz. URP 1933, nr 56, poz. 426; Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Przemysłu i Handlu na rok 1934/35. Sejm III kadencji, druk 800, cz. 10, s. 29–30.

⁹⁸ CAW, Biuro Przem. Woj., sygn. I.300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie z działalności przedsiębiorstw o kapitale mieszanym za rok 1937/38 wzgl. 1938, s. 39–41.

⁹⁹ AAN, Min. Skarbu, sygn. 18, k. 8. Przedsiębiorstwa państwowe z działu Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Sprawozdanie z działalności za rok eksploatacyjny 1936/37, s. 10.

stąpić bawełnę naturalną w procesie wytwarzania prochów nitrocelulozowych i innych przetworów chemicznych, głównie jedwabiu sztucznego. Zamiar wzniesienia fabryki podyktowany był również względami ogólnogospodarczymi; potrzebą ograniczenia importu celulozy, który w 1930 r. wynosił 20 000 t i obciążał nadmiernie polski bilans handlowy¹⁰⁰.

Ministerstwo Spraw Wojskowych usiłowało początkowo zainteresować budową fabryki firmy prywatne. We wrześniu 1933 r. odpowiednią propozycję przedłożyła Spółka Akcyjna Steinhagen i Saenger, do której należały wytwórnie celulozy we Włocławku, Kluczach i Czulowie. Firma ta jednak zażądała szczególnego uprzywilejowania w zamian za wybudowanie nowej fabryki. Domagała się od skarbu państwa pożyczki w kwocie 5,5 mln zł na korzystnych warunkach, nowej taryfy celnej dla ochrony przed importem papieru i celulozy, udogodnień przy zakupach drewna z lasów państwowych oraz zwolnienia od odpowiedzialności za ewentualne szkody spowodowane ściekami przemysłowymi¹⁰¹.

Żądania zawarte w ofercie firmy Steinhagen i Saenger były dla rządu nie do zaakceptowania. Wobec tego Ministerstwo Spraw Wojskowych podjęło decyzję o budowie fabryki celulozy w oparciu o kapitały państwowe. Preliminarz inwestycyjny zakładał wydatkowanie na ten cel 8 mln zł; środki finansowe pochodzić miały z funduszu amortyzacyjnego Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach i z dotacji skarbu państwa. Projektowana fabryka miała być wyposażona w maszyny i urządzenia do produkcji 30 t celulozy wiskozowej lub 55 t zwykłej celulozy papierniczej na dobę. W razie mobilizacji wojennej rezerwy mocy wytwórczych umożliwiałyby podniesienie produkcji na potrzeby przemysłu materiałów wybuchowych do 60 t na dobę. Według pierwotnych założeń projektowych wytwórnia ta miała zatrudniać około 350 robotników¹⁰².

W czerwcu 1934 r. Państwowa Wytwórnia Prochu w Pionkach nabyła od księcia Romana Sanguszki 150 mórg gruntu pod przyszłą fabrykę celulozy w Niedomicach k. Żabna w powiecie Dąbrowa Tarnowska¹⁰³. Rozpoczęte roboty terenowe przerwała wielka powódź, jaka miała miejsce w dorzeczu Dunajca w lipcu tegoż roku. Katastrofa ta zmusiła do zweryfikowania założeń projektowych, co spowodowało, że budowę wytwórni wznowiono dopiero w lipcu 1935 r. Realizacja inwestycji trwała prawie trzy lata. W listopadzie 1937 r. zapoczątkowano wytwarzanie celulozy suchej, a w kilka

¹⁰⁰ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.153. Referat w sprawie zaopatrzenia w prochy i materiały wybuchowe dla potrzeb produkcji amunicji z 19 czerwca 1935 r.

¹⁰¹ CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.964. Raport płk. Kazimierza Miętki z kontroli budowy Fabryki Celulozy w Niedomicach dla szefa Korpusu Kontrolerów z 12 grudnia 1937 r.

¹⁰² AAN, Min. Skarbu, sygn. 5896, k. 570–574. Pismo Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 7 listopada 1935 r. w sprawie ulg podatkowych dla Fabryki Celulozy w Żabnie oraz Szczegółowy opis zamierzonych nakładów i kosztów Fabryki Celulozy w Żabnie k/Tarnowa; *Księga gospodarcza Polski: Informator przemysłowo-handlowy 1939*, s. 317–318.

¹⁰³ „Hasło” z 7 czerwca 1934 r.

miesiący później uruchomiono produkcję celulozy białej i wiskozowej. W czerwcu 1938 r. fabryka niedomiccka osiągnęła zdolność wytwórczą 48 t na dobę. Wprowadzone zmiany projektowe spowodowały wzrost kosztów budowy wytwórni do 11 mln zł¹⁰⁴.

Fabryka celulozy w Niedomicach funkcjonowała jako oddział filialny Państwowej Wytwórni Prochu i Materiałów Kruszących. W pierwszym roku działalności eksploatacyjnej zatrudniała 610 robotników oraz 60 pracowników technicznych i biurowych. Wytworzyła wtedy 14 200 t celulozy o wartości 50 mln zł. Natrafiła jednak na trudności z jej sprzedażą do macierzystej wytwórni w Pionkach, która posiadała znaczne zapasy bawełny naturalnej, zakupionej w Stanach Zjednoczonych i używała celulozy niedomicckiej jedynie do celów eksperymentalnych. W tej sytuacji fabryka dostarczała celulozę wiskozową Tow. Akc. Tomaszowskiej Fabryki Sztucznego Jedwabiu. W 1938 r. wytwórnia niedomiccka rozpoczęła eksport tego produktu do Francji, Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Brazylii. Odbiorcami celulozy niedomicckiej były krajowe zakłady papiernicze¹⁰⁵.

W związku z koniecznością zabezpieczenia surowców i półfabrykatów do produkcji materiałów wybuchowych władze wojskowe przejawiały zainteresowanie funkcjonowaniem Kieleckiego Towarzystwa Akcyjnego Nawozów Sztucznych i Innych Przetworów Chemicznych, eksploatującego niewielką fabrykę superfosfatu i kwasu siarkowego w Kielcach. Firma ta, związana kapitałowo ze S.A. Przemysł Chemiczny „Boruta” w Zgierzu, kontrolowana była przez państwowy Bank Gospodarstwa Krajowego¹⁰⁶. W okresie wielkiego kryzysu, wskutek zmniejszenia się popytu na nawozy sztuczne, fabryka kielecka została unieruchomiona. Uchwałą Komitetu Ekonomicznego Ministrów z 2 lipca 1931 r. Kieleckie Tow. Akc. Nawozów Sztucznych umieszczone zostało na liście przedsiębiorstw mieszanych, w których udział kapitałowy skarbu państwa miał być zlikwidowany¹⁰⁷.

Odmienny punkt widzenia, podyktowany względami obronności kraju, prezentowało w tej sprawie Ministerstwo Spraw Wojskowych. Opowiadało się ono za aktywnym uczestnictwem państwa w reorganizacji i sanacji za-

¹⁰⁴ Por. CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.964. Raport płk. Kazimierza Miętki z kontroli budowy Fabryki Celulozy w Niedomicach z 12 grudnia 1937 r.; T. Sławiński, *Zagadnienie Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Przegląd Gospodarczy” 1937, nr 21, s. 690; *Niedomicckie Zakłady Celulozy*, Oprac. J. Zawistowski, Kraków 1978, s. 9–10.

¹⁰⁵ W. Skiba, „Zarys historii Niedomicckich Zakładów Celulozy w Niedomicach 1934–1974” (maszynopis pracy magisterskiej w Archiwum WSP w Krakowie), s. 29–37.

¹⁰⁶ W 1930 r. kapitał akcyjny Kieleckiego Tow. Akc. Nawozów Sztucznych wynosił 720 000 zł, z tego 504 000 zł, czyli 70%, należało do S.A. „Boruta” w Zgierzu, opanowanej wtedy w 59% przez BGK. Zob. *Sprawozdanie Banku Gospodarstwa Krajowego za rok 1925*, s. 23–24; AAN, KEM, sygn. 1289. Przedsiębiorstwa prywatne z udziałem skarbu państwa według stanu na 31 grudnia 1931 r.

¹⁰⁷ AAN, KEM, sygn. 1283. Wniosek prezesa Rady Ministrów KEM w sprawie udziału skarbu państwa w przedsiębiorstwach mieszanych z 30 czerwca 1931 r., uchwalony 2 lipca 1931 r.

kładu, jedyne w rejonie bezpieczeństwa producenta kwasu siarkowego¹⁰⁸. W kwietniu 1935 r., zgodnie z sugestią władz wojskowych, fabryka kielecka przekształcona została w oddział filialny Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach, która za pośrednictwem BGK wykupiła nieruchomości i zapasy surowców od Kieleckiego Tow. Akc. Nawozów Sztucznych za cenę 643 180 zł. Przystarzałe obiekty fabryczne wymagały gruntownej modernizacji i dostosowania do zwiększonych zadań produkcyjnych. Program inwestycyjny przewidywał wydatkowanie 1 250 000 zł na remont i rozbudowę pomieszczeń produkcyjnych, wymianę aparatury do wyrobu stężonego kwasu siarkowego oraz instalację urządzeń do wytwarzania 15 t oleum dziennie, z możliwością powiększenia mocy wytwórczych do 30 t na dobę na wypadek mobilizacji zakładu. Całkowite koszty zakupu nieruchomości i urządzenia fabryki, w kwocie 1 893 180 zł, pokryte zostały z funduszu amortyzacyjnego Państwowej Wytwórni Prochu. Przedsiębiorstwo to skorzystało następnie z ulg podatkowych, przysługujących inwestorom w rejonie bezpieczeństwa¹⁰⁹.

Nakłady inwestycyjne poniesione w latach 1935–1936 umożliwiły zupełną przebudowę kieleckiego oddziału Państwowej Wytwórni Prochu. Fabryka zatrudniała około 50 robotników i była przystosowana do przerobu miejscowych surowców: perytów dostarczanych z kopalni „Staszic” w Rudkach w Górach Świętokrzyskich oraz fosforytów wydobywanych koło Annapola¹¹⁰. Wytwórnia produkowała dymiący kwas siarkowy, tzw. oleum, stosowany do wyrobu bawełny strzelniczej, trotylu, kwasu pikrynowego i innych substancji wybuchowych. Na rynku prywatnym sprzedawała kwas siarkowy o różnym stężeniu oraz superfosfat. Znacznym popytem cieszyła się mączka nawozowa, wytwarzana we własnym młynie w Nadbrzeziu k. Sandomierza¹¹¹.

Spośród nielicznych przedsiębiorstw prywatnych, założonych w rejonie bezpieczeństwa, wysoką dynamikę rozwojową przejawiała Polska Spółka dla

¹⁰⁸ AAN. KEM. sygn. 1283. Pismo II wiceministra spraw wojskowych do prezesa Rady Ministrów w sprawie przedsiębiorstw mieszanych z 17 grudnia 1931 r.; sygn. 1289. Załącznik nr 2 do pisma L. 1936/tjn P.W. w sprawie Kieleckiego Tow. Akc. Nawozów Sztucznych i Innych Przetworów Chemicznych w Kielcach.

¹⁰⁹ AAN. Min., sygn. 5896, k. 590–595. Pismo Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 4 września 1935 r. w sprawie ulg podatkowych dla Oddziału Kieleckiego; Szczegółowy opis zamierzonych nakładów i projektowany kosztorys fabryki kwasu siarkowego i oleum w Kielcach; Pismo ministra przemysłu i handlu A. Romana do Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach z 13 listopada 1936 r. powiadamiające o przyznaniu ulg inwestycyjnych.

¹¹⁰ Wraz z fabryką superfosfatów w Kielcach Państwowa Wytwórnia Prochu w Pionkach nabyła od Kieleckiego Tow. Akc. Nawozów Sztucznych 95% udziałów w firmie Fosforyty Polskie sp. z o.o., eksploatującej złożo fosforytowe w Rachowie. Zob. CAW, Biuro Przem. Woj., sygn. L.300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie..., tabl. I, s. 4.

¹¹¹ W roku obrachunkowym 1937/38 wyładunek fosforytów w Nadbrzeziu wynosił 5 400 t. W miejscowym młynie, przy produkcji mączki nawozowej, zatrudnianych było 30 pracowników. Zob. AP Sand., akta m. Sandomierza, sygn. 2075. Wstępny program zabudowania m. Sandomierza, s. 18–21; *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*, cz. V, Warszawa 1938, s. VIII.

Przemysłu Gumowego S.A. w Sanoku. Firma zawiązała się w 1931 r. z inicjatywy inżyniera chemika Oskara Schmidta. Od samego początku swego istnienia, pomimo niesprzyjających czynników koniunkturalnych, S.A. „Sanok” wykazywała niespotykaną w latach wielkiego kryzysu aktywność inwestycyjną. W 1932 r. uruchomiła niewielką fabrykę wyrobów gumowych, specjalizującą się w antyimportowej produkcji nowego typu węży strażackich i przewodów do zespołów hamulcowych na potrzeby Polskich Kolei Państwowych. W ciągu zaledwie dwóch lat spółka kilkakrotnie emitowała nowe serie akcji, zwiększając kapitał zakładowy z 550 000 zł do 1 300 000 zł oraz zatrudnienie z 20 do 250 osób¹¹². Rozwój firmy umożliwiały wielkie zamówienia Ministerstwa Komunikacji oraz przyznane jej ulgi inwestycyjne¹¹³. Wysokie zyski i odpisy podatkowe pozwalały z kolei na rozbudowę fabryki i wdrożenie do produkcji poszukiwanych na rynku wyrobów: pasów transmisyjnych i pasków klinowych, płyt podłogowych, gumy gąbczastej, tkanin impregnowanych, ebonitu, opon i dętek rowerowych, elementów masek przeciwgazowych¹¹⁴. Wzbogacenie asortymentu produktów, przeznaczonych w dużej części na potrzeby armii i motoryzacji, spowodowało wzrost rocznych obrotów do 5,5 mln zł. W 1938 r. S.A. „Sanok” podwyższyła kapitał zakładowy do 2,5 mln zł. 67% akcji należało do braci Karla i Oskara Schmidtów. Według ostatniego bilansu sprzed wojny majątek nieruchomości spółki przedstawiał wartość 3,5 mln zł. W marcu 1939 r. fabryka sanocka, w dwunastu oddziałach produkcyjnych, zatrudniała 850 robotników¹¹⁵. Obok wytwórni w Grudziądzu, Poznaniu, Piastowie pod Warszawą i w Wolbromiu, zaliczała się do największych zakładów przemysłu gumowego w Polsce¹¹⁶.

URUCHOMIENIE PRODUKCJI SPRZĘTU WOJSKOWEGO

Działalność władz wojskowych na niwie uprzemysłowienia kraju nie ograniczała się do organizowania fabryk broni, amunicji i materiałów wybuchowych. Od samego początku usiłowały one stworzyć szereg warsztatów

¹¹² *Przemysł gumowy w Sanoku*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939, s. 34.

¹¹³ „Monitor Polski” 1932, nr 72, poz. 101.

¹¹⁴ *XVIII sprawozdanie Związku Przemysłu Chemicznego Rzeczypospolitej Polskiej za rok 1938*, Warszawa 1939, s. 24.

¹¹⁵ APKr., akta Powszechnego Banku Kredytowego w Krakowie (dalej: PBK), sygn. OL-13. Bilans otwarcia Polskiej Spółki dla Przemysłu Gumowego „Sanok” S.A. w Sanoku na dzień 2 stycznia 1939 r.; Informacja o Polskiej Spółce dla Przemysłu Gumowego „Sanok” S.A. dla Dyrekcji Powszechnego Banku Kredytowego w Warszawie z 16 marca 1939 r.

¹¹⁶ S. Misztal, *Przemysł chemiczny w latach 1918–1939* [w:] *Uprzemysłowienie ziem polskich w XIX i XX wieku*. Studia i materiały pod red. I. Pietrzak-Pawłowskiej, Warszawa 1970, s. 373.

i wytwórni sprzętu technicznego, niezbędnego na polu walki i w warunkach pokojowych. Dążenia te napotykały na trudności materialne i kadrowe. Szczególne komplikacje pojawiły się w trakcie organizowania przemysłu lotniczego, samochodowego i elektrotechnicznego, zmuszając do koncentrowania wymienionych rodzajów wytwórczości w Warszawie, największym skupisku przemysłu metalowego, gdzie istniała możliwość urządzenia zaplecza naukowo-technicznego oraz znalezienia niezbędnej kadry specjalistów¹¹⁷. Czynniki owe przesądziły o zlokalizowaniu w stolicy, m.in. Centralnych Warsztatów Lotniczych, Centralnych Warsztatów Samochodowych, Centralnych Warsztatów Wojsk Łączności, Głównego Zakładu Inżynierijno-Saperskiego. Wyszczególnione zakłady spełniały zrazu funkcje remontowe, z czasem jednak przeistoczyły się w producentów wyspecjalizowanego sprzętu wojskowego. W 1927 r. przekształcone zostały w samoistne i skomercjalizowane przedsiębiorstwa: Państwowe Zakłady Lotnicze, Państwowe Zakłady Inżynierii oraz Państwową Wytwórnię Aparatów Telegraficznych i Telefonicznych, przemianowaną w 1931 r. na Państwowe Zakłady Tele i Radiotechniczne¹¹⁸.

W rejonie bezpieczeństwa, gdzie warunki dla rozwoju tego rodzaju wytwórczości były ograniczone, Ministerstwo Spraw Wojskowych poszukiwało firm prywatnych, zdolnych do podjęcia produkcji sprzętu technicznego. W pierwszej kolejności skierowało ono uwagę na Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie, specjalizujące się w wytwarzaniu kotłów i armatury dla przemysłu spożywczego, w szczególności dla cukrownictwa i gorzelnictwa. W czasie wojny fabryka wykonywała sprzęt intendencki, m.in. kuchnie polowe dla armii rosyjskiej. W 1915 r. wycofujące się wojska dokonały przymusowej ewakuacji zakładów w głąb Rosji, ograbiając je ze wszystkich maszyn, narzędzi i surowców, niszcząc przy okazji część zabudowań fabrycznych. Podczas okupacji austriackiej właściciele Teofil Laśkiewicz i Kazimierz Arkuszewski przystąpili do odbudowy wytwórni¹¹⁹.

W lutym 1920 r. Główny Urząd Zaopatrzenia Armii podpisał z Zakładami Mechanicznymi umowę na dostawę 300 licencyjnych samolotów wojskowych „Ansaldo”, w tym 100 płatowców „Ansaldo-Balilea” oraz 200 „Ansaldo” A-300. Do produkcji tego sprzętu fabryka przystąpiła dopiero w marcu 1921 r., po ustaniu działań wojennych. Metody montażu nie były skomplikowane; importowane podzespoły składano na drewnianych stołach, po czym łączono poszczególne elementy i wyposażano płatowce w sil-

¹¹⁷ P. Stawecki, *Przemysł wojenny Warszawy w latach 1918–1939*, „Rocznik Warszawski” 1972, R. XI, s. 287.

¹¹⁸ Szerzej na ten temat: J. Gołębiowski, *Przemysł zbrojeniowy Drugiej Rzeczypospolitej 1918–1939*, Pionki 1993, s. 94–122.

¹¹⁹ Archiwum Państwowe w Lublinie [dalej: APL], UWL Wydz. Przem., sygn. 66, k. 12. Podanie Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz do Ministerstwa Skarbu z 10 grudnia 1930 r.

niki Fiata¹²⁰. Montowane w tym warunkach samoloty, zwłaszcza „Ansaldo-Balilea”, były konstrukcjami nieudanymi; ulegały częstym wypadkom, w których zginęło 13 pilotów¹²¹. Wobec tego we wrześniu 1923 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych podjęło decyzję o zaniechaniu zakupów tego sprzętu w fabryce lubelskiej¹²².

Pomimo tych niepowodzeń Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz, dzięki przeszkoleniu pracowników, stały się na początku lat dwudziestych jedyną w kraju wytwórnią przystosowaną do seryjnej produkcji samolotów. W kwietniu 1924 r. na zamówienie Departamentu Aeronautyki MSWojsk. przystąpiły do wytwarzania na licencji francuskiej 75 płatowców „Potez” XV¹²³. Kontrakt ten przyczynił się do podniesienia poziomu organizacyjnego produkcji. Dyrekcja zakupiła nowe obrabiarki, utworzyła biuro konstrukcyjne, w którym zatrudniła specjalistów francuskich¹²⁴.

W sierpniu 1926 r. nowo mianowany szef Departamentu Lotnictwa płk Ludomir Rayski podpisał z Zakładami Mechanicznymi umowę na dostawę 100 samolotów „Potez” XXV-A2 w wersji szkolnej, które miały być wyposażone w silniki Lorraine-Dietrich o mocy 450 KM. We wrześniu 1928 r. firma E. Plage i T. Laśkiewicz otrzymała zamówienie na wyrób licencyjnych trójmotorowych samolotów bombowych „Fokker” F-VII. W latach 1929–1930 fabryka wyprodukowała 28 maszyn tego typu, zaopatrzonych w silniki Wright o mocy 220 KM¹²⁵. Wytwórnia przystąpiła wówczas do wytwarzania wzorowanych na „Fokkerach” płatowców komunikacyjnych konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego „Lublin” R-VIII i „Lublin” R-IX oraz samolotów łącznikowych „Lublin” R-X. Ponadto w latach 1927–1933 firma prowadziła dział karoserii do samochodów osobowych Buick, Chrysler, Auburn, przeznaczonych dla wojska i nabywców cywilnych¹²⁶.

¹²⁰ T. Sołtyk, *Polska myśl techniczna w lotnictwie 1918–1939*, Warszawa 1983, s. 12–13.

¹²¹ M. Romeyko, *Ku czci poległych lotników*, Warszawa 1933, s. 332–337.

¹²² Do tego momentu Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz wyprodukowały 36 płatowców „Ansaldo-Balilea” i 57 „Ansaldo” A-300. Zob. APL, ZMP i L, sygn. 16. Sprawozdanie z materialnego stanu fabryki na dzień 30 września 1923 r.

¹²³ APL, ZMP i L, sygn. 16. Umowa nr 5/24 między Departamentem Aeronautyki a Zakładami Mechanicznymi E. Plage i T. Laśkiewicz z 24 kwietnia 1924 r.; Klauzula nr 3 z 30 listopada 1925 r. w sprawie zmniejszenia zamówienia nr 5/24 na samoloty „Potez” XV do 75 sztuk.

¹²⁴ M. Majewski, *Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Przyczynęk do dziejów prywatnego przemysłu lotniczego w okresie II Rzeczypospolitej*. Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie zes. 181. Prace Historyczne XVIII, Kraków 1997, s. 103.

¹²⁵ APL, ZMP i L, sygn. 16. Umowy Ministerstwa Spraw Wojskowych z Zakładami Mechanicznymi E. Plage i T. Laśkiewicz nr 21/26 z 30 sierpnia 1926 r.; nr 37/28 z 4 września 1928 r.; nr 4/30 z 15 kwietnia 1930 r.

¹²⁶ APL, ZMP i L, sygn. 10. Sprawozdanie z finansowego i materiałowego stanu fabryki na dzień 26 października 1928 r.; UW Wyzd. Przem., sygn. 66, k. 14. Podanie Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz do Ministerstwa Skarbu z 10 grudnia 1930 r.; Przewodnik Przemysłu i Handlu Polskiego. R. IV, 1930/31, s. 318.

Wymienione zamówienia państwowe wywarły istotny wpływ na rozwój Zakładów Mechanicznych w Lublinie. Fabryka w coraz większym stopniu stawała się zdolna do produkcji elementów i części zamiennych dotychczas importowanych oraz do przeprowadzania remontów wszystkich wytwarzanych przez siebie typów samolotów. Poszerzający się zakres zadań wytwórczych wymagał znacznych nakładów inwestycyjnych. W latach 1926–1929 wynosiły one około 2,8 mln zł i przeznaczone zostały na zakup gruntów pod budowę lotniska, hangarów, hal fabrycznych oraz maszyn i urządzeń. Dzięki temu wartość majątku trwałego podniosła się do 7,3 mln zł, zaś fundusz amortyzacyjny przedsiębiorstwa wzrósł z 416 000 zł do 1 121 000 zł. W 1928 r. udziałowcy podwyższyli kapitał zakładowy z 2 mln zł do 4 mln zł¹²⁷. Pomimo to firma odczuwała niedostatek własnych kapitałów na potrzeby inwestycyjne i eksploatacyjne. Wobec tego zmuszona była zaciągnąć pożyczki hipoteczne w instytucjach kredytowych. Jej zadłużenie w Banku Związku Spółek Zarobkowych wynosiło 5,2 mln zł, a w Banku Handlowym 1,7 mln zł. Wraz z nastaniem wielkiego kryzysu gospodarczego byt spółki uległ poważnemu zagrożeniu. W latach trzydziestych otrzymała ona szereg zamówień na różne wersje płatowców obserwacyjnych „Lublin” R-XIII dla pułków lotniczych i Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, a także na dostawę 150 samolotów rozpoznawczych i pola walki „Potez” XXV-B2. Na pokrycie kosztów produkcji Ministerstwo Spraw Wojskowych udzieliło jej gwarancji kredytowych i wysokich zaliczek, które w sierpniu 1932 r. osiągnęły 6 960 000 zł¹²⁸. Tymczasem współwłaściciel spółki Kazimierz Arkuszewski część owych zaliczek zużył na cele nie związane z produkcją zbrojeniową, m.in. na zakup posiadłości ziemskiej, pozbawiając Zakłady Mechaniczne środków obrotowych. Praktyki te utrudniały terminowe wywiązanie się z zawartych już kontraktów oraz komplikowały rozrachunki finansowe ze skarbem państwa. W lipcu 1933 r. zaległości z tego tytułu wynosiły prawie 5,9 mln zł¹²⁹.

W marcu 1935 r. Kierownictwo Zaopatrzenia Aeronautyki podpisało z firmą E. Plage i T. Laśkiewicz ostatnią już umowę na wykonanie 6 wodno-płatowców torpedowych „Lublin” R-XX, udzielając jej na ten cel zaliczki w kwocie 1,2 mln zł. Jednakże Zakłady Mechaniczne wykorzystały ją niezgodnie z przeznaczeniem, a mianowicie na zakup surowców i materiałów do produkcji samolotów „Lublin” R-XIII. Departament Lotnictwa niespodziewanie zażądał wprowadzenia zmian konstrukcyjnych w owych płatowcach, na które firma nie posiadała już środków obrotowych. Dyrekcja, nie

¹²⁷ APL, ZMP i L, sygn. 10. Zestawienie bilansów netto Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz za lata 1926–1929.

¹²⁸ APL, ZMP i L, sygn. 20. Pismo Dyrekcji Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz do Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Aeronautyki z 22 sierpnia 1932 r.

¹²⁹ T. Cyprian, *Komisja stwierdziła ... Londyn 1942*, Warszawa 1960, s. 159–160; A. Kierek, *Rozwój Lublina w latach 1918–1939* [w:] *Dzieje Lublina*, t. II, pod red. S. Krzykały, Lublin 1975, s. 58; M. Majewski, *Zakłady Mechaniczne...*, s. 107.

mogąc zaciągnąć kredytu, ani sprzedać obciążonych hipoteką nieruchomości, zwolniła wszystkich pracowników i zamknęła fabrykę. W tej sytuacji Departament Lotnictwa upomniał się o zwrot nierozliczonych zaliczek wraz z odsetkami i karami umownymi – w sumie około 8,6 mln zł. Mając na uwadze niewywiązywanie się z wcześniejszych zobowiązań finansowych, wadliwą gospodarkę prowadzoną przez właścicieli oraz strajk okupacyjny zorganizowany przez Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa, Sąd Okręgowy w Lublinie ogłosił 7 grudnia 1935 r. upadłość Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie¹³⁰.

Władze wojskowe nie chciały dopuścić do zupełnej likwidacji placówki przemysłu lotniczego, zlokalizowanej korzystnie pod względem strategicznym w rejonie bezpieczeństwa. Liczyły ponadto na uratowanie przynajmniej części kapitałów przekazanych tej firmie w postaci kredytów i zaliczek. W zaistniałej sytuacji skarb państwa, jako wierzyciel masy upadłościowej, nie podjął się eksploatacji fabryki na własny rachunek, w obawie przed zarzutem uprawiania etatyzmu¹³¹. W lutym 1936 r. Departament Lotnictwa spowodował wydzierżawienie majątku upadłej firmy E. Plage i T. Laśkiewicz spółce formalnie prywatnej, ale de facto państwowej pod nazwą Lubelska Wytwórnia Samolotów, za kwotę 122 000 zł rocznie¹³². Przedsiębiorstwo przyjęło postać spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z kapitałem zakładowym 50 000 zł, z czego 49 000 zł stanowiło własność Podlaskiej Wytwórni Samolotów, 1 000 zł zaś należało do majora lotnictwa Aleksandra Sipowicza, któremu władze wojskowe powierzyły obowiązki dyrektora Lubelskiej Wytwórni Samolotów¹³³.

¹³⁰ *Sprawozdanie Kontroli Państwowej z działalności za okres budżetowy 1936/37*, cz. II szczegółowa, z. III. Ministerstwo Spraw Wojskowych, s. 92; „Pracownik Lotnictwa” 1936, nr 1–5, s. 5–6.

¹³¹ W końcu 1934 r. oddana została do użytku nowoczesna fabryka płatowców PZL na Okęciu o zdolności wytwórczej około 300 samolotów rocznie. W marcu 1935 r. z inicjatywy szefa Departamentu Lotnictwa upaństwowiono Polskie Zakłady Škody, które przemianowano na Wytwornię Silników PZL. Szerzej na ten temat: J. Gołębiowski, *Przemysł wojenny...*, s. 120–123.

¹³² APL, UWL Wydz. Przem., sygn. 603, k. 14–15. Pismo Lubelskiej Wytwórni Samolotów do Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie z 26 lutego 1936 r.; CAW. Korp. Kontr., sygn. I.300.16.81. *Sprawozdanie Korpusu Kontrolerów za rok 1937/38*, s. 173–174.

¹³³ Podlaska Wytwórnia Samolotów, po ogłoszeniu bankructwa w 1932 r. znajdowała się pod tymczasowym zarządem Ministerstwa Spraw Wojskowych. W 1936 r. 84% kapitału tego przedsiębiorstwa przeszło w ręce skarbu państwa, zaś w marcu 1939 r. Ministerstwo to wykupiło od prywatnych właścicieli pozostałe 16% akcji i przekazało fabrykę w Białej Podlaskiej Państwowym Zakładom Inżynierii w Warszawie. Zob. AAN, Min. Skarbu, sygn. 25. Pismo ministra spraw wojskowych do ministra skarbu z 27 września 1938 r. w sprawie Podlaskiej Wytwórni Samolotów; AAN, KEM, sygn. 1482. Uchwała Komitetu Ekonomicznego Ministrów z 3 marca 1939 r. w sprawie przejęcia akcji Podlaskiej Wytwórni Samolotów przez Państwowe Zakłady Inżynierii.

Z chwilą zawiązania rzeczonoj spółki fabryka lubelska znalazła się w bardzo ciężkim położeniu, bowiem Ministerstwo Spraw Wojskowych dokonało wymiany całej kadry kierowniczej i nakazało zwolnienie pracowników uczestniczących w strajku. Lubelska Wytwórnia Samolotów przejęła kontrakty po firmie E. Plage i T. Łaskiewicz. Wobec tego jej zadania produkcyjne koncentrowały się na dokończeniu serii 50 płatowców „Lublin” R-XIIIF oraz adaptacji 47 samolotów „Potez” XXV-B2 do silników o większej mocy. Fabryka cierpiała na brak nowych zamówień wojskowych, bowiem Departament Lotnictwa zrezygnował z zakupu wodnopłatowców torpedowych „Lublin” R-XX¹³⁴. Spółka, dążąc do wykorzystania mocy wytwórczych zwiększyła wyrób kotłów i zbiorników dla przemysłu spożywczego i naftowego oraz przyjęła obstalunek na dostawę kuchni polowych. W końcu 1936 r. przy produkcji sprzętu lotniczego i wyrobów rynkowych zatrudniała 440 robotników, 130 inżynierów i techników oraz 60 pracowników biurowych¹³⁵.

W 1937 r. przedsiębiorstwo w dalszym ciągu przeżywało głęboki kryzys. Według Korpusu Kontrolerów MSWojsk. jego przyczyny tkwiły w nieodpowiednich warunkach lokalowych, przestarzałym i zużyтым wyposażeniu technicznym, niedostatku wysoko wykwalifikowanych robotników oraz przerostach zatrudnienia w administracji. Pozytywne tendencje rozwojowe wystąpiły dopiero na początku 1938 r., kiedy to Lubelska Wytwórnia Samolotów zorganizowała produkcję potokową na wzór Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie oraz zwiększyła liczbę wykwalifikowanych robotników ze 136 do 360 dyplomowanych czeladników i pracowników z ukończoną szkołą rzemieślniczą. Fabryka otrzymała wówczas zamówienie na wykonanie serii 16 samolotów bombowych LWS-6 „Żubr” oraz 65 płatowców towarzyszących RWD-14 „Czapla” według dokumentacji opracowanej przez Doświadczalne Warsztaty Lotnicze w Warszawie. Ponadto wytwórnia ukończyła dwa prototypy płatowca LWS-3 „Mewa”¹³⁶. Ten nowy model samolotu towarzyszącego o konstrukcji metalowo-drewnianej trafił do produkcji seryjnej dopiero na początku 1939 r. Fabryka lubelska, obciążona zamówieniami wytwórczymi, funkcjonowała wtedy na dwie zmiany, zatrudniając łącznie około 1 400 pracowników¹³⁷.

Przyczyny bankructwa Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Łaskiewicz, a następnie usiłowania zmierzające do sanacji przedsiębiorstwa, odzwierciedlały skomplikowany charakter współpracy władz wojskowych ze słabymi kapitałowo firmami prywatnymi. Podobne doświadczenie spotkało Ministerstwo Spraw Wojskowych w związku z próbą uruchomienia w kraju produkcji masek przeciwgazowych, podjętą przez francusko-polską grupę

¹³⁴ A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1918–1939*, Warszawa 1972, s. 43–44.

¹³⁵ *Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu* 1938, poz. 1846.

¹³⁶ CAW, Korp. Kontr. sygn. I.300.16.81. Sprawozdanie Korpusu Kontrolerów za rok 1937/38, s. 175–176.

¹³⁷ APL, St. Gr. Lub., sygn. 444. Wykaz zatrudnienia w Lubelskiej Wytwórni Samolotów za okres 1936–1939, s. 105–106.

kapitałową, zawiązaną przez Hipolita Saunier, Józefa Saksona i Ludwika Bardskiego i zarejestrowaną w sądzie Okręgowym w Warszawie jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą Fabryka Masek Gazowych „Protekta”. Nowo założone przedsiębiorstwo podpisało 6 września 1924 r. umowę z Departamentem Uzbrojenia MSWojsk. na dostawę 1 mln francuskich masek typu „Ars” w ciągu pięciu lat od momentu rozpoczęcia produkcji. W umowie ta firma zobowiązała się do wybudowania w Polsce fabryki sprzętu przeciwgazowego o zdolności wytwórczej 300 000 masek rocznie przy pracy jednozmianowej¹³⁸.

Ministerstwu Spraw Wojskowych bardzo zależało na istnieniu jedynej w kraju wytwórni sprzętu przeciwgazowego¹³⁹. Wypłaciło ono „Protektie” wysoką zaliczkę na zakup surowców do produkcji, którą spółka przeznaczyła na zorganizowanie wytwórni w Radomiu, w zabudowaniach wydzierżawionych od firmy „But”. Dzięki temu wsparciu finansowemu już w lipcu 1925 r. fabryka osiągnęła maksymalną produkcję 1 500–1 800 masek dziennie przy zatrudnieniu 400 robotników¹⁴⁰. Rychło jednak okazało się, że właściciele przedsiębiorstwa, wykorzystując swą monopolistyczną pozycję dostawców dla wojska, prowadzili nieracjonalną gospodarkę, rzutującą na koszty i ceny wyrobów, które ponadto w 40% nie odpowiadały normom jakościowym¹⁴¹. Władze wojskowe nie zamierzały tolerować faktów niegospodarności w wytwórni radomskiej. W lutym 1927 r. wypowiedziały firmie „Protekta” umowę na dostawę masek przeciwgazowych, co w konsekwencji doprowadziło do ogłoszenia upadłości przedsiębiorstwa w lipcu tego roku. W związku z tym ponownie wyłonił się problem zaopatrzenia armii w sprzęt przeciwgazowy. Na wniosek ministra spraw wojskowych Komitet Ekonomiczny Ministrów podjął 19 lipca 1927 r. uchwałę o zakupie we Francji licencji na wyrób masek ochronnych. W dniu 21 stycznia 1928 r. Departament Uzbrojenia wydzierżawił od firmy „Protekta” obiekty fabryczne w Radomiu i urządził w nich Wojskową Wytwórnię Sprzętu Przeciwgazowego. Wskutek trudności stworzonych przez właścicieli państwo dopiero w końcu 1931 r. wykupiło budynki i urządzenia oraz uregulowało pretensje francuskiej grupy kapita-

¹³⁸ AAN, Prok. Gen., sygn. 102. Umowa szefa Departamentu III Artylerii i Uzbrojenia gen. bryg. Kazimierza Pławskiego z zarządcami spółki z o.o. „Protekta” z 6 września 1924 r. Załącznik nr 1 do aktu MSWojsk. Dep. Uzbr. L. 23256/Chem.Gaz/27.

¹³⁹ W Zegrzu od marca 1921 r. funkcjonował jedynie Centralny Zakład Gazowy, trudniący się odbiorem, konserwacją i naprawą masek przeciwgazowych. Zob. CAW, Dep. Uzbr., sygn. I. 300.32.51. Wykaz wytwórni i warsztatów pracujących pod kierownictwem Departamentu III Artylerii i Uzbrojenia.

¹⁴⁰ CAW, Korp. Kontr., sygn. I. 300.16.1005. Raport generalny o stanie przemysłu wojennego..., s. 308.

¹⁴¹ AAN, Prok. Gen., sygn. 102. Pismo I wiceministra spraw wojskowych gen. D. Konańskiego do firmy „Protekta” z 30 września 1926 r.; A. Litwinowicz, *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia*, s. 159.

łowej. Przejęcie wytwórni na własność Ministerstwa Spraw Wojskowych kosztowało państwo ponad 900 000 zł¹⁴².

Pod bezpośrednim zarządem Departamentu Uzbrojenia możliwe było zastosowanie racjonalnych metod wytwarzania licencyjnych masek typu francuskiego wz. 32. W końcu 1934 r. wytwórnia mogła montować – przy pracy jednozmianowej – 220 000–240 000 masek rocznie z części metalowych produkowanych u siebie oraz podzespołów i materiałów dostarczanych przez Polską Spółkę dla Przemysłu Gumowego „Sanok” S.A., Zakłady Kauczukowe „Piastów” S.A., Wojskową Wytwórnę Węgla Aktywnego w Skarżysku¹⁴³. U schyłku swego istnienia fabryka radomska osiągnęła maksymalną roczną zdolność produkcyjną 750 000 masek wojskowych oraz rozpoczęła wytwarzanie tego rodzaju środków ochronnych dla ludności cywilnej. Od września 1938 r. wytwórnia pracowała na dwie zmiany, zatrudniając około 700 robotników¹⁴⁴.

Wśród fabryk produkujących sprzęt wojskowy najmniejszym zakładem w rejonie bezpieczeństwa była Wytwórnia Kuchen Polowych w Rzeszowie-Staroniowie, utworzona po ustąpieniu Austriaków w pomieszczeniach warsztatów zajmujących się naprawą metalowych akcesoriów intendenckich. Po ustaniu działań wojennych w 1921 r. fabryka zatrudniała 145 robotników, natomiast personel kierowniczy sprawowali oddelegowani oficerowie zawodowi. Nagromadzone wówczas zapasy uszkodzonego sprzętu gwarantowały wytwórni rzeszowskiej funkcjonowanie w ciągu trzech lat. W lipcu 1922 r. Departament Intendentury przekazał ją pod administrację Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych¹⁴⁵.

Dyrekcja Główna CZWW, zaabsorbowana budową nowych fabryk zbrojeniowych, nie przywiązywała wagi do losów Wytwórni Kuchen Polowych. Zakład właściwie wegetował, wykonując drobny sprzęt intendencki i usługi remontowe na zamówienie Ministerstwa Spraw Wojskowych. W 1924 r. wartość produkcji wynosiła zaledwie około 200 000 zł¹⁴⁶. Dopiero w 1926 r., w związku z likwidacją Wytwórni Wozów Taborowych w Poznaniu i przekaza-

¹⁴² CAW, Kanc. SG, sygn. I. 303.2.18. Referat w sprawie budowy Wojskowej Wytwórni Sprzętu Przeciwigazowego; Dep. Uzbr., sygn. I. 300.35.160. Obliczenie wykupu fabryki masek pgaz. w Radomiu z 14 września 1931 r.

¹⁴³ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I. 300.35.160. Sprawozdanie z pobytu w Wojskowej Wytwórni Masek Przeciwigazowych w Radomiu z 12 października 1934 r.

¹⁴⁴ CAW, GISZ, sygn. I. 302.4.141, k. 105. Pismo II wiceministra spraw wojskowych do szefa Biura Inspekcji Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych z 21 lutego 1939 r.; J. Zając, *Dwie wojny. Mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski*, Londyn 1964, s. 155–162.

¹⁴⁵ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I. 300.54.94. Wykaz wytwórni i warsztatów pracujących dla Departamentu VII Intendentury. Pismo płk. A. Litwinowicza szefa Dep. Intendentury na rozkaz szefa Administracji Armii z 30 stycznia 1922 r.; sygn. I. 300.54.93. Protokół z 3-go posiedzenia Rady Nadzorczej CZWW 22 lipca 1922 r.

¹⁴⁶ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I. 300.54.178. Krótki referat o państwowym przemyśle wojennym skoncentrowanym w CZWW z 18 grudnia 1925 r.

niem części pochodzących z niej maszyn do Rzeszowa, w Wojskowej Wytwórni Kuchen Polowych wykonano inwestycje o wartości 200 000 zł. Wymieniona kwota przeznaczona została na budowę hali maszyn, magazynu, adaptację budynków gospodarczych, instalację agregatu prądowłórczego oraz na wyremontowanie i ustawienie maszyn przywiezionych z Poznania¹⁴⁷.

Z chwilą rozwiązania Centralnego Zarządu władze wojskowe zmierzały do przekazania zakładu rzeszowskiego w ręce prywatne. W maju 1928 r. Komisja Likwidacyjna CZWW, w zamian za roczny czynsz w kwocie 10 000 zł, wdzierżawiła go na pięć lat spółce pod nazwą Wytwórnia Kuchen Polowych i Sprzętu Wojskowego „Mars”, założonej przez inż. Edmunda Jurkowskiego. Umowa przewidywała możliwość przedłużenia najmu na tych samych warunkach¹⁴⁸. Dzierżawca zainwestował około 150 000 zł w rozbudowę działu obróbki drewna, co przyczyniło się do poszerzenia asortymentu wyrobów¹⁴⁹. Fabryka produkowała dla armii opakowania do amunicji i prochu, pudełka do taśm amunicyjnych ckm, lawetki i prowadnice do rkm i lkm, wozy tabo-
rowe, dyszle artyleryjskie, łózka wojskowe, bębny do kabli telefonicznych, naczynia blaszane, torby skórzane¹⁵⁰. Na początku 1937 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych wypowiedziało spółce „Mars” umowę dzierżawną, zaś Wytwórnię Kuchen Polowych odstąpiło firmie „H. Cegielski” z Poznania, która na jej terenie urządziła fabrykę obrabiarek¹⁵¹.

* * *

Zaprezentowana charakterystyka najistotniejszych przedsięwzięć inwestycyjnych w rejonie bezpieczeństwa pozwala na sformułowanie następujących konkluzji:

- W omawianym okresie dokonał się istotny postęp w uprzemysłowieniu tego obszaru. Według niepełnych danych, pochodzących ze sprawozdań i bilansów przedsiębiorstw, nakłady inwestycyjne wynosiły wówczas około

¹⁴⁷ CAW, Biuro Budżetowe MSWojsk., sygn. I. 300.57.10. Preliminarz budżetowy Rzeczypospolitej Polskiej na rok 1926, cz. 6. Ministerstwo Spraw Wojskowych. Załącznik 6.

¹⁴⁸ CAW, KZU, sygn. I. 360.1.180. Odpis umowy zawartej 15 maja 1928 r. między przedstawicielami Ministerstwa Spraw Wojskowych a Spółką z o.o. „Mars” Wytwórnia Kuchen Polowych w Rzeszowie.

¹⁴⁹ CAW, Korp. Kontr., sygn. I. 300.16.951. Notatka na konferencję w sprawie rozliczeń finansowych z firmami „Tabor” w Krakowie i „Mars” w Rzeszowie.

¹⁵⁰ Z tytułu wykonywanych inwestycji firma „Mars” otrzymała w 1932 r. ulgi podatkowe. Zob. CAW, KZU, sygn. I. 360.1.180. Umowy Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia z firmą Wytwórnia Kuchen Polowych i Sprzętu Wojskowego „Mars” w Rzeszowie z lat 1931–1934: „Monitor Polski” 1932, nr 219, poz. 251.

¹⁵¹ B. Kaczmar, *Inwestycje przemysłowe w Rzeszowie w latach 1937–1939* [w:] *W pięć dziesięciolecie Centralnego Okręgu Przemysłowego. Referaty i komunikaty z sesji naukowej w Sandomierzu 25–26 kwietnia 1988 roku* pod red. J. Gołębiowskiego i Z. Tabaki. Kraków 1991, s. 144–145.

- 380 mln zł i przeznaczone były na stworzenie 10 nowych wytwórni oraz rozbudowę i modernizację 5 istniejących już zakładów przemysłowych¹⁵².
- W latach 1922–1936 zarysowały się korzystne zmiany w układzie przestrzennym uprzemysłowienia kraju. Najbardziej były one widoczne w kieleckiej części rejonu bezpieczeństwa, gdzie wysiłek inwestycyjny państwa zaowocował ukształtowaniem drugiego – obok Warszawy – okręgu przemysłowego, skupiającego zakłady pracujące na potrzeby obronności, m.in. fabryki broni, amunicji, materiałów wybuchowych, gazów bojowych, masek przeciwgazowych. Równocześnie wymogi produkcji zbrojeniowej wymusiły modernizację potencjału wytwórczego dwóch największych w Zagłębiu Staropolskim zakładów hutniczych – w Starachowicach i Ostrowcu, które dzięki temu stały się ważnymi producentami amunicji i sprzętu artyleryjskiego¹⁵³.
 - Proces industrializacji, pomimo zwiększonych przywilejów podatkowych, w znacznie skromniejszych rozmiarach przebiegał w południowej części rejonu bezpieczeństwa. Zasadnicza tego przyczyna tkwiła w niedostatku na tym terenie podstawowych urządzeń infrastrukturalnych, rzutującym na koszty przedsięwzięć inwestycyjnych¹⁵⁴. Dlatego przełomowe znaczenie dla uprzemysłowienia tego obszaru miało uruchomienie w 1929 r. Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach, która realnie przyczyniła się do zapoczątkowania elektryfikacji i gazyfikacji w widłach Dunajca, Wisły i Sanu.
 - Zbrojeniowy charakter inwestycji w rejonie bezpieczeństwa powodował, że ich ciężar spoczywał głównie na barkach państwa. Pokrywało ono bezpośrednio koszty budowy największych fabryk w Pionkach, Radomiu, Skarżysku i Mościcach. Ponadto przyczyniało się ono do powiększania majątku firm państwowych i prywatnych, udzielając im gwarancji kredytowych, subwencji i zaliczek na poczet zamówień, o ile wytwórczość tych przedsiębiorstw związana była z obronnością kraju. Na podstawie fragmentarycz-

¹⁵² CAW, Biuro Przem. Woj., sygn. I. 300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie z działalności przedsiębiorstw o kapitale mieszanym za rok 1937 wzgl. 1937/38. Zamknięcia rachunkowe państwowych przedsiębiorstw skomercjalizowanych; PWU, sygn. I. 363.2.69. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia w Warszawie. Sprawozdanie z 16 stycznia 1939 r.; Kanc. SG, sygn. I. 303.2.18. Budowa Państwowej Wytwórni Rakiet. Stan z 15 listopada 1928 r.; AAN, Min. Skarbu, sygn. 5896, k. 533–538. Wykaz budynków i urządzeń Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach. Załącznik nr 1 do listu PWP L.dz. 406/tjn. z 22 czerwca 1938 r.; Załącznik nr 1 do listu PWP L.dz. 555/tjn. z 10 października 1938 r.; sygn. 5900. Sprawozdanie Rady Nadzorczej i Zarządu Sp. Akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich za rok obrotowy 1937; Sprawozdanie Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. za 1938 r., s. 10–11; Sprawozdanie Komisji do Zbadania Gospodarki Przedsiębiorstw Państwowych, s. 211–213; Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1938, poz. 1450; 2220; 3019.

¹⁵³ Na Kielecczyźnie skoncentrowanych było 67% wszystkich nakładów inwestycyjnych poczynionych w rejonie bezpieczeństwa. Obliczono na podstawie źródeł cytowanych w przypisie 152.

¹⁵⁴ H. Mianowski, *O stworzenie warunków dla inicjatywy prywatnej na terenie COP*, Kraków 1938, s. 4.

nych przekazów źródłowych ustalić można, że skarb państwa, przedsiębiorstwa państwowe oraz spółki mieszane z udziałem kapitału państwowego wydatkowały na inwestycje co najmniej 343 mln zł, firmy prywatne zaś zaledwie około 37 mln zł. Liczby te wymownie dokumentują dominującą rolę państwa w uprzemysłowieniu rejonu bezpieczeństwa¹⁵⁵.

- Przewagi kapitałowej państwa w procesie industrializacji nie zniwelowały usiłowania rządu, zmierzające do stworzenia dogodniejszych warunków rozwojowych dla tzw. inicjatywy prywatnej. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o ulgach podatkowych dla przedsiębiorstw inwestujących w rejonie bezpieczeństwa z marca 1928 r. spełniało swe zadanie w bardzo ograniczonym zakresie¹⁵⁶. Zwłoka w ogłoszeniu przepisów wykonawczych i proceduralnych spowodowała, że weszło ono w życie pod koniec 1929 r., w momencie załamania koniunkturalnego¹⁵⁷. Wprawdzie w latach 1930–1932 z ulg podatkowych skorzystało 11 przedsiębiorstw, jednakże firmy te, poza jednym wyjątkiem (S.A. „Sanok”) nie prowadziły akcji założycielskiej. Przedsiębiorstwa funkcjonujące w rejonie bezpieczeństwa uzyskiwały owe udogodnienia w związku z inwestycjami powiększającymi zdolności wytwórcze. W miarę przedłużania się depresji pokryzysowej ulegały wyczerpaniu rezerwy kapitałowe potencjalnych inwestorów. W rezultacie w okresie 1933–1936 ani jedna spółka nie otrzymała uprawnień do ulg podatkowych. Stan ten uległ zmianie dopiero z chwilą rozpoczęcia budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego¹⁵⁸.

¹⁵⁵ Źródła jak w przypisie 152.

¹⁵⁶ Rozporządzenie wykonawcze z 26 lutego 1929 r. umożliwiało korzystanie z ulg podatkowych osobom fizycznym i prawnym, które zamierzały uruchomić w rejonie bezpieczeństwa nowe przedsiębiorstwa, rozbudować przedsiębiorstwa już istniejące lub przenieść do tego rejonu przedsiębiorstwa z obszaru nie objętego działaniem rozporządzenia z 22 marca 1928 r. Do korzystania z ulg uprawnione były również państwowe przedsiębiorstwa skomercjalizowane. Zob. Dz. URP 1929, nr 12, poz. 100.

¹⁵⁷ Sprawozdanie stenograficzne z 76 posiedzenia Sejmu III kadencji w dniu 18 stycznia 1933 r., tom 4.

¹⁵⁸ Stan faktyczny ustalono na podstawie kwerendy „Monitora Polskiego” za lata 1929–1937.

Rozdział III

Podstawy programowe i założenia przestrzenne Centralnego Okręgu Przemysłowego

ROLA WŁADZ WOJSKOWYCH W PRZYGOTOWANIU
NOWEGO PROGRAMU UPRZEMYSŁOWIENIA REJONU BEZPIECZENSTWA

Dotychczasowa rozbudowa przemysłu zbrojeniowego, opierająca się na planach mobilizacyjnych i wytycznych Sztabu Generalnego z początku lat dwudziestych, nie osiągnęła zamierzonego celu – samowystarczalności kraju na wypadek konfliktu zbrojnego. Pomimo ogromnego wysiłku organizacyjnego uzyskane zdolności produkcyjne fabryk nie odpowiadały potencjalnemu zapotrzebowaniu na przedmioty użytku wojskowego w okresie wojny. Według danych Departamentu Uzbrojenia MSWojsk. z 1935 r. wytwórnice państwowe i prywatne były w stanie zaspokoić 70% potrzeb mobilizacyjnych w zakresie amunicji artyleryjskiej – zależnie od kalibru¹. W końcu 1936 r. fabryki broni mogły pokryć tylko 50% miesięcznego zapotrzebowania wojennego na karabiny (kbk), 34% – na rkm, 42% – na ckm, 18% – na armaty i haubice średnich kalibrów (75, 100, 105 i 155 mm) oraz 36% na działka ppanc. 37 mm². Wytwórnice lotnicze, przy największym wysiłku mobilizacyjnym, były przygotowane do wykonania 42% zamówień wojennych na płatowce metalowe i 80% na płatowce bojowe konstrukcji metalowo-drewnianej. W wielu działach wytwórczości uzbrojenia i sprzętu, takich jak przyrządy pomiarowe dla artylerii i lotnictwa, silniki samolotowe dużej mocy, działa przeciwlotnicze i dalekonośne, samochody i ciągniki artyleryjskie, zdolności produkcyjne polskiego przemysłu zbrojeniowego były jeszcze

¹ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.159. Zaopatrzenie w proch i materiały wybuchowe dla potrzeb produkcji amunicji. Referat z 19 czerwca 1935 r.

² CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.132, k. 274. Podniesienie zdolności produkcyjnej działu broni (wykres).

mniejsze i powodowały uzależnienie stanu zaopatrzenia armii od zakupów zagranicznych³.

Tymczasem możliwości importu wyposażenia technicznego, wobec narastania napięcia w stosunkach międzynarodowych, stawały się coraz bardziej ograniczone. W Europie najwyższe zaniepokojenie wzbudzało wprowadzenie w marcu 1935 r. obowiązku wojskowego w Niemczech i szybkie tempo rozbudowy Wehrmachtu. W następstwie tego również inne kraje przystąpiły do powszechnego wyścigu zbrojeń, mając na względzie przede wszystkim własne potrzeby obronne. Zagrożenia te były bacznie obserwowane przez polskie władze wojskowe, a Sztab Główny zaczął przejawiać zwiększoną aktywność w zakresie przygotowań do wojny. Wstępne prace sprowadzały się do szczegółowej analizy wartości bojowej wojska na tle innych armii europejskich, w szczególności potencjalnych przeciwników: III Rzeszy i ZSRR. Wykazały one anachroniczną strukturę polskich sił zbrojnych, ich zacofanie techniczne i słabość wyposażenia materiałowego⁴.

W drugiej połowie 1935 r., po długiej przerwie, wznowił działalność Komitet dla Spraw Uzbrojenia i Sprzętu Wojennego (KSUS) pod przewodnictwem gen. Kazimierza Sosnkowskiego. Ów organ doradczy przy ministrze spraw wojskowych zajmował się ustalaniem typów uzbrojenia i sprzętu wojskowego, a także rozpatrywał wnioski w sprawie rozbudowy przemysłu wojennego⁵. Według dokonanych przez KSUS wyliczeń szacunkowych wyrównanie potencjału obronnego Polski do poziomu uzbrojenia Niemiec wymagało nakładów w wysokości co najmniej 10 mld zł, w tym od 4 do 5 mld zł na unowocześnienie lotnictwa, obrony przeciwlotniczej, broni pancernej i zakup najkonieczniejszego sprzętu motorowego⁶. Możliwości finansowe państwa i stan przemysłu nie pozwalały na pełną realizację wszystkich postulatów w krótkim czasie, na skalę porównywalną ze zbrojeniami przeprowadzonymi w Niemczech i Rosji. Wobec tego władze wojskowe opowiedziały się za takim wyposażeniem sił zbrojnych, aby były one przygotowane do skutecznej wojny obronnej. Celowi temu miał służyć 6-letni plan rozbudowy i modernizacji armii polskiej, rozłożony na dwa etapy. W pierwszej fazie, obejmującej lata 1936–1940, plan ten przewidywał zmianę struktury organizacyjnej wojska, unowocześnienie uzbrojenia i wyposażenia technicznego.

³ P. Sławewski, *Polski potencjał wojenny* [w:] *Wojna obronna Polski 1939*. Oprac. zbiorowe pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1979, s. 92–93.

⁴ Szerzej na ten temat: E. Kozłowski, *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1974, s. 17–26.

⁵ Stałymi członkami KSUS byli: szef Sztabu Głównego, obaj wiceministrowie spraw wojskowych oraz inspektorzy armii mianowani przez generalnego inspektora sił zbrojnych. Funkcję sekretarza pełnił płk Kazimierz Kieszniewski. Gen. Rydz-Śmigły nigdy nie zakwestionował uchwał KSUS przedłożonych mu do zatwierdzenia. Zob. relacja płka K. Kieszniewskiego sekretarza Komitetu dla Spraw Uzbrojenia i Sprzętu Wojennego, „Niepodległość”, t. 6, 1958, s. 186–187.

⁶ K. Sosnkowski, *Przyczynki do sprawy zbrojeń polskich w okresie 1935–1939*, Londyn 1973, s. 5–6.

powiększenie dywizji piechoty do 40, rozbudowę lotnictwa i zapasów amunicji. W drugiej fazie planu, która w szczegółach nie była jeszcze opracowana, zakładano dalszą modernizację sił zbrojnych, m.in. zwiększenie liczby jednostek lotniczych, artylerii przeciwlotniczej i przeciwpancernej, częściową motoryzację kawalerii, zgromadzenie zapasów amunicji, broni i sprzętu do wysokości sześciomiesięcznego zużycia wojennego⁷. Częścią składową planu 6-letniego, a zarazem warunkiem jego realizacji, były zamierzenia w dziedzinie rozbudowy przemysłu zbrojeniowego⁸.

Podstawę wyjściową nowego programu inwestycyjnego stanowiła ocena zdolności wytwórczych istniejących fabryk z punktu widzenia potrzeb mobilizacyjnych armii. W czerwcu 1935 r. pierwszą taką analizę przeprowadzono w Departamencie Uzbrojenia MSWojsk. Wskazywała ona na konieczność zlokalizowania w południowej części rejonu bezpieczeństwa przemysłu amunicyjnego oraz wytwórni materiałów wybuchowych, m.in. prochu nitroglicerynowego, amonowego, kwasu pikrynowego, nastawionych na kooperację z fabrykami w Mościcach i Niedomicach⁹. W listopadzie 1935 r. szef Departamentu Aeronautyki wystąpił z inicjatywą utworzenia nowoczesnej fabryki płatowców w Lublinie lub Mielcu¹⁰. W marcu 1936 r. gen. L. Rayski przedstawił szefowi Sztabu Głównego uszczegółowiony i znacznie poszerzony już program rozbudowy przemysłu lotniczego¹¹.

Wymienione opracowania analityczne i postulaty, mające wprowadzić charakter cząstkowy, przybliżały władze wojskowe do przygotowania całościowego planu rozbudowy przemysłu zbrojeniowego. Zamiarowi temu sprzyjała poprawiająca się od jesieni 1935 r. koniunktura gospodarcza, która stwarzała nadzieję na zwiększenie budżetu i uruchomienie odpowiednich środków ekonomicznych na modernizację armii oraz zwiększenie zdolności wytwórczych przemysłu¹². Ponadto w marcu 1936 r., po zajęciu przez wojska niemieckie zdemilitaryzowanej strefy w Nadrenii, zarysowała się realna możliwość otrzymania od rządu francuskiego pożyczki materiałowej i finan-

⁷ *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 1, *Kampania wrześniowa*, cz. 1, *Polityczne i wojskowe położenie Polski przed wojną*, Londyn 1951, s. 168–169; J. Wiatr, *Przyczynki do historii materialnego przygotowania obrony Polski w latach 1921–1939*, „Bellona” 1959, z. 3, s. 244.

⁸ Według szczegółowych obliczeń z 1937 r. plan modernizacji i rozbudowy sił zbrojnych na lata 1936–1942 miał kosztować 4 759 mln zł. W kwocie tej zarezerwowano 424 mln zł na rozwój przemysłu zbrojeniowego, 100 mln zł na stworzenie rezerw surowcowych i 10 mln zł na badania geologiczne. Zob. E. Kozłowski, *Wojsko Polskie...*, s. 34–36.

⁹ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.153. Zaopatrzenie w proch i materiały wybuchowe dla potrzeb produkcji amunicji. Referat z 19 czerwca 1935 r.

¹⁰ CAW, Oddz. I SG, sygn. I.303.3.776. Referat gen. L. Rayskiego w sprawie rozbudowy przemysłu lotniczego z 21 listopada 1935 r.

¹¹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.106. Pismo szefa Departamentu Aeronautyki gen. L. Rayskiego do szefa Sztabu Głównego L.dz. 268/tjn/36/Lotn. z 9 marca 1936 r.

¹² M. Drozdowski, *Przesłanki ewolucji polityki gospodarczej rządu polskiego lat 1936–1939*, „Kwartalnik Historyczny” 1961, z. 2, s. 348–353.

sowej w wysokości ponad 2 mld franków. W większej części miała ona być wykorzystana na zakup we Francji gotowego uzbrojenia, stworzenie zapasów surowców strategicznych oraz powiększenie mocy produkcyjnych polskiego przemysłu¹³.

Zaistniałe okoliczności wpłynęły na przyspieszenie prac nad kompleksowym programem rozbudowy przemysłu zbrojeniowego. Decyzja w tej sprawie zapadła 1 kwietnia 1936 r. podczas narady na Zamku u prezydenta Mościckiego, z udziałem generalnego inspektora sił zbrojnych, szefa Sztabu Głównego, ministrów spraw wojskowych, spraw zagranicznych, skarbu oraz przemysłu i handlu¹⁴. W związku z przyjętymi na konferencji ustaleniami natychmiast podjęte zostały wstępne czynności organizacyjne. Już 2 kwietnia szef Sztabu Głównego gen. Waław Stachiewicz rozkazał swemu zastępcy gen. Tadeuszowi Malinowskiemu przeprowadzenie studiów nad dyslokacją przemysłu w rejonie bezpieczeństwa. Zadanie to wykonać miały podporządkowane mu oddziały III i IV Sztabu Głównego. Wytyczne sformułowane przez gen. Stachiewicza zwracały uwagę na konieczność wszechstronnego rozpoznania możliwości rozmieszczenia zakładów, magazynów surowców i półfabrykatów oraz składnic wojskowych w pobliżu źródeł energii, linii przesyłowych wysokiego napięcia, gazociągów, a także fabryk już istniejących tak, aby ewentualnie można było „doczepić” do nich nowo powstający przemysł. Ze względów strategicznych wytyczne te wskazywały na potrzebę oddalenia planowanych wytwórni od głównych szlaków kolejowych, ułatwiających działania lotnictwa bombowego oraz od stolicy, gdzie występowała nadmierna koncentracja zakładów zbrojeniowych. Według oceny szefa Sztabu Głównego najbardziej odpowiednie tereny dla lokalizacji przemysłu rozpościerały się w rozwidleniu Wisły i Sanu¹⁵.

Po wspomnianej naradzie władze wojskowe koncentrowały swą uwagę na wykreowaniu źródeł finansowania i ustaleniu zasad organizacyjnych, umożliwiających realizację planu modernizacji sił zbrojnych. 8 kwietnia Rada Ministrów przyjęła wniosek ministra gen. Tadeusza Kasprzyckiego w spra-

¹³ Późną jesienią 1935 r., bez upoważnienia rządu, gen. Kazimierz Sosnkowski nawiązał rozmowy z ambasadorem Julesem Laroche na temat możliwości przyznania Polsce kredytu francuskiego na dozbrojenie armii. W marcu 1936 r. oficjalne pertraktacje w tej sprawie prowadził szef Sztabu Głównego gen. W. Stachiewicz z francuskim attaché wojskowym w Warszawie gen. Charlesem d'Arbonneau. Por. K. Sosnkowski, *Przyczynki do sprawy zbrojeń...*, s. 12–13; P. Stawicki, *Pożyczka francuska 1936 r.* „Kwartalnik Historyczny” 1967, z. 1, s. 51–52.

¹⁴ W trakcie tej narady postanowiono włączyć do programu inwestycyjnego budowę szeregu zakładów przetwórstwa surowcowego, niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania przemysłu zbrojeniowego. Zob. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 481. Program rozbudowy przemysłu wojennego w zakresie surowców.

¹⁵ CAW, SeKOR, sygn. I. 303.4.136, k. 2. Rozpoznanie rejonu bezpieczeństwa w celu dyslokacji przemysłu. Praca zadana przez szefa Sztabu Głównego w dniu 2 kwietnia 1936 r.

wie powołania Funduszu Obrony Narodowej¹⁶. Utworzenie tego funduszu dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z 9 kwietnia 1936 r. stwarzało większe niż do tej pory szanse na dotowanie przemysłu zbrojeniowego oraz na pobudzanie jego rozwoju przy pomocy rosnących zakupów wojskowych¹⁷. Dążeniom tym odpowiadał również dekret z 9 maja 1936 r. o sprawowaniu zwierzchnictwa nad siłami zbrojnymi. Na jego podstawie uformował się Komitet Obrony Rzeczypospolitej, na czele którego stanął prezydent Mościcki, jego zastępcą zaś został gen. Edward Rydz-Śmigły¹⁸. Do zadań tego organu należało ustalenie wytycznych dla rządu i koordynowanie prac w zakresie przygotowań obronnych państwa. KOR okazał się ciałem mało operatywnym. W ciągu trzech lat swego istnienia odbył zaledwie dwa posiedzenia, na których omówiono zagadnienia aprowizacyjne, sprawy surowcowe i gotowość mobilizacyjną przemysłu¹⁹. W praktyce znacznie ważniejszą rolę spełniał Sekretariat Komitetu Obrony Rzeczypospolitej, kierowany przez zastępcę szefa Sztabu Głównego gen. Tadeusza Malinowskiego, formalnie podporządkowany generalnemu inspektorowi sił zbrojnych. SeKOR pełnił funkcję głównego ośrodka decyzyjnego w zakresie planowania i rozmieszczenia przemysłu, gromadzenia surowców i zasobów materiałowych oraz przygotowania resortów cywilnych do gospodarki wojennej. Powierzone zadania wykonywał we współpracy z niektórymi departamentami Ministerstwa Spraw Wojskowych, odpowiednimi oddziałami Sztabu Głównego oraz biurami wojskowymi, działającymi w ministerstwach gospodarczych. W rzeczywistości SeKOR wchodził w skład Sztabu Głównego i podlegał bezpośrednio jego szefowi gen. Stachiewiczowi²⁰.

W historiografii najnowszej utarł się wielce uproszczony pogląd, że zmiana rządu, jaka dokonała się 16 maja 1936 r. była następstwem rozgrywek personalnych między koteriami skupionymi wokół prezydenta Mościckiego i gen. Rydza-Śmigłego²¹. Jeśli nawet głęboka rekonstrukcja gabinetu

¹⁶ AAN, Protokoły Rady Ministrów, sygn. 81, k. 388–390. Wniosek ministra spraw wojskowych w sprawie dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej o Funduszu Obrony Narodowej. Załącznik nr 12 do protokołu z 9 posiedzenia Rady Ministrów w dniu 8 kwietnia 1936 r.

¹⁷ Dz. URP 1936, nr 28, poz. 225.

¹⁸ Ponadto w skład KOR, jako stali członkowie wchodził: premier oraz ministrowie spraw wojskowych, spraw wewnętrznych, spraw zagranicznych, skarbu, przemysłu i handlu, zaś z głosem doradczym szef Sztabu Głównego, jego zastępcą i szef Administracji Armii. Zob. Dz. URP 1936, nr 36, poz. 286.

¹⁹ T. Malinowski, *Kampania wrześniowa i nasze przygotowanie do wojny*, „Zeszyty Historyczne” 1982, z. 62, s. 114.

²⁰ W. Stachiewicz, *Pisma*, t. I. *Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939*, Paryż 1977, s. 54–55.

²¹ Tezę tę sformułował i uzasadnił Władysław Pobóg-Malinowski, a powtórzyli ją niektórzy historycy krajowi m.in. Tadeusz Jędruszczak i Henryk Zieliński. Por. W. Pobóg-Malinowski, *Najnowsza historia polityczna Polski*, t. II, cz. 1. Londyn 1960, s. 593–594; T. Jędruszczak, *Piłsudczycy bez Piłsudskiego*, Warszawa 1963, s. 78–84; H. Zieliński, *Historia Polski 1914–1939*, Warszawa 1985, s. 246–247.

była następstwem walki o władzę wewnątrz obozu sanacyjnego, to miała ona również istotne uzasadnienie w dążeniach do realizacji planu unowocześnień armii. Nowo powołany premier gen. Felicjan Sławoj-Składkowski, dotychczasowy II wiceminister spraw wojskowych i zarazem szef Administracji Armii, doskonale orientował się w stanie zaawansowania prac nad tym planem. Wobec tego władze wojskowe mogły liczyć na jego pełne poparcie dla własnych inicjatyw w tym względzie²². W lipcu 1936 r., na miejsce Składkowskiego w MSWojsk. powołany został gen. Aleksander Litwinowicz, doświadczony fachowiec, z wykształcenia inżynier budowy maszyn, w latach 1919–1923 szef Departamentu Intendentury, a następnie do lipca 1927 r. szef Departamentu Przemysłu Wojennego. Po objęciu stanowiska II wiceministra spraw wojskowych i szefostwa Administracji Armii nie tylko nadzorował realizację programu rozbudowy przemysłu zbrojeniowego, ale także był współautorem szeregu przedsięwzięć inwestycyjnych²³.

Zmiany personalne w rządzie i Ministerstwie Spraw Wojskowych nie spowolniły prac nad programem rozbudowy przemysłu zbrojeniowego. 1 lipca 1936 r. do kancelarii Sztabu Głównego wpłynęły dwa dokumenty przygotowane przez Komitet dla Spraw Uzbrojenia i Sprzętu: „Zestawienie planu rozbudowy przemysłu” oraz „Program rozbudowy przemysłu wojennego w zakresie surowców”. Pierwszy z nich określał potrzeby inwestycyjne ścisłego przemysłu wojennego w trzech podstawowych działach: wytwórczości broni, amunicji i materiałów wybuchowych. Postulował wybudowanie sześciu nowych zakładów: fabryki obrabiarek i broni, huty i fabryki armat, fabryki amunicji karabinowej, wielkiego warsztatu elaboracji i scalania amunicji artyleryjskiej, fabryki prochu i wytwórni materiałów wybuchowych. Oprócz tego przewidywał uruchomienie oddziału obróbki mechanicznej amunicji artyleryjskiej w hucie ostrowieckiej, zwiększenie mocy wytwórczych istniejących już fabryk broni ręcznej, maszynowej, granatników i zapalników artyleryjskich. Zawarte w drugim dokumencie propozycje rozwoju przetwórstwa surowców hutniczych i chemicznych podporządkowane zostały potrzebom ścisłego przemysłu wojennego. W projekcie KSUS uwzględniono dezyderaty zgłoszone podczas konferencji u prezydenta Mościckiego 1 kwietnia 1936 r. W rezultacie miały być zbudowane: walcownia miedzi i aluminium oraz ich stopów, huta aluminium, składająca się z fabryki tlenku glinu i elektrolizerni oraz rafineria przetwarzająca złom miedziany i mosiężny. Ponadto program ten przewidywał rozbudowę Zakładów Starachowickich w celu zwiększenia produkcji surowych luf ciężkich karabinów maszynowych, a także założenie w Zagłębiu Staropolskim zakładu wzboga-

²² Relacja gen. Felicjana Sławoja-Składkowskiego [w:] *Materiały do zagadnienia przemysłu wojennego w Polsce w latach 1919–1939*, „Niepodległość”, t. 6, 1958, s. 181–182.

²³ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Sikorskiego w Londynie [dalej: AIPMS], sygn. A.20.5/3. Aleksandra Litwinowicza odpowiedź na kwestionariusz rejestracji faktów, uwag i spostrzeżeń dotyczących przygotowań i działań wojennych, przesłany przez attaché wojskowego przy ambasadzie polskiej w Bukareszcie.

cania niskoprocentowych rud żelaza. Zadania inwestycyjne w przetwórstwie surowców chemicznych sprowadzały się do wyposażenia Chemicznego Instytutu Badawczego w aparaturę do półfabrycznej produkcji kauczuku syntetycznego według patentu inż. Wacława Szukiewicza, wybudowania fabryki gum jezdnych w okolicach Radomia oraz zainstalowania urządzeń do wytwarzania magnezu metalicznego w nieokreślonym jeszcze miejscu²⁴. Według uchwały KSUS z 31 lipca 1936 r. wymienione inwestycje pochłonać miały 262 mln zł, z czego na wydatki państwowe przypadało 218 mln zł, na kapitały prywatne zaś 44 mln zł²⁵.

Program ten znacznie odbiegał od oczekiwań Sztabu Głównego, który w swych kalkulacjach mobilizacyjnych uwzględniał normy bezpowrotnego zużycia broni, amunicji i sprzętu wojskowego na polu walki. We wnioskach w sprawie 6-letniego planu rozbudowy przemysłu wojennego gen. Stachiewicz uważał, że po wyczerpaniu zapasów strategicznych w szóstym miesiącu wojny, przemysł ten powinien być zdolny do pokrycia 100% bieżącego zapotrzebowania wojska. W związku z tym szef Sztabu Głównego postulował znaczne powiększenie planowanych wydatków na budowę nowych fabryk i wzrost zdolności wytwórczych zakładów już istniejących. Proponowane nakłady inwestycyjne, tylko w trzech podstawowych działach wytwórczości: broni, amunicji i środków chemicznych, wynieść miały 350 mln zł²⁶.

Założenia programowe KSUS oraz wnioski Sztabu Głównego stały się podstawą nowej wersji 6-letniego planu rozbudowy przemysłu zbrojeniowego, opracowanego w Ministerstwie Spraw Wojskowych pod kierunkiem II wiceministra i szefa Administracji Armii gen. Litwinowicza. Wykonanie planu rozłożone zostało na dwie fazy, przy czym pierwsza przypadła na lata 1937–1940. Nowy program uwzględniał dodatkowe inwestycje: budowę wielkiej fabryki amunicji armatniej i zapalników w Kraśniku, wytwórni płatowców i silników samolotowych, filii Państwowych Zakładów Tele-Radiotechnicznych, podniesienie nakładów na budowę huty i fabryki armat do 55 mln zł oraz zwiększenie zdolności wytwórczych szeregu fabryk chemicznych, m.in. w Pionkach, Mościcach, Skarżysku, wytwarzających materiały wybuchowe i niezbędne do ich produkcji komponenty. Równocześnie Administracja Armii nie widziała możliwości wykonania w pierwszej fazie planu niektórych zamierzeń zaprojektowanych przez KSUS. W związku z przewidywaną budową wielkiej wytwórni amunicji artyleryjskiej w Kraśniku Ministerstwo Spraw Wojskowych zrezygnowało z zamiaru rozbudowy na wielką skalę huty ostrowieckiej oraz zaproponowało odroczenie utworzenia

²⁴ CAW, SeKOR, sygn. I. 303.4.128, k. 480. Zestawienie planu rozbudowy przemysłu; tamże, k. 481. Program rozbudowy przemysłu w zakresie surowców.

²⁵ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 87. Porównanie projektu Ministerstwa Spraw Wojskowych z uchwałą KSUS z 31 lipca 1936 r.

²⁶ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 93–99. Wnioski i kalkulacje rozbudowy przemysłu wojennego do wysokości 100% pokrycia zapotrzebowania wojska. Załącznik nr 2 do pisma L.dz. 128/SeKOR/tjn 36 z dnia 28 lipca 1936 r.

wytwórni amunicji karabinowej, fabryki broni ręcznej i maszynowej, huty aluminium i innych drobniejszych inwestycji. Według nowej wersji planu nakłady inwestycyjne, w okresie od 1 kwietnia 1937 r. do 31 marca 1940 r., skalkulowane zostały na 264 mln zł. Projekt MSWojsk. w większym stopniu obciążał skarb państwa, który miał ponieść 96% ogólnej sumy wydatków²⁷.

TABELA 5. PLAN ROZBUDOWY PRZEMYSŁU WOJENNEGO W LATACH 1937–1940 W TYS. ZŁ (I FAZA)

Lp.	Dział inwestycji Rodzaj przedsięwzięcia	Dyslokacja	Planowany koszt inwestycji		
			całkowity	wydatki państwa	udział kapitału prywatnego
1	2	3	4	5	6
	I. Uzbrojenie				
1.	Fabryka obrabiarek	Rzeszów	6 000	6 000	–
2.	Zakłady Południowe	Plawo k. Niska	55 000	55 000	–
3.	Fabryka amunicji	Kraśnik	52 000	52 000	–
4.	Scalarnia i warsztat amunicyjny	Majdan-Dęba	30 000	30 000	–
5.	Harmonizacja Fabryki Karabinów PWU	Warszawa	45 00	4 500	–
6.	Organizacja poddostawców wyrobów odlewniczych	–	6 000	6 000	–
7.	Poddostawcy zapalników	–	2 000	2 000	–
	RAZEM		155 500	155 500	–
	II. Materiały wybuchowe i środki chemiczne				
8.	Fabryka prochu	Jasło	13 000	13 000	–
9.	Wytwórnia materiałów wybuchowych	Sarżyna	17 350	17 350	–
10.	Reorganizacja produkcji prochu	Pionki	150	150	–
11.	Zwiększenie produkcji centarlitu w WWA	Skarżysko	350	350	–
12.	Rozbudowa produkcji materiałów wybuchowych	Boryszew	1 850	1 850	–
13.	Uruchomienie produkcji trotylu	Winnica	200	200	–
14.	Zwiększenie produkcji kwasu azotowego	Mościce	3 500	3 500	–
	RAZEM		36 400	36 400	–
	III. Dział lotniczy				
15.	Fabryka silników lotniczych	Rzeszów	23 500	23 500	–
16.	Fabryka płatowców	Mielec	12 500	12 500	–
	RAZEM		36 000	36 000	–

²⁷ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 87. Porównanie projektu Ministerstwa Spraw Wojskowych z uchwałą KSUS z 31 lipca 1936 r.

1	2	3	4	5	6
	IV. Dział łączności				
17.	Budowa oddziału PZTiR	Poniatowa	5 900	5 900	-
18.	Uruchomienie produkcji ogniw galwanicznych	Warszawa	79	65	14
	RAZEM		5 979	5 965	14
	V. Dział ogólny				
19.	Zakłady przetwórcze miedzi	Tarnobrzeg	3 000	500	2 500
20.	Walcownia miedzi i aluminium	Pustynia k. Dębicy	8 000	3 000	5 000
21.	Wytwórnia „Stomil”	Dębica	2 500	600	1 900
22.	Wytwórnia sztucznego kauczuku	Dębica	1 500	-	1 500
23.	Rozbudowa PZInż.	Czechowice	10 152	10 152	-
24.	Harmonizacja produkcji PZInż.	Czechowice	5 000	5 000	-
	RAZEM		30 152	19 252	10 900
	Łącznie wszystkie działy		264 031	253 117	10 914

Źródła: CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 87. Porównanie projektu Ministerstwa Spraw Wojskowych z uchwałą KSUS z 31 lipca 1936 r.; Tamże, k. 9. Rozbudowa przemysłu wojennego. Notatka II wiceministra spraw wojskowych z 15 września 1936 r.; Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.153. Plan rozbudowy przemysłu chemicznego na lata 1937/38–1939/40 z 22 kwietnia 1937 r.; P. Stawecki, *Z dziejów przemysłu wojennego...*, cz. II, z. 3, s. 250.

Uwaga! W 1937 r. do planu rozbudowy przemysłu włączona została fabryka amunicji małokalibrowej PWU w Jawidzu k. Lubartowa oraz wytwórnia materiałów wybuchowych S.A. Lignoza w Pustkowie k. Dębicy.

Na początku 1937 r. ogólny plan rozbudowy przemysłu nie był jeszcze całkowicie uzgodniony pomiędzy Ministerstwem Spraw Wojskowych a Sztabem Głównym. Tymczasem pojawiły się nowe możliwości i propozycje inwestycyjne ze strony dysponentów kapitału prywatnego²⁸. Wobec tego dyskusje nad nim przeciągnęły się do wiosny roku, tj. do momentu rozpoczęcia budowy pierwszych fabryk. W razie potrzeby korygowano jego strukturę rzeczową i preliminarz kosztów. Starano się jednak przestrzegać ustalonych zasad w kwestii kolejności wykonania inwestycji. W myśl dyrektyw szefa Sztabu Głównego najpierw powinny być uruchomione zakłady wytwarzające gotowe przedmioty wyposażenia wojskowego i obrabiarki, a dopiero do nich miał być dostosowany terminarz rozpoczęcia produkcji półfabrykatów i przetwórstwa surowcowego. Według niego przyjęcie takiej kolejności rozwoju ścisłego przemysłu wojennego miałyby uzasadnienie nie tylko wojskowe, ale i gospodarcze. Rygorystyczne jej przestrzeganie byłoby możliwe w warunkach ustabilizowanej sytuacji międzynarodowej. Jednakże w obliczu na-

²⁸ Notatka Biura Administracji Armii MSWojsk. o pracach przy rozbudowie przemysłu wojennego ze stycznia 1937 r. [w:] *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł* pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1968, s. 112, dok. 24.

rastającej groźby wojny gen. Stachiewicz zdawał sobie sprawę z konieczności odstąpienia od tej generalnej zasady i w związku z tym opowiadał się za równoczesnym prowadzeniem inwestycji we wszystkich działach wytwórczości, bowiem tylko nieliczne z nich mogłyby być uruchomione w późniejszym terminie bez niebezpieczeństwa dla gotowości obronnej kraju²⁹. Wytyczne te posłużyły do opracowania harmonogramu wykonania I fazy planu rozbudowy przemysłu. Większość przewidzianych w nim zadań miała być zapoczątkowana w 1937 r. i ukończona do marca 1940 r.³⁰ Po tym terminie przewidywano realizację II fazy programu inwestycji zbrojeniowych, umożliwiającą sfinalizowanie fabryki broni maszynowej i amunicji małokalibrowej w Jawidzu, rozbudowę wytwórni sprzętu artyleryjskiego w Starachowicach, reorganizację fabryki broni w Radomiu oraz dokończenie budowy wytwórni materiałów wybuchowych w Sarzynie i fabryki prochu w Krajowicach k. Jasła (tab. 6).

TABELA 6. PRZEWIDYWANY KOSZT ROZBUDOWY PRZEMYSŁU WOJENNEGO W LATACH 1940–1942
(II FAZA)

Lp.	Dział inwestycji Rodzaj przedsięwzięcia	Dyslokacja	Całość preliminowanego kredytu wojskowego w mln zł
I. Uzbrojenie			
1.	Dokończenie budowy fabryki broni maszynowej łącznie z wytwórnią amunicji małokalibrowej	Jawidz	42,0
2.	Rozbudowa produkcji sprzętu artyleryjskiego	Starachowice	10,0
3.	Reorganizacja fabryki broni	Radom	9,0
RAZEM			61,0
II. Materiały wybuchowe i środki chemiczne			
4.	Dokończenie wytwórni materiałów wybuchowych	Sarzyna	32,0
5.	Dokończenie wytwórni prochu i bawełny strzelniczej	Jasło	29,7
RAZEM			61,7
Łącznie oba działy			122,7

Źródło: P. Stawceki, *Polski potencjał wojenny* [w:] *Wojna obronna...*, s. 104.

Równoległe z przygotowaniem programowymi prowadzone były w wojskowych kręgach dyspozycyjnych wszechstronne prace studialne nad dyslokacją przemysłu w rejonie bezpieczeństwa – w granicach określonych rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z 22 marca 1928 r. W badaniach tych eksperci Sztabu Głównego i Ministerstwa Spraw Wojskowych brali pod

²⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 84–87. Pismo szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachiewicza do inspektora armii gen. K. Sosnkowskiego z 28 lipca 1936 r.; Tamże, k. 88–89. Kolejność potrzeb w zakresie rozbudowy ścisłego przemysłu wojennego.

³⁰ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.134. Kolejność inwestycji przemysłu wojennego. Załącznik nr 1 do pisma L. 666/SeKOR/tjn.

uwagę potrzebę usytuowania planowanych zakładów zbrojeniowych w pobliżu zasobów surowcowych, źródeł energii, linii kolejowych, dróg kołowych i wodnych, rezerw siły roboczej, szkół zawodowych, umożliwiających podnoszenie kwalifikacji, a także w odpowiednich warunkach naturalnych, zapewniających bierną obronę przeciwlotniczą³¹. W pierwszej jednak kolejności rzeczoznawcy wojskowi kierowali się względami operacyjno-strategicznymi, wychodząc z założenia, że podstawowym kryterium bezpieczeństwa tego przemysłu powinno być rozmieszczenie zakładów z dala od obszaru przyszłych działań wojennych. Wszystkie inne przesłanki – jakkolwiek także istotne – podporządkowane zostały względom operacyjnym i miały być brane pod uwagę tylko wtedy, gdy spełniony był podstawowy warunek bezpieczeństwa³².

W studiach nad rejonem bezpieczeństwa Sztab Główny wykazywał potrzebę istnienia dwóch ośrodków przemysłu zbrojeniowego; jednego, gwarantującego maksimum bezpieczeństwa na wypadek wojny z ZSRR („R”) i drugiego – zapewniającego największe bezpieczeństwo w razie konfliktu z Niemcami („N”). Eksperti wojskowi podjęli również próbę wytypowania w tym rejonie terenów możliwie najmniej zagrożonych podczas ewentualnych działań wojennych na dwa fronty („R” + „N”). Określone w ten sposób założenia strategiczne doprowadziły sztabowców do następujących wniosków w sprawie lokalizacji przemysłu:

1. gdyby nastąpiło zdarzenie „R”, to najbardziej odpowiedni obszar rozpościerał się na zachód i północ od linii Wisły, obejmując swym zasięgiem Zagłębie Staropolskie;

2. na wypadek „N” pewniejsza wydawała się przestrzeń położona na wschód i południe od Wisły, ogarniająca południowo-zachodnią Lubelszczyznę, część województwa krakowskiego na wschód od rzeki Dunajec oraz zachodnią część województwa lwowskiego;

3. w razie jednoczesnej wojny z ZSRR i Niemcami („R” + „N”) najlepiej do tego celu nadawały się tereny leżące w widłach Wisły i Sanu, które ze względu na wypadek „N” i bliskość granicy z Czechosłowacją należało zacieśnić do obszaru Dębica – Sandomierz – Jarosław. Wschodnia część tego obszaru, zawarta między linią Tarnobrzeg – Kolbuszowa – Rzeszów z jednej strony a rzeką San z drugiej, uznana została za najkorzystniejszą, gdyby nastąpiła agresja ze strony Niemiec³³.

³¹ CAW, SeKOR, I.303.4.136, k. 4–5. Pismo szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachiewicza do II wiceministra spraw wojskowych gen. A. Litwinowicza z 13 września 1936 r.; sygn. I. 303.4.226. Ogólne warunki rozwoju ścisłego przemysłu wojennego w obszarze środkowym państwa. Załącznik nr 4 do pisma II wiceministra spraw wojskowych do szefa Sztabu Głównego w sprawie rozmieszczenia nowych zakładów z 27 października 1936 r.

³² CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.139, k. 10. Wnioski i propozycje w sprawie lokalizacji przemysłu w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

³³ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.120, k. 12–16. Centralny Rejon Przemysłowy. Ocena warunków dyslokacji przemysłu z 5 listopada 1936 r.

Studia sztabowe nad rozmieszczeniem przemysłu obronnego w rejonie bezpieczeństwa wskazały na istnienie większego zgrupowania fabryk zbrojeniowych w okolicach Radomia, Kielc, Skarżyska i Ostrowca oraz na silne powiązanie gospodarcze tego obszaru z rejonem Zagłębia Dąbrowskiego i Górnego Śląska. Według specjalistów ze Sztabu Głównego lokalizacja ta nie spełniała wymogów bezpieczeństwa na wypadek „N”, ani tym bardziej w razie „R” + „N”. W związku z tym wyrażona przez nich opinia zalecała utworzenie drugiego ośrodka przemysłu zbrojeniowego w granicach rejonu bezpieczeństwa na obszarze mieszczącym się między linią kolejową Dębica – Sandomierz a linią rzeki San. Nowy ośrodek miał być silnie powiązany z obszarem radomsko-kieleckim i w znacznym stopniu niezależny od dostaw surowców i półfabrykatów z Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego³⁴.

Pogłębione badania nad wymogami operacyjno-wojskowymi oraz strukturą przestrzenną i ekonomiczną terenów usytuowanych w trójkącie Dębica – Sandomierz – Jarosław przywiodły specjalistów wojskowych do wytypowania dziewięciu potencjalnych skupień przemysłowych: Nr 1 Tarnobrzeg – Baranów; Nr 2 Rozwadów – Nisko; Nr 3 Rzeszów – Głogów; Nr 4 Dęba – Majdan; Nr 5 Leżajsk; Nr 6 Mielec; Nr 7 Strzyżów; Nr 8 Pilzno – Dębica; Nr 9 Jasło – Krosno (ryc. 2)³⁵.

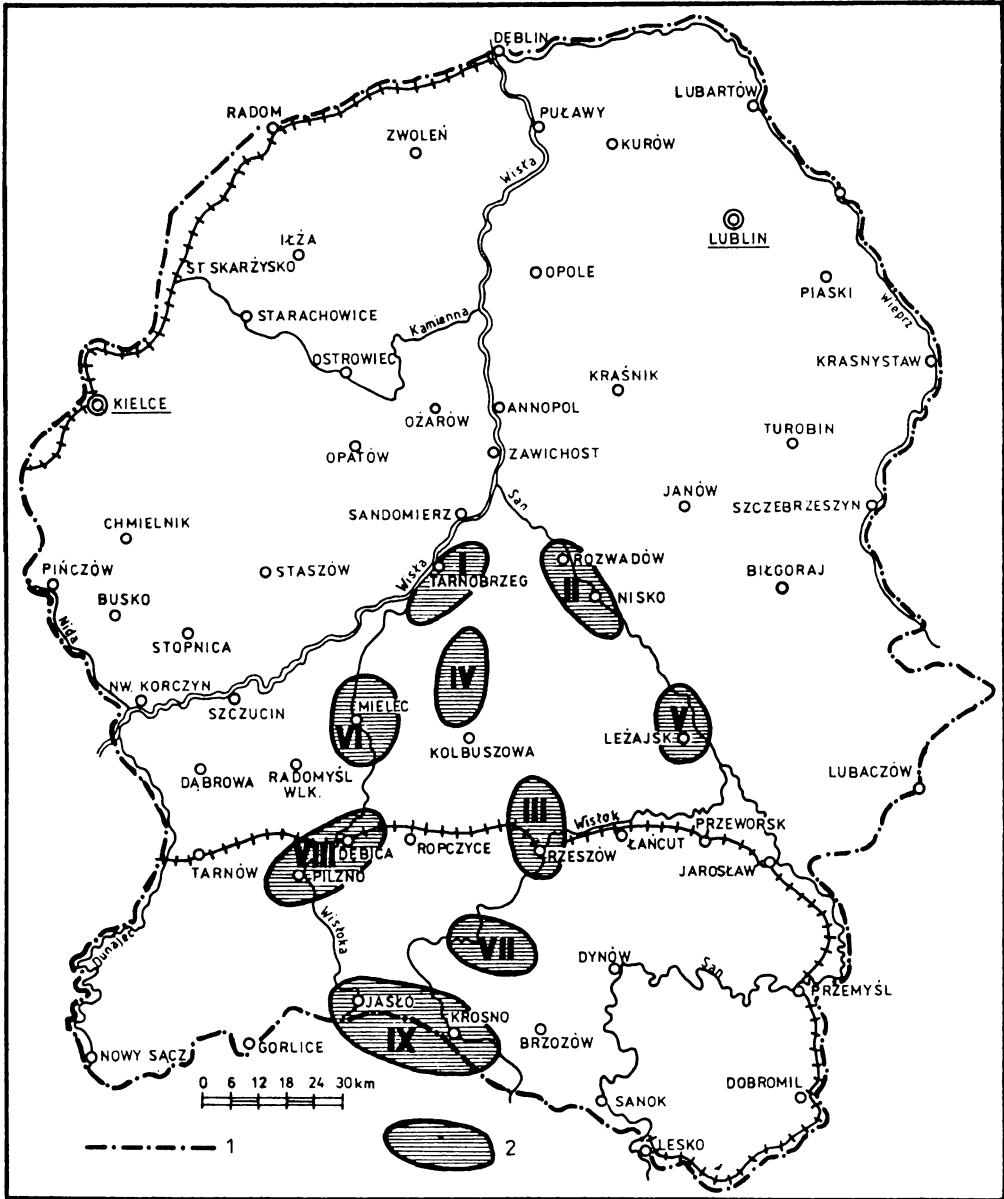
Ustalona numeracja odzwierciedlała ocenę stopnia bezpieczeństwa wymienionych ośrodków. Zastosowane kryterium kwalifikacyjne odpowiadało nastawieniu Sztabu Głównego, który wychodził z założenia, że „[...] przemysł finansowany przez wojsko możemy rozmieszczać tam, gdzie chcemy, idąc pioniersko w nowe pożądane tereny”³⁶. W praktyce stanowisko to oznaczało, że przy podejmowaniu decyzji o lokalizacji zakładów zbrojeniowych względy ekonomiczne i społeczne miały drugorzędne znaczenie. Szereg fabryk usytuowano w miejscowościach prawie zupełnie pozbawionych urządzeń infrastrukturalnych i wykwalifikowanych kadr pracowniczych, np. w Pławie, Majdanie-Dębie, Oblesnej Górze, Dąbrowie-Borze, Jawidzu, Poniatowej (ryc. 3). Władze wojskowe uważały, że budowa państwowych zakładów przemysłowych w rejonie bezpieczeństwa pociągnie za sobą konieczność poniesienia dodatkowych nakładów na gazyfikację, elektryfikację oraz rozwój sieci komunikacyjnej, co uczyni go bardziej atrakcyjnym także dla inwestorów prywatnych. W związku z tym dostrzegały potrzebę opracowania dla tego obszaru jednolitego programu gospodarczego, stwarzającego najkorzystniejsze warunki dla nowo powstających placówek przemysłowych³⁷.

³⁴ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.139, k. 11–12. Wnioski i propozycje w sprawie lokalizacji przemysłu.

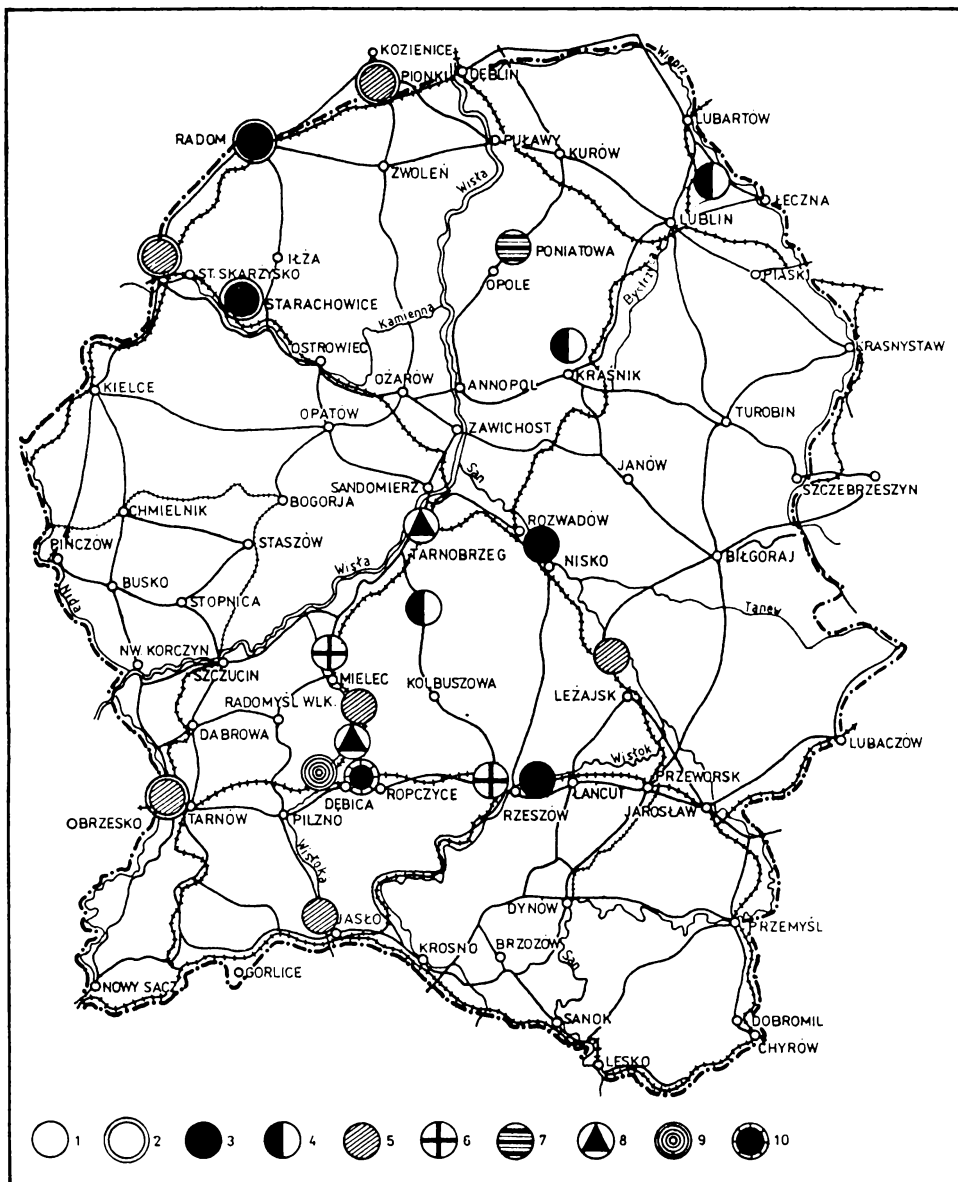
³⁵ Tamże, k. 12–18.

³⁶ CAW, Szef SG, sygn. I.303.1.15. Notatka służbowa o raporcie u Pana Ministra Spraw Wojskowych dn. 20 kwietnia 1937 r. w sprawie dyslokacji przemysłu wojennego.

³⁷ CAW, SeKOR, sygn. I. 303.4.226. Ogólne warunki rozwoju ścisłego przemysłu wojennego w obszarze środkowym państwa.



Ryc. 2. Planowane skupienia przemysłowe w rejonie bezpieczeństwa
 Legenda: 1 - granice rejonu bezpieczeństwa; 2 - projektowane skupienia przemysłowe
 Źródło: oprac. własne.



Ryc. 3. Rozmieszczenie inwestycji przemysłowych według planu rozbudowy przemysłu wojennego na początku 1937 roku

Legenda: 1 - nowe zakłady; 2 - rozbudowa zakładów istniejących; 3 - fabryki broni; 4 - wytwórnie amunicji; 5 - wytwórnie prochu i materiałów wybuchowych; 6 - zakłady lotnicze; 7 - fabryki sprzętu elektrotechnicznego; 8 - huty i walcownie; 9 - wytwórnia sztucznego kauczuku; 10 - fabryka opon i dętek samochodowych.

Źródło: oprac. własne.

COP – EUGENIUSZA KWIATKOWSKIEGO
WIZJA PRZEBUDOWY SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ KRAJU

Przedstawiony powyżej program rozbudowy przemysłu zbrojeniowego, wraz z koncepcją jego lokalizacji w rejonie bezpieczeństwa, od początku do końca był dziełem specjalistów z Ministerstwa Spraw Wojskowych, Sztabu Głównego oraz Komitetu dla Spraw Uzbrojenia i Sprzętu Wojennego. Wbrew poglądom niektórych historyków nie miały większego wpływu na tę koncepcję trzy memoriały docenta Uniwersytetu Warszawskiego dr. Władysława Kosieradzkiego, skierowane do Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych w czerwcu, październiku i listopadzie 1936 r.³⁸

Autor, obok krytyki dotychczasowej bezplanowej polityki inwestycyjnej, wskazywał na konieczność skoncentrowania nakładów kapitałowych w trójkącie bezpieczeństwa, który w ciągu czterech lat przekształciłby się w Centrum Przemysłowe – samodzielny ośrodek przemysłu na wypadek wojny. Obok wytwórni sprzętu wojskowego, powstać miały tu huty żelaza o pełnym cyklu produkcyjnym, walcownie stali, huta aluminium, zakłady wytwarzające półfabrykaty i urządzenia pomocnicze dla przemysłu zbrojeniowego, w szczególności fabryki obrabiarek, narzędzi i sprawdzianów. Dla zapewnienia samowystarczalności energetycznej tego obszaru Kosieradzki proponował wykorzystanie mocy przyszłych hydroelektrowni w Rożnowie, Czchowie i Porąbce oraz budowę gazociągu z okręgu drohobyckiego do Zagłębia Staropolskiego. Wśród inwestycji komunikacyjnych wymieniał potrzebę zbudowania około 1200 km linii kolejowych oraz ulepszenia około 2400 km dróg kołowych, prowadzących do Centrum Przemysłowego, ważnych ośrodków wojskowych i do granic państwowych³⁹.

Memoriały przekazane zostały z GISZ do szefa Administracji Armii. Według opinii gen. Litwinowicza nie zawierały one żadnej nowej koncepcji, która poprzednio nie byłaby przedmiotem gruntownych studiów w MSWojsk. i Sztabie Głównym. Ponadto II wiceminister spraw wojskowych uważał sugerowaną przez autora inflacyjną metodę finansowania inwestycji za operację niebezpieczną dla skarbu państwa. Po takiej ocenie w Ministerstwie Spraw Wojskowych wszystkie trzy memoriały złożone zostały ad acta⁴⁰. Kosieradzki, nie mogąc doczekać się odpowiedzi adresata, ogłosił w połowie 1937 r. broszurę pt. *Plan Centralnego Okręgu Przemysłowego*, w której zawarł wcześniejsze swe postulaty inwestycyjne, skierowane do władz wojskowych. We wstępie nieopatrznie zaznaczył, że plan COP jest jego oryginalnym dziełem.

³⁸ M.M. Drozdowski, *Polityka gospodarcza rządu polskiego 1936–1939*, Warszawa 1963, s. 139–140; A. Bocheński, *Wędrowki po dziejach przemysłu polskiego*, cz. III, Warszawa 1971, s. 107–109.

³⁹ W. Kosieradzki, *Plan Centralnego Okręgu Przemysłowego*, Warszawa 1937, s. 7–9 i 17–23.

⁴⁰ CAW, GISZ, sygn. I.302.4.141, k. 54–55. Pismo II wiceministra spraw wojskowych gen. Litwinowicza do ministra skarbu z 9 sierpnia 1937 r.

nalną koncepcją i nie wiąże się z żadnymi poprzednio ogłoszonymi projektami inwestycyjnymi⁴¹. Na broszurę tę zareagował „Zaczyn” – pismo wyrażające poglądy Obozu Zjednoczenia Narodowego i tzw. miarodajnych kręgów wojskowych. Na jego łamach anonimowy autor stwierdzał, że „[...] cały plan jeśli chodzi o COP zawiera tylko szereg ogólników doskonale i od dawna znanych wszystkim ekonomistom, a przede wszystkim wojskowym zajmującym się problemami pogotowia wojennego państwa. Nie wnosi on absolutnie nic nowego do starej idei «trójkąta bezpieczeństwa» za wyjątkiem nazwy COP, do autorstwa której dr Kosieradzki przyznaje się z dumą”⁴².

Plany rozbudowy przemysłu zbrojeniowego nie uchodziły również uwadze ówczesnego wicepremiera i ministra skarbu Eugeniusza Kwiatkowskiego, dążącego do ostatecznego przezwyciężenia skutków długotrwałego kryzysu gospodarczego. Jego polityka opierała się na dwóch podstawowych filarach: zachowaniu równowagi budżetowej i aktywności inwestycyjnej państwa⁴³. Spełnienie owych zadań wymagało kontroli i koordynacji wydatków budżetowych podległych mu resortów gospodarczych⁴⁴. Stąd już w lutym 1936 r. zrodziła się idea polityki inwestycyjnej opartej na elementach planowania. Sprzyjała jej realna szansa na rychłe osiągnięcie równowagi budżetowej państwa oraz działania rządu zmierzające do odmrożenia w Niemczech należności z tytułu tranzytowych przewozów kolejowych przez terytorium Polski, co stwarzało możliwość zwiększenia państwowych nakładów inwestycyjnych w roku budżetowym 1936/37 do kwoty 450 mln zł⁴⁵.

Na posiedzeniu Sejmu 10 czerwca 1936 r. Kwiatkowski przedstawił założenia 4-letniego planu inwestycyjnego. Wypada zaznaczyć, że w przemówieniu tym nie było jeszcze mowy o koncentracji inwestycji na z góry określonym obszarze państwa. Wręcz przeciwnie – według wyjaśnień Kwiatkowskiego – przy konstruowaniu planu kierowano się zasadą przewodnią, że „[...] przy koncentracji robót publicznych ma być przestrzegana tendencja takiej decentralizacji, aby uwzględnione zostały potrzeby rolnictwa, jak też dzielnic bardziej gospodarczo i inwestycyjnie zaniedbanych...”⁴⁶. W planie tym przeważały jeszcze inwestycje o charakterze robót publicznych. Nakłady państwowe podzielone zostały na siedem grup: 1) roboty drogowe,

⁴¹ W. Kosieradzki, *Plan...*, s. 5 i 10.

⁴² COP nowa organiczna konstrukcja, czy nowa nazwa, „Zaczyn” nr 6 z 10 lutego 1938 r.

⁴³ Z. Landau, J. Tomaszewski, *Lata interwencjonizmu państwowego 1936–1939. Gospodarka Polski międzywojennej*, t. IV. Warszawa 1989, s. 100–104 i 374–375.

⁴⁴ Wicepremierowi Kwiatkowskiemu podlegali: minister rolnictwa i reform rolnych Juliusz Poniatowski, minister przemysłu i handlu Antoni Roman, minister komunikacji Juliusz Ulrych, minister poczt i telegrafów Emil Kaliński, minister opieki społecznej Marian Zyndram Kościółkowski. Zob. J. Rakowski, *Cztery lata z Kwiatkowskim. Wspomnienia (1935–1939)*, „Niepodległość”, t. XVII, 1984, s. 174

⁴⁵ J. Rakowski, *Co robimy? Dokąd idziemy? Przemówienie radiowe wygłoszone w dniu 13 lutego 1936 r.*, Warszawa 1936, s. 13–14.

⁴⁶ E. Kwiatkowski, *Przemówienie w Sejmie w dniu 10 czerwca 1936 r.*, „Polska Gospodarcza” 1936, t. XVII, s. 664

2) roboty kolejowe, 3) roboty elektryfikacyjne, 4) roboty przy drogach wodnych, 5) budownictwo publiczne, 6) budowa urządzeń komunalnych w miastach, 7) budownictwo mieszkaniowe robotnicze i wiejskie⁴⁷. W okresie od 1 lipca 1936 r. do 30 czerwca 1940 r. Ministerstwo Skarbu zamierzało wydatkować na inwestycje 1 800 mln zł. Według wicepremiera Kwiatkowskiego suma ta była „[...] skromnym elementem dla pożądanego ożywienia gospodarczego”⁴⁸.

Cele polityki inwestycyjnej, sformułowane przez ministra skarbu w *Tezach w sprawie wykonania 4-letniego planu inwestycyjnego*, określone zostały jako dążenie do poprawy efektywności gospodarczej kraju oraz zmniejszenia bezrobocia, stanowiącego główne źródło napięć społecznych. W hierarchii inwestycji infrastrukturalnych najsilniejszy nacisk położony został na zagadnienia komunikacyjne i elektryfikacyjne oraz urządzenia usprawniające obrót podstawowymi produktami krajowymi, w szczególności artykułami pochodzenia rolniczego. W pierwszej wersji planu 4-letniego pominięte zostały inwestycje zbrojeniowe. W *Tezach* zaznaczono jednak, że nakłady na ten cel miały być potraktowane oddzielnie, poprzez przekazanie odpowiednich sum do dyspozycji ministra spraw wojskowych. Ponadto MSWojsk. miało zapewniony daleko idący współudział przy ustalaniu programów inwestycyjnych resortów cywilnych⁴⁹.

Od jesieni 1936 r. wśród współpracowników E. Kwiatkowskiego ugruntowało się przekonanie o potrzebie skierowania polityki inwestycyjnej na tory uprzemysłowienia, które miało stać się warunkiem przeobrażenia struktury społeczno-ekonomicznej kraju⁵⁰. Wobec ograniczonych możliwości finansowych pojawiła się idea skoncentrowania inwestycji na wybranym terenie państwa⁵¹. Do jej urzeczywistnienia przyczynić się miało utworzone przez Kwiatkowskiego Biuro Planowania Krajowego przy gabinecie Ministra Skarbu pod kierownictwem Stanisława Malessy. Podjęło ono badania nad gospodarczo-przestrzennym ukształtowaniem obszaru państwa, w szcze-

⁴⁷ W. Martin, *Wytyczne polityki inwestycyjnej. Referat wygłoszony na konferencji informacyjnej w Ministerstwie Skarbu w dniu 5 IX br.*, „Polska Gospodarka” 1936, t. XVII, s. 1134.

⁴⁸ E. Kwiatkowski, *Przemówienie w Sejmie w dniu 10 czerwca 1936*, s. 664.

⁴⁹ AAN, Min. Skarbu, sygn. S. Tezy w sprawie wykonania 4-letniego planu inwestycyjnego. Poufne.

⁵⁰ Najważniejszą rolę w otoczeniu Kwiatkowskiego odgrywali: Tadeusz Grodyński – wiceminister skarbu odpowiedzialny za budżet państwa, Wiktor Martin i Janusz Rakowski – kolejni dyrektorzy Gabinetu Ministra, Michał Kaczorowski – kierownik Wydziału Ekonomicznego, a także ekonomiści z Klubu Gospodarki Narodowej: Zygmunt Szempliński, Antoni Andrzejewski, Stanisław Włoszczowski. W listopadzie 1938 r. do tego grona dołączył Józef Kożuchowski – nowo mianowany wiceminister skarbu. Zob. A. Ivánka, *Wspomnienia skarbowca*, Warszawa 1964, s. 105; *Sprawozdanie Józefa Kożuchowskiego wiceprezesa Banku Gospodarstwa Krajowego od listopada 1935 do października 1938 i wiceministra skarbu od listopada 1938 do października 1939*, „Zeszyty Historyczne” 1986, nr 77, s. 207 i 237.

⁵¹ K. Morawski, *Wspomnienia z pracy w Ministerstwie Skarbu*, „Kultura” 1950, nr 2–3, s. 179–180; J. Rakowski, *Cztery lata...*, s. 188.

gólności terenów Polski A i B, położonych na dawnym pograniczu rosyjsko-austriackim, a znajdujących się w rejonie bezpieczeństwa. Studia prowadzone przez Biuro Planowania opierały się na analizie rozmieszczenia ludności, majątku trwałego, dochodu narodowego, układu komunikacyjnego oraz bazy surowcowej. Wykazały one zróżnicowanie rozwoju poszczególnych dzielnic Polski oraz potrzebę przesunięcia procesu industrializacji w kierunku wschodnim. Początkowym przedsięwzięciem zmierzającym ku temu celowi miało być uzupełnienie infrastruktury ekonomiczno-technicznej i uprzemysłowienie przestrzeni na pograniczu województw: kieleckiego, lubelskiego, krakowskiego i lwowskiego⁵². W ten sposób stworzone zostały podwaliny pierwszego w Polsce programu regionalnego, dobrze osadzonego w przestrzeni oraz uwzględniającego zróżnicowanie struktury przemysłu w zależności od warunków występujących na obszarze objętym badaniem⁵³.

Realne szanse zapoczątkowania przebudowy tego obszaru zaistniały w końcu 1936 r. w związku z osiągnięciem równowagi w dochodach i wydatkach budżetowych państwa⁵⁴ oraz przyznaniem Polsce pożyczki francuskiej w kwocie 2 600 mln franków⁵⁵. Dzięki temu stało się możliwe powiększenie nakładów inwestycyjnych bez uciekania się do subskrypcji pożyczki wewnętrznej dla celów państwowych⁵⁶. W Sejmie 5 lutego 1937 r. Eugeniusz Kwiatkowski wystąpił z wnioskiem o zwiększenie funduszy na realizację 4-letniego planu inwestycyjnego z 1 800 mln zł do 2 400 mln zł. W przemówieniu tym minister skarbu skrytykował dotychczasowe metody inwestowania oraz szeroko uzasadnił kryteria nowego programu. Na pierwszym miejscu wyekspozował zadanie szybkiego wzmocnienia zdolności obronnej kraju i postawienia jej na najnowocześniejszym poziomie technicznym, produkcyjnym i komunikacyjnym. Następnie zwrócił uwagę na konieczność stworzenia warunków dla systematycznego uprzemysłowienia kraju, jako praktycznie jedynej możliwości absorpcji przyrostu ludnościowego, a tym samym rozładowania bezrobocia i podniesienia na wyższy poziom krajowego przetwórstwa surowcowego. Według Kwiatkowskiego program inwestycyjny służyć miał przebudowie ekonomicznej kraju poprzez aktywizację istniejących okręgów gospodarczych oraz zatarcie różnic wojowych między wschodem i zachodem Polski.

⁵² CAW. Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Protokół posiedzenia Specjalnej Komisji dla Spraw Miast z terenu COP z 7 lipca 1938 r.; I. Kostrowicka, *Rozwój planowania przestrzennego w Polsce międzywojennej* [w:] *Badania nad historią gospodarczo-społeczną w Polsce*, Warszawa – Poznań 1978, s. 224–225.

⁵³ C. Bobrowski, *Wspomnienia ze stulecia*, Lublin 1985, s. 104–105.

⁵⁴ MRS 1939, s. 376–377.

⁵⁵ *Pismo Dyrekcji Spraw Politycznych i Handlowych Ministerstwa Spraw Zagranicznych do ambasadora J. Lukaszewicza o uzupełnieniu do układu Rambouillet* [w:] *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, dok. nr 21.

⁵⁶ E. Kwiatkowski, *Przemówienie w Komisji Skarbowej Sejmu 2 stycznia 1937 r.*, „Polska Gospodarcza” 1937, t. XVIII, s. 46–47.

„Jeśli ongiś całym programem i symboliką polityczno-gospodarczą stało się hasło: Gdynia – tak dziś stawiamy nowe hasło w programie, które otrzymuje symboliczną nazwę; okręg centralny – Sandomierz. Dziś okręg ten stanowi większą pustkę programowo-gospodarczą niż ziemie wschodnie, pomimo iż istniały próby ustawowe ulokowania tam specjalnych gałęzi produkcji. Nie jest on ani wybitnie rolniczy, ani przemysłowy. Nie ma on fizjonomii gospodarczej, choć w chwilach niebezpieczeństwa, wprost geofizycznie, musiałyby się stać ośrodkiem zorganizowanej materialnej obrony. Jeśli tak jest to tu rozwinąć się muszą nowe węzły komunikacyjne, to w dalszych dyspozycjach muszą nastąpić ważne korekty energetyczne, surowcowe i przetwórcze. [...] okręg ten musi stać się pomostem, który stworzy rynek zbytu dla płodów okręgów wschodnich i dla surowców i półfabrykatów okręgów zachodnich, i odbiorcą energii, opartej o siły wodne i ciepło gazu ziemnego, a skoncentrowanej na południu. [...] wszelkie wysiłki gospodarczego ożywienia kresów pozostaną w połowie bezskuteczne, jeśli pozostawimy pomiędzy zachodem i wschodem martwe pustkowie”⁵⁷.

Postulowana przez ministra skarbu przebudowa obszaru zlokalizowanego w widłach Wisły i Sanu przyczyniłaby się do zniwelowania niekorzystnych układów przestrzenno-strukturalnych, powstałych pod wpływem polityki państw zaborczych. Zapoczątkowanie w tym okręgu inwestycji przemysłowych, związanych z obronnością państwa, rozbudową dróg komunikacyjnych, uregulowaniem rzek, doprowadzeniem gazu ziemnego i energii elektrycznej kosztować miało około 3 mld zł, nie licząc bieżących wydatków inwestycyjnych z funduszy publicznych w skali całego państwa, absorbujących corocznie co najmniej 250 mln zł. Konieczność poniesienia tak ogromnych nakładów wykraczała poza możliwości finansowe państwa zakreślone w 4-letnim programie inwestycyjnym, który w myśl założeń Kwiatkowskiego potraktowany został jako wstępny etap przygotowawczy do wielkiego planu perspektywicznego, obliczonego na okres przynajmniej 10-letni⁵⁸. Według ministra skarbu długofalowa przebudowa ekonomiczna doprowadzić miała do głębokich przemian społecznych, likwidacji przeludnienia agrarnego i urbanizacji kraju. Dzięki planowej aktywności inwestycyjnej państwa nastąpiłoby przesunięcie 10 mln ludności wiejskiej do pracy fabrycznej w miastach, które stałyby się ogniskami cywilizacji przemysłowej⁵⁹.

Wystąpienia sejmowe wicepremiera Kwiatkowskiego, w przeciwieństwie do wojskowego programu rozbudowy przemysłu zbrojeniowego, nie zawierały konkretnych postulatów inwestycyjnych. Nawiązując jednak do ogólnych założeń tego programu kreśliły po raz pierwszy wizję wszechstronnej

⁵⁷ E. Kwiatkowski, *Program inwestycyjny. Przemówienie na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu 5 lutego 1937 r.* [w:] *Ku przebudowie gospodarczej*, Warszawa 1937, s. 20–24.

⁵⁸ Tamże, s. 25–27.

⁵⁹ *Exposé wiceprezesa Rady Ministrów i ministra skarbu inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego na posiedzeniu Sejmu 1 grudnia 1937 r.*, „Monitor Polski” nr 279 z 3 grudnia 1937 r., s. 7.

modernizacji Polski. Zarysowana koncepcja rozwojowa spotkała się z szerokim rezonansem społecznym. Do jej upowszechnienia przyczyniła się energiczna akcja propagandowa, przygotowana przez Biuro Planowania Krajowego. Plansze i wykresy ilustrujące projektowane linie kierunkowe przestrzennego zagospodarowania centralnych połaci kraju, opracowane przez Stanisława Malessę i Zbigniewa Kozłowskiego, demonstrowane były w licznych odczytach i publicystyce ówczesnego wicedyrektora Gabinetu Ministra Skarbu Janusza Rakowskiego oraz w znakomitych reportażach Melchiora Wańkowicza (np. ryc. 4). Dzięki tej propagandzie idea Centralnego Okręgu Przemysłowego prędko ugruntowała się w świadomości obywatelskiej, przyjęła się w nomenklaturze urzędowej i, choć z pewnymi oporami, zaakceptowana została również w decyzyjnych kręgach wojskowych⁶⁰.

Wstępne założenia przestrzenne COP, opracowane na początku 1937 r. przez Biuro Planowania Krajowego przy Gabinetcie Ministra Skarbu, obejmowały 35 powiatów⁶¹:

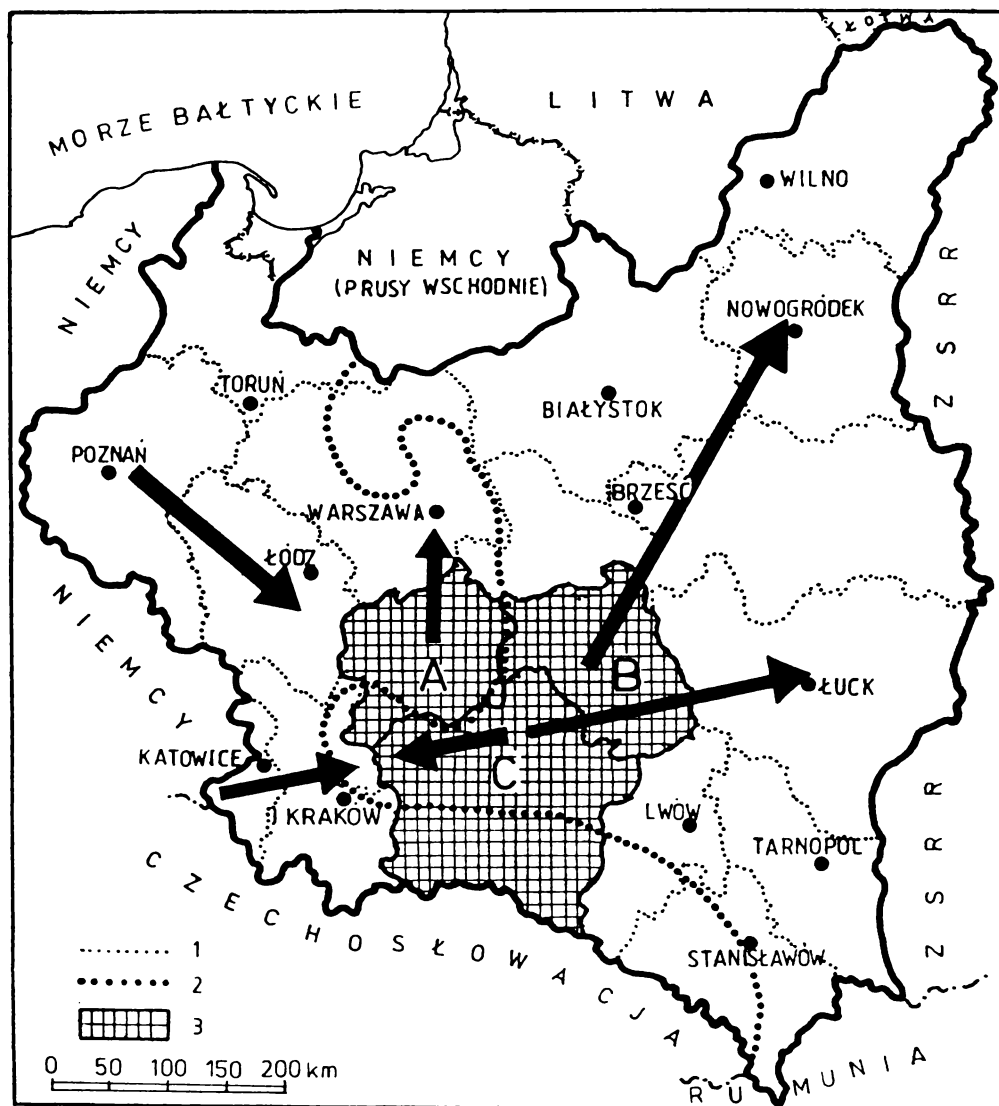
- kozienicki, radomski, opoczyński, konecki, iłżecki, kielecki, opatowski, jędrzejowski, pińczowski, stopnicki i sandomierski w województwie kieleckim;
- włodawski, lubartowski, puławski, lubelski, chełmski, krasnostawski, janowski, biłgorajski, zamojski, hrubieszowski i tomaszowski w województwie lubelskim;
- brzeski, dąbrowski, mielecki, tarnowski i dębicki w województwie krakowskim;
- lubaczowski, jarosławski, przeworski, łańcucki, rzeszowski, kolbuszowski, niżański i tarnobrzecki w województwie lwowskim.

Według spisu ludności z 1931 r. w powiatach tych, o łącznej powierzchni 49 432 km², zamieszkiwało 4 664 900 osób⁶². Projektodawcy podzielili Centralny Okręg Przemysłowy na trzy regiony: kielecki „A” – surowcowy, lubelski „B” – aprowizacyjny i sandomierski „C”, w skład którego wchodziły wymienione powiaty z województw krakowskiego i lwowskiego oraz pińczowski, stopnicki i sandomierski z województwa kieleckiego, a także biłgorajski i janowski z województwa lubelskiego. W wielu publikacjach region „C” określany był mianem „okręgu przemysłu przetwórczego”. Wynika z tego, że autorem COP chodziło w pierwszej kolejności o uprzemysłowienie

⁶⁰ J. Rakowski, *Problemat przebudowy gospodarczej Polski*, Warszawa 1937; Tenże, *Rola Centralnego Okręgu Przemysłowego*, Warszawa 1938; Tenże, *Polityka inwestycyjna i planowanie inwestycji*, Warszawa 1939; Tenże, *Cztery lata z Kwiatkowskim*, s. 170–172; M. Wańkowicz, *COP ognisko siły – Centralny Okręg Przemysłowy*, Warszawa 1938; Tenże, *Sztafeta. Książka o polskim pochodzie gospodarczym*, Warszawa 1939.

⁶¹ S. Malessa, *Sandomierski Centralny Okręg Przemysłowy*, „Ziemia” 1937, nr 4, 5, 6, s. 73–79; Z. Kozłowski, *Ekonomiczne dziś i jutro Centralnego Okręgu Przemysłowego*, tamże, s. 79–84.

⁶² MRS, 1939, s. 12–14.



Ryc. 4. Założenia przestrzenne i kierunki oddziaływania Centralnego Okręgu Przemysłowego według Biura Planowania Krajowego

Legenda: 1 - granice województw; 2 - granica podziału kraju na Polskę A i B; 3 - obszar COP z podziałem na regiony A, B i C.

Źródło: S. Malessa, *Sandomierski Centralny Okręg Przemysłowy*, „Ziemia” 1937, nr 4-6, s. 76.

terenów przylegających do widel Wisły i Sanu⁶³. Region ten postrzegany był jako przedłużenie Zagłębia Staropolskiego, stanowiącego pomost łączący z najważniejszymi skupiskami przemysłu: Warszawą, Łodzią i Śląskiem. Z kolei Lubelszczyzna, oprócz przypisanej jej funkcji aprowizacyjnej, otwierać miała możliwość ekspansji gospodarczej ku Kresom Wschodnim⁶⁴.

W exposé sejmowym z 1 grudnia 1937 r. E. Kwiatkowski zauważył, że projektowana konstrukcja COP odpowiada jedynie wstępnemu etapowi aktywizacji obszarów położonych wzdłuż szlaków komunikacyjnych, łączących Bałtyk z Morzem Czarnym. Według ministra skarbu, po wykonaniu planu 4-letniego, następną fazą industrializacji obejmować winna tereny leżące na południowy wschód od COP, gdzie powstać miał nowy okręg przemysłowy ze stolicą we Lwowie, ograniczony górnymi odcinkami Bugu, Sanu i Dniestru⁶⁵.

Tymczasem władze wojskowe, które kierowały się odmiennymi przesłankami, wystąpiły z inicjatywą powiększenia COP o następujące powiaty: nowosądecki, gorlicki i jasielski z województwa krakowskiego oraz krośnieński, brzozowski, sanocki, leski, dobromilski i przemyski z województwa lwowskiego. W styczniu 1938 r. Ministerstwo Skarbu wyraziło zgodę na postulaty terytorialne Sztabu Głównego⁶⁶. Dzięki temu w obrębie COP znalazł się cały rejon bezpieczeństwa, a jego południowa rubież przesunięta została na granicę państwową z Czechosłowacją (ryc. 5). Odtąd obejmował on 44 powiaty i 2 powiaty grodzkie (Lublin i Radom) o łącznej powierzchni 59 869 km² (tab. 7). Ostateczny kształt przestrzenny Centralnego Okręgu Przemysłowego usankcjonowała ustawa o ulgach inwestycyjnych z 9 kwietnia 1938 r.⁶⁷

⁶³ COP na podstawie materiałów Biura Planowania Krajowego przy Gabinetie Wicepremiera i Ministra Skarbu, Warszawa 1938, s. 7–10; COP. Das Zentrale Polnische Industrievir, Danzig 1938, s. 17–18; H. Radocki, *Centralny Okręg Przemysłowy w Polsce*, Warszawa 1939, s. 20.

⁶⁴ K. Bobiński, *Centralny Okręg Przemysłowy. Przyczyny powstania i warunki rozwoju*, Warszawa 1939, s. 39.

⁶⁵ E. Kwiatkowski, *Rok 1937 w rozwoju gospodarczym Polski. Przemówienie na plenum Sejmu 1 grudnia 1937 r.*, „Polska Gospodarcza” 1937, t. XVIII, s. 1555.

⁶⁶ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.41. Pismo szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachewicza do II wiceministra spraw wojskowych gen. A. Litwinowicza z 3 stycznia 1938 r. L.dz. 1306/SeKOR/tjn.

⁶⁷ Dz. URP 1938, nr 24, poz. 224.



Ryc. 5. Kształtowanie się koncepcji przestrzennej Centralnego Okręgu Przemysłowego

Legenda: 1 – granica COP według ustawy z 9 kwietnia 1938 r.; 2 – granice regionów COP; 3 – południowa granica COP według pierwotnego projektu Biura Planowania Krajowego z 1937 r.; 4 – granica rejonu bezpieczeństwa; 5 – granice województw.

Źródło: K. Bobiński, *Centralny Okręg Przemysłowy. Przyczyny powstania i warunki rozwoju*, Warszawa 1939.

TABELA 7. COP – POWIERZCHNIA I LUDNOŚĆ WEDŁUG SPISU Z 1931 R.

Lp.	Województwo Powiat	Powierzchnia w km ²	Ludność w tys.	Lp.	Województwo Powiat	Powierzchnia w km ²	Ludność w tys.
	Woj. kieleckie				Woj. krakowskie		
1.	iłżecki	1825	162,4	25.	brzeski	849	102,2
2.	jędrzejowski	1277	108,8	26.	dąbrowski	650	66,7
3.	kielecki	2052	244,1	27.	dębicki	1141	110,9
4.	konecki	1619	135,9	28.	gorlicki	1082	104,8
5.	kozienicki	1857	143,1	29.	jasielski	1055	116,1
6.	opatowski	1639	186,5	30.	mielecki	901	77,5
7.	opoczyński	1773	129,9	31.	nowosądecki	1572	183,9
8.	pińczowski	1148	126,0	32.	tarnowski	881	142,4
9.	radomski gr.	25	77,9		Woj. lwowskie		
10.	radomski	2095	166,9	33.	brzozowski	684	83,2
11.	sandomierski	1186	124,4	34.	dobromilski	994	94,0
12.	stopnicki	1590	153,2	35.	jarosławski	1337	148,0
	Woj. lubelskie			36.	kolbuszowski	873	69,6
13.	biłgorajski	1720	116,3	37.	krośnieński	34	113,4
14.	chełmski	1975	162,3	38.	leski	1832	111,6
15.	hrubieszowski	1575	130,0	39.	lubaczowski	1146	87,3
16.	janowski	1960	152,7	40.	łańcucki	889	97,7
17.	krasnystawski	1521	134,2	41.	niżański	973	64,2
18.	lubartowski	1389	108,0	42.	przemyski	1002	162,5
19.	lubelski gr.	30	112,3	43.	przeworski	415	61,4
20.	lubelski	1889	163,5	44.	rzeszowski	1270	185,1
21.	puławski	1618	156,5	45.	sanocki	1282	114,2
22.	tomaszowski	1397	121,1	46.	tarnobrzeski	949	72,2
23.	włodawski	2326	113,6				
24.	zamojski	1662	149,5		Ogółem COP	59 869	5 748,6

Źródło: MRS 1939, s. 12–14.

Powiększenie obszaru COP skłoniło współpracowników E. Kwiatkowskiego do aktywnego uczestnictwa w pracach studialnych nad nowym podziałem administracyjnym kraju⁶⁸. Z jego inspiracji Biuro Planowania

⁶⁸ Szerzej na ten temat: J. Gołębiowski, *Projekt utworzenia województwa sandomierskiego i szanse rozwojowe miasta Sandomierza w związku z budową Centralnego Okręgu Przemysłowego [w:] Ojczyzna bliższa i dalsza. Studia historyczne ofiarowane Feliksowi Kirykowi*, Kraków 1993, s. 271–181.

Krajowego przygotowało projekt utworzenia województwa sandomierskiego, którego podstawę terytorialną stanowić miał region „C”. W jego skład wchodziłyby wszystkie powiaty „copowskie” z województw krakowskiego i lwowskiego, a ponadto powiat biłgorajski i południowa część powiatu sandomierskiego, południowa stopnickiego i południowy skrawek powiatu pińczowskiego z województwa kieleckiego⁶⁹.

Projekt nowego podziału administracyjnego kraju, uzgodniony uprzednio pomiędzy Biurem Planowania Krajowego a Biurem Planowań przy Gabinetcie Ministra Spraw Wojskowych⁷⁰, przedstawiony został przez S. Malessę 7 listopada 1938 r. na konferencji w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych. Referent, uzasadniając zamiysł utworzenia województwa sandomierskiego w południowej części COP, wskazywał na konieczność likwidacji układów przestrzennych odziedziczonych po zaborcach, aktualną tendencję do aktywizacji ekonomicznej terenów położonych wzdłuż Wisły i Sanu oraz potrzebę powołania ośrodka dyspozycji gospodarczej w Sandomierzu. Z przebiegu dyskusji można wnioskować, że zamiar ten nie znalazł dostatecznego poparcia innych uczestników konferencji. Nieoczekiwanie swój stosunek do tego projektu zmieniło Ministerstwo Spraw Wojskowych. Jego delegat ppłk Stanisław Sadowski wyraził pogląd, że planowanie i polityka inwestycyjna o znaczeniu strategicznym powinna znajdować się w dyspozycji władz centralnych, a nie w rękach administracji wojewódzkiej⁷¹.

Nie wydaje się, aby projektodawcom województwa sandomierskiego chodziło o rzeczywiste ograniczenie możliwości oddziaływania czynników wojskowych na politykę przemysłową. Wpływ ten w zupełności gwarantowała, wynegocjowana z Ministerstwem Skarbu, wspomniana już ustawa o ulgach inwestycyjnych z 9 kwietnia 1938 r., uwzględniająca najistotniejsze dezyderaty Sztabu Głównego i Ministerstwa Spraw Wojskowych⁷².

Rozdział I rzeczonyj ustawy, w całości poświęcony udogodnieniom podatkowym w COP, w zasadniczy sposób zmienił dotychczasowy system preferencji, funkcjonujący w oparciu o rozporządzenie Prezydenta Rzeczy-

⁶⁹ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Stan prac Biura Planowań MSWojsk. na dzień 15 listopada 1938 r.

⁷⁰ Biuro Planowań przy Gabinetcie Ministra Spraw Wojskowych utworzone zostało 1 października 1937 r. Jego kierownikiem mianowano płk. Tadeusza Grabowskiego, który zarazem otrzymał nominację na przewodniczącego komisji do opracowania wytycznych i koordynacji rozbudowy przemysłu w COP. Zob. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.138. Pismo ministra spraw wojskowych gen. Kasprzyckiego w sprawie powołania Komisji dla spraw COP z 21 października 1937 r.

⁷¹ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.3. Protokół z konferencji odbytej 7 listopada 1938 r. w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych w sprawie podziału administracyjnego na obszarze Centralnego Okręgu Przemysłowego.

⁷² CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.41. Sprawozdanie z konferencji odbytej w dniu 16 listopada 1937 r. w Ministerstwie Skarbu w sprawie ustawy o ulgach podatkowych dla inwestycji.

pospolitej z 22 marca 1928 r.⁷³ W miejsce stosowanego do tej pory zwolnienia od podatku obrotowego i podatku gruntowego wprowadzona została nowa ulga główna, w postaci prawa do potrącania kosztów inwestycji z dochodu opodatkowanego. Zwolnienie nowych budowli z podatku od nieruchomości, przyznawane w skali kraju na okres 10-letni, na terenie COP przedłużone zostało do lat piętnastu (art. 4). Natomiast bez zmian pozostawiono zwolnienia od opłat stemplowych i ułatwienia w dziedzinie niepodatkowej (prawo nabywania gruntów z parceli, prawo wywłaszczenia itp.).

Wymienione ulgi nie należały do kategorii przywilejów generalnych, to znaczy nie przysługiwały wszystkim inwestorom i nie działały automatycznie. Wykaz uprawnionych przedsiębiorstw niewiele różnił się od dotychczasowej listy, zamieszczonej w rozporządzeniu Prezydenta RP z 22 marca 1928 r., dwukrotnie uzupełnionej rozporządzeniami ministra przemysłu i handlu⁷⁴. Ulgi nie służyły z mocy samego prawa, lecz przyznawane były na podstawie podań składanych przez osoby ubiegające się o zwolnienie podatkowe. Decyzję o ich przyznaniu podejmował minister skarbu na wniosek ministra spraw wojskowych. Wybór procedury wiązał się z przepisem (art. 1, ust. 2), który nabycie prawa do ulg uzależniał od pewnych warunków: powstanie lub powiększenie przedsiębiorstwa na obszarze COP musiało być uznane przez wymienionych ministrów za pożądane w interesie obrony kraju, a osoba podejmująca te inwestycje zobowiązała się do organizowania produkcji na sposób fabryczny według najnowszych wymagań techniki w ciągu trzech lat od daty ogłoszenia w „Monitorze Polskim” decyzji stwierdzającej prawo do ulg (art. 1, ust. 2).

Ulgi w podatku dochodowym przysługiwały również określonym rodzajom rzemiosł o charakterze pomocniczym dla przemysłu fabrycznego pod warunkiem, że posługiwały się siłą motoryczną. Minister Skarbu, obok niektórych rzemiosł tradycyjnych, jak bednarstwo, kołodziejstwo, kowalstwo, upoważnił do korzystania z odpisów podatkowych nowe działy rzemieślnicze, m.in. ślusarstwo precyzyjne i samochodowe, tokarstwo maszynowe, wyrob szkielek i narzędzi optycznych, elektrotechnikę samochodową, spawalnictwo⁷⁵.

Ustawa nadawała szerokie uprawnienia ministrowi spraw wojskowych, jako czynnikowi rozstrzygającemu o przyznaniu przywilejów podatkowych w COP. Od jego uznania zależał wybór dziedziny wytwórczości, ocena pro-

⁷³ Ustawa z 9 kwietnia 1938 r. regulowała ponadto ulgi dla przedsiębiorstw przemysłowych i niektórych handlowych na obszarze województw wschodnich (rozdz. II), ulgi dla poszukiwawczego wiertnictwa naftowego (rozdz. III), ulgi dla kopalnictwa rud, przemysłu hutniczego, koksowni, przedsiębiorstw lotniczych, inwestycji służących celom motoryzacyjnym oraz dla budowy kolei użytku prywatnego (rozdz. IV), ulgi dla osób nabywających akcje i udziały nowo zakładanych spółek (rozdz. V), ulgi dla nowo wznoszonych budowli (rozdz. VII), ulgi dla nabywców pojazdów mechanicznych (rozdz. VIII). Zob. Dz. URP 1938, nr 26, poz. 224.

⁷⁴ Dz. URP 1929, nr 32, poz. 306; 1931, nr 25, poz. 152.

⁷⁵ Rozporządzenie ministra skarbu z 16 listopada 1938 r. wydane w celu wykonania ustawy z 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych. Dz. URP 1938, nr 93, poz. 636.

jektu i sposobu budowania fabryki i wskazanie miejsca jej lokalizacji⁷⁶. Doniosłą rolę tego ministra podkreślał art. 4 ust. 2 ustawy, nadający mu wyłączne prawo swobodnego wnioskowania o ulgi nadzwyczajne, w postaci 10-letniego zwolnienia od podatku dochodowego, dla przedsiębiorstw uznanych za szczególnie ważne dla obrony państwa⁷⁷. Należy zauważyć, że o ten rodzaj preferencji podatkowych usilnie zabiegał Sztab Główny, domagając się, aby miały one zastosowanie na obszarze tzw. ścisłego COP, który jednak nie został ustalony ustawowo, lecz na podstawie planu przestrzennego, przeznaczonego wyłącznie do użytku wewnętrznego władz państwowych⁷⁸. Jego granice wytyczało pismo II wiceministra spraw wojskowych do ministra skarbu z 17 lipca 1938 r. Zakłady przemysłowe uznane za szczególnie ważne dla obrony państwa, uprawnione do nadzwyczajnych ulg podatkowych, miały być lokowane na obszarze położonym w samym środku COP, określonym w następujący sposób⁷⁹:

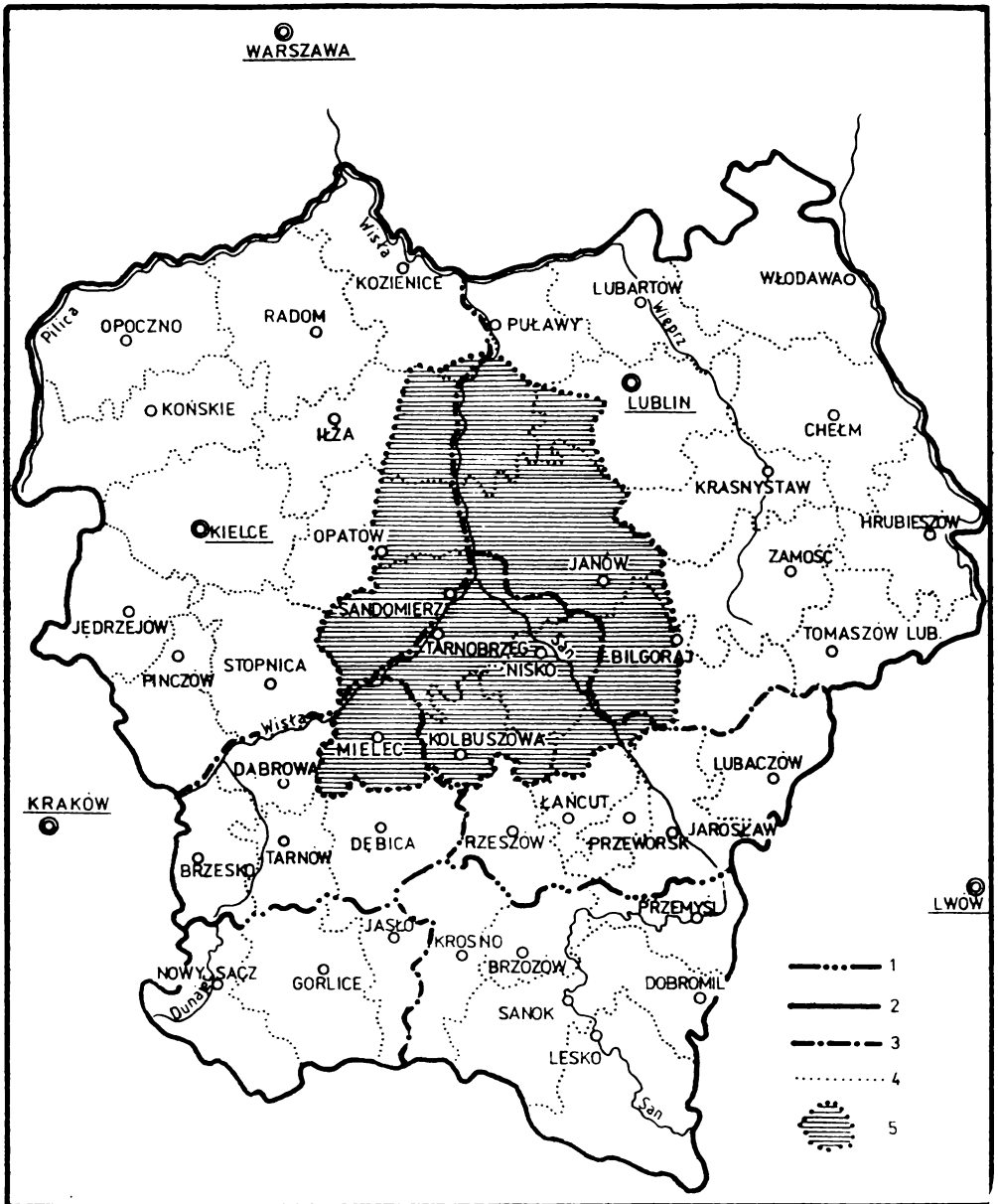
- **od północy:** linia kolejowa Stasin – Nałęczów – Wąwolnica, droga Wąwolnica – Bochotnica, droga Nasiłów – Wojszyn – Oblasy – Janowiec – Mszadła Stara – Mszadła Nowa – Rudki – Mierzączka do granicy powiatu Iłża, granica powiatu Iłża do przecięcia z drogą Zwoleń – Ciepeliów;
- **od zachodu:** droga Ciepeliów – Chatyzie – Jawor Solecki – Rzecznów – Sienno – Ostrowiec – Opatów – Okulina do przecięcia z granicą powiatu Sandomierz, zachodnia granica powiatów Sandomierz i Mielec;
- **od południa:** granica południowa powiatów Mielec i Kolbuszowa do przecięcia z drogą Trzeboś – Węgliska, droga Węgliska – Rakszawa – Żołyńca – Giedlarowa, rzeczka Błotnia do jej ujścia do rzeki San;
- **od wschodu:** rzeka San do ujścia rzeczki Złota, rzeczka Złota do miejscowości Końska Ulica, droga Końska Ulica – Tarnogród – Biłgoraj – Frampol – Goraj – Łada do przecięcia z wschodnią granicą powiatu Janów Lubelski, wschodnia granica powiatu Janów Lubelski do przecięcia z drogą Wilkołaz – Sobieszczany – Niedrzwica Duża – Konopnica (ryc. 6).

⁷⁶ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o ulgach inwestycyjnych. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, kadencja IV druk nr 759, s. 17.

⁷⁷ Z. Klarner, *Ułgi przemysłowe w COP*. Warszawa 1939, s. 35.

⁷⁸ Pierwszy projekt przestrzenny ścisłego COP, przedstawiony na konferencji w SeKOR 13 września 1937 r., obejmował sześć powiatów: Janów Lubelski, Sandomierz, Tarnobrzeg, Nisko, Mielec i Kolbuszową. Por. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.41. Tezy SeKOR do nowelizacji rozporządzenia Prezydenta RP z 22 marca 1928 r. o ulgach dla przedsiębiorstw przemysłowych i komunikacyjnych;

⁷⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.41. Instrukcja Ministerstwa Spraw Wojskowych w sprawie ustalenia granic ściślejszego Centralnego Okręgu Przemysłowego.



Ryc. 6. Ścisły obszar Centralnego Okręgu Przemysłowego

Legenda: 1 – południowa granica COP z 1937 r.; 2 – granice COP według ustawy z 9 kwietnia 1938 r.; 3 – granice województw; 4 – granice powiatów; 5 – obszar ścisłego COP.

Źródło: oprac. własne.

Władze wojskowe traktowały ścisły COP jako swego rodzaju symbol, wskazujący kierunek lokalizacji zakładów zbrojeniowych. Uważały, że wyznaczony obszar może zapewnić im względne bezpieczeństwo tylko w sprzyjających warunkach geopolitycznych. Tymczasem latem 1939 r. strategiczne położenie Polski pogorszyło się wskutek koncentracji wojsk niemieckich na terenie Słowacji. Wobec zagrożenia południowej granicy COP wiceminister spraw wojskowych gen. Litwinowicz wystąpił do ministra skarbu z postulatem rozszerzenia ścisłego COP w kierunku północnym i wschodnim od Wisły i Sanu. Wniosek ten zyskał akceptację wicepremiera Kwiatkowskiego, zmierzał bowiem do przesunięcia planowanych inwestycji zbrojeniowych na tereny bardziej bezpieczne: w okolice Kozienic, Puław, Lubartowa, Chełma, Hrubieszowa i Tomaszowa Lubelskiego. W nowym ujęciu wschodnia granica ścisłego COP wyznaczona została na Bugu, od ujścia rzeki Sołokiji do miejscowości Włodawa⁸⁰. W tych okolicznościach Biuro Planowania Krajowego zwróciło się do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych RP z zaleceniem, aby nowych placówek przemysłowych nie lokować na południe od linii kolejowej Kraków – Lwów. Nowe zakłady miały być rozmieszczone wzdłuż linii Stalowa Wola – Sandomierz – Ostrowiec, po obu brzegach Wisły od Sandomierza do Kozienic, a także na Lubelszczyźnie, w szczególności w okolicach Janowa, Zamościa, Hrubieszowa i Tomaszowa⁸¹.

Narastające z dnia na dzień zagrożenie wojenne spowodowało, że w sierpniu 1939 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych i Sztab Główny wystąpiły do Ministerstwa Skarbu z propozycją nowelizacji ustawy o ulgach inwestycyjnych. Przedłożone wnioski zmierzały do nadania uprawnień do ulg podatkowych przedsiębiorstwom przenoszącym się do COP z terenów zagrożonych działaniami militarnymi (prawo potrącania z dochodu opodatkowanego kosztów demontażu, transportu i instalacji maszyn) oraz do powiększania COP o przylegające doń powiaty: garwoliński, łukowski, radzyński, białskopodlaski, brzesko-nadbużański, lubomelski, włodzimierski, sokalski i rawsko-ruski⁸². Tym razem dezzyderaty wojska nie znalazły zrozumienia u wicepremiera Kwiatkowskiego, który stał na gruncie obowiązującej ustawy i uważał, że proponowane zmiany mogłyby przyczynić się do dezorgani-

⁸⁰ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5896, k.209. Pismo II wiceministra spraw wojskowych gen. A. Litwinowicza do ministra skarbu E. Kwiatkowskiego z 22 lipca 1939 r. w sprawie stosowania ulg inwestycyjnych.

⁸¹ APKr., IPH Kr., sygn. 1.55. Pismo Związku Izb Przemysłowo-Handlowych Rzeczypospolitej Polskiej do Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie z 9 czerwca 1939 r. w sprawie rozmieszczenia przemysłu w COP.

⁸² AAN, Min. Skarbu, sygn. 5899. Pismo ministra spraw wojskowych gen. T. Kasprzyckiego do ministra skarbu z 1 sierpnia 1939 r.; Pismo zastępcy szefa Sztabu Głównego gen. T. Malinowskiego do dyrektora Departamentu Podatkowego Ministerstwa Skarbu J. Lubowickiego z 31 sierpnia 1939 r.

zacji życia gospodarczego i skomplikowania stosunków społecznych w rejonach położonych poza Centralnym Okręgiem Przemysłowym⁸³.

Wypada podkreślić, że współpraca władz wojskowych z ministrem skarbu nie układała się bezkonfliktowo. Źródłem owych animozji była rywalizacja wpływowych ośrodków politycznych wewnątrz obozu rządzącego. E. Kwiatkowski, jako lider skupionej wokół prezydenta Mościckiego tzw. grupy zamkowej, nie cieszył się zaufaniem w kręgach zbliżonych do Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych⁸⁴. Istotnym powodem nieporozumień była również prowadzona przez ministra skarbu ostrożna polityka finansowania 6-letniego planu modernizacji armii. Dostrzegał on konieczność podniesienia krajowego potencjału obronnego i zgromadzenia zapasów materiałowych na wypadek wojny. Uważał jednak, że przygotowania mobilizacyjne nie powinny nadmiernie podważyć podstaw życia gospodarczego w czasie pokoju. Opowiadał się za utrzymaniem równowagi budżetowej, ugruntowaniem zaufania społeczeństwa do państwowych papierów wartościowych, przeciwdziałaniem wszelkimi dostępnymi środkami spadkowi wartości waluty. Odrzucał zdecydowanie możliwość zwiększenia emisji znaków pieniężnych⁸⁵. Antyinflacyjna polityka wicepremiera Kwiatkowskiego powodowała, że w wojskowych kręgach decyzyjnych uchodził za przeciwnika etatyzmu, wykazującego brak zrozumienia dla państwowych inwestycji zbrojeniowych. Zarzuty tego rodzaju sformułowane zostały w tajnym memoriale szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachewicza adresowanym do premiera Składkowskiego z 22 grudnia 1936 r., jak również w otwartej krytyce ze strony płk. Zygmunta Wendy na posiedzeniu Sejmu 3 grudnia 1938 r.⁸⁶

W gruncie rzeczy Kwiatkowski nie należał do entuzjastów polityki zbrojeń. Powątpiewał w jej skuteczność jako metody nakręcania koniunktury⁸⁷. Uważał, że inwestycje zbrojeniowe powinny być w miarę możliwości skojarzone z potrzebami materialnymi kraju ubogiego w zasoby kapitałowe. W jego przekonaniu w warunkach polskich najbardziej pożądane były na-

⁸³ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5896, k. 208 i 251. Stosowanie ulg inwestycyjnych w COP. Pismo ministra skarbu E. Kwiatkowskiego do ministra spraw wojskowych z 22 sierpnia 1939 r.; sygn. 5899. Pismo ministra skarbu do ministra spraw wojskowych z 2 września 1939 r. w sprawie zmiany ustawy o ulgach inwestycyjnych.

⁸⁴ T. Jędruszczak, *Piłsudzczy...*, s. 71–75; A. Micewski, *W cieniu marszałka Piłsudskiego. Szkice z dziejów myśli politycznej II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1968, s. 380–383.

⁸⁵ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.132., k. 128–130. Założenia i wykonanie tymczasowego planu skarbowego na wypadek mobilizacji i wojny. Dział Spraw Specjalnych Ministerstwa Skarbu L. 190/36/mob. III.

⁸⁶ *Memoriał szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachewicza w sprawie kredytów na 6-letni plan rozbudowy sił zbrojnych*. Oprac. P. Stawecki, „Najnowsze Dzieje Polski 1914–1939” t. IX, 1967, s. 231–232; Sprawozdanie stenograficzne z 3 posiedzenia Sejmu V kadencji w dniu 3 grudnia 1938 r., łam 118–119; M.M. Drozdowski, *Eugeniusz Kwiatkowski. Człowiek i dzieło*, Kraków 1989, s. 131 i 153.

⁸⁷ E. Kwiatkowski, *Przemówienie w Komisji Skarbowej Sejmu w dniu 2 stycznia 1937 r.*, „Polska Gospodarcza” 1937, t. XVIII, s. 47.

kłady na urządzenia infrastrukturalne, trwale oddziałujące na wzrost poziomu cywilizacyjnego, jak np. autostrady strategiczne, drogi i mosty dla ruchu broni ciężkiej, linie kolejowe na potrzeby wojska, linie przekaźnikowe energii elektrycznej itp. Minister skarbu sądził, że „[...] łącząc zagadnienie obrony i gospodarstwa w jeden system, osiąga się spotęgowanie skutków ogólnogospodarczych, gdyż w ramach planu generalnego gospodarstwo służy obronie, a inwestycje obrony mogą wzmocnić wiele procesów gospodarczych”⁸⁸. Przeświadczenie to legło u podstaw początków planowania i zagospodarowania przestrzennego obszaru państwa, któremu nadano miano Centralnego Okręgu Przemysłowego.

W decyzyjnych kręgach wojskowych, które usiłowały ograniczyć aspiracje Kwiatkowskiego do kierowania całokształtem życia gospodarczego⁸⁹, idea COP traktowana była z nieukrywaniem sceptycyzmem. Gen. Litwinowicz głosił, że nie wносиła ona nic nowego do programu rozbudowy przemysłu w rejonie bezpieczeństwa, zaś zasługi ministra skarbu sprowadzały się do zapewnienia na ten cel zwiększonych środków finansowych⁹⁰. W prasie ozonowej pojawiła się opinia, że idea ta, podobnie jak „plan” Kosieradzkiego, pozbawiona była cech oryginalności i miała głównie wydźwięk propagandowy⁹¹. Owe nazbyt krytyczne oceny ułatwiała postawa samego Kwiatkowskiego, który przywiązywał nadmierną wagę do upowszechniania informacji o planowanych przedsięwzięciach i celach prowadzonej przez siebie polityki. Nawet jego najbliżsi współpracownicy przyznali po latach, że koncepcja COP nie zawsze była właściwie reklamowana, powodując spory co do autorstwa idei między wojskiem a Ministerstwem Skarbu⁹².

⁸⁸ E. Kwiatkowski, *Ku przebudowie gospodarczej*, Warszawa 1937, s. 22.

⁸⁹ W kwietniu 1938 r. opracowany został z inicjatywy Ministerstwa Spraw Wojskowych i Rady Naczelnej OZN projekt „Organizacji koordynacji planowania i koordynacji propagandy”, który redukował rolę Ministerstwa Skarbu do corocznego zestawiania preliminarza budżetowego. Nad sposobem wykonania budżetu czuwać miał premier, zaś wszelkie zmiany w tym zakresie mogły nastąpić jedynie na wniosek Pełnomocnika Rządu, który odpowiadał jedynie przed Naczelnym Ośrodkiem Dyspozycji. Projekt nie wszedł w życie, bowiem został uznany przez członków rządu za niezgodny z konstytucją. Zob. AAN. Min. Przem. i Handlu, sygn. 143, k. 1. Pismo ministra spraw wojskowych gen. T. Kasprzyckiego do ministra przemysłu i handlu A. Romana z 13 kwietnia 1938 r. L. 192/38 tjn; k. 5–6. Projekt organizacji koordynacji planowania i koordynacji propagandy opracowany przez Gabinet Ministra Spraw Wojskowych. Załącznik do pisma L. 192/38 tjn GM. MSWojsk. Tajne; k. 13–15. Notatka dla ministra przemysłu i handlu w sprawie projektu „Organizacji koordynacji planowania i koordynacji propagandy”. Tajne.

⁹⁰ CAW, GISZ, sygn. I.303.4.141, k. 56–64. Przemówienie szefa Administracji Armii gen. bryg. Aleksandra Litwinowicza wygłoszone 23 lutego 1938 r. w Zakładach Południowych w Stalowej Woli.

⁹¹ *COP fragment generalnego planu, czy wypełnienie pustki?* „Zaczyn” nr 7 z 17 lutego 1938 r.

⁹² K. Morawski, *Wspomnienia z pracy w Ministerstwie Skarbu*, „Kultura” 1950, nr 2–3, s. 180; J. Rakowski, *Cztery lata z Kwiatkowskim*, s. 170.

Rozdział IV

Inwestycje zbrojeniowe i rozbudowa przemysłu pomocniczego w COP 1937–1939

FABRYKI BRONI I AMUNICJI

Plan rozbudowy przemysłu w rejonie bezpieczeństwa przewidywał uruchomienie szeregu zakładów mechanicznych, wytwarzających broń, amunicję i sprzęt wojskowy. Projektowane fabryki wymagały wyposażenia w różnego rodzaju obrabiarki oraz stworzenia możliwości odnawiania parku maszynowego¹.

Od chwili odzyskania niepodległości polski przemysł obrabiarkowy poczynił istotne postępy. W latach 1919–1935 liczba fabryk wytwarzających maszyny do obróbki metali i drewna zwiększyła się z czterech do jedenastu². Wytwórnice te, w kraju słabo uprzemysłowionym, nie mogły liczyć na masową sprzedaż wyrobów na rynku prywatnym. Egzystencję swą opierały głównie na zamówieniach rządowych dla zakładów naprawczych taboru PKP, fabryk Polskiego Monopolu Tytoniowego oraz państwowych przedsiębiorstw zbrojeniowych. Ministerstwo Spraw Wojskowych szczególną opieką otaczało fabryki w Pruszkowie i Porębie należące do Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki S.A. W latach 1928–1929 wojsko wielokrotnie wspierało firmę w staraniach o kredyty w Banku Gospodarstwa Krajowego.

¹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 101. Wydatki inwestycyjne pokrywane z kredytów wojskowych.

² Wytwórczością obrabiarek w Polsce zajmowały się wówczas następujące firmy: Fabryka Maszyn i Narzędzi Rolniczych „Kraj” S.A. w Grudziądzu; Wielkopolska Odlewnia i Fabryka Maszyn sp. z o.o. w Poznaniu; Fabryka Transmisji, Maszyn i Odlewni J. John S.A. w Łodzi; Fabryka Maszyn i Odlewnia Waldemar Krusche i s-ka w Pabianicach; Zakłady Mechaniczne Rohn-Zieliński i s-ka w Warszawie; Fabryka Obrabiarek „Pionier” S.A. w Warszawie; Zakłady Przemysłowe W. Paschalskiego w Warszawie; Fabryka Karabinów PWU w Warszawie; Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A. w Dąbrowie Górniczej oraz dwie wytwórnice obrabiarek w Pruszkowie i Porębie, stanowiące własność Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki S.A. Por. J. Piotrowski, *Zagadnienia programowe polskiego przemysłu obrabiarkowego*, „Przegląd Mechaniczny” 1939, nr 1–2, s. 5; *Księga SIMP. Pół wieku działalności mechaników polskich w przemyśle*, Warszawa 1963, s. 46–47.

W marcu 1929 roku bank ten wszedł w posiadanie 55,2% akcji przedsiębiorstwa, które tym samym pośrednio znalazło się we władaniu państwa³. Już wówczas fabryki Stowarzyszenia Mechaników Polskich wytwarzały 50 spośród 60 dostępnych na rynku typów obrabiarek i były największym w kraju producentem tokarek, strugarek, frezarek, dłutownic, wiertarek i rewolwerówek dla przemysłu zbrojeniowego oraz ciężkich obrabiarek dla kolejnictwa. Oprócz tego zamówienia wojskowe obejmowały maszyny specjalne do wyrobu amunicji karabinowej i artyleryjskiej⁴.

Władze wojskowe wysoko oceniały poziom techniczny wyrobów Stowarzyszenia Mechaników i w związku z tym uważały za możliwe powierzenie mu produkcji najnowszych typów uzbrojenia. W listopadzie 1933 r. zawarły ze spółką kontrakt wartości ponad 1 mln zł na dostawę 355 moździerzy 81 mm wz. 31 typu Stockesa-Brandta. Zlecenie to wykonała fabryka w Porębie w oparciu o dokumentację licencyjną zakupioną od firmy Société des Etablissement Edgar Brandt w Paryżu⁵. W lutym 1937 r. Stowarzyszenie uzyskało zamówienie wojskowe wartości 4,6 mln zł na dostawę 200 działek przeciwpancernych 37 mm wz. 36. Sprzęt ten produkowały zakłady w Pruszkowie według patentu Aktionbolaget Bofors ze Sztokholmu. Dodatkowa umowa z marca 1938 r. przewidywała wykonanie następnej serii 300 armatek przeciwczołgowych⁶.

Niewątpliwe osiągnięcia polskiego przemysłu obrabiarkowego nie odpowiadały wzrastającym potrzebom inwestycyjnym. W 1936 r. cały ten przemysł wyprodukował zaledwie 1000 sztuk obrabiarek do metali o wartości 6,5 mln zł, podczas gdy import tego typu maszyn, przeważnie z Niemiec, osiągnął kwotę 8,5 mln zł, potencjalny zaś popyt kształtował się na poziomie 30 mln zł. Zakupy maszyn za granicą wywierały negatywny wpływ na nasz bilans handlowy i w znacznej mierze uzależniały Polskę od nieprzyjaznego kontrahenta. Możliwości zwiększenia krajowej wytwórczości w istnie-

³ CAW, KZU, sygn. I.360.1.191. Odpis poświadczony z rejestru handlowego Sądu Okręgowego w Warszawie. Dział B nr XVIII 3794; Sprawozdanie BGK za 1928 r., s. 33.

⁴ CAW, KZU, sygn. I.360.1.191. Pismo szefa Departamentu Uzbrojenia MSWojsk. do kierownika Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Uzbrojenia z 21 czerwca 1929 r. w sprawie wysyłki i ochrony maszyn amunicyjnych; *Księga SIMP*, s. 47-49.

⁵ AAN, Prok. Gen., sygn. 78, k. 1-3. Projekt umowy Ministerstwa Spraw Wojskowych z firmą Société des Etablissement Edgar Brandt w Paryżu z 3 kwietnia 1931 r.; CAW, KZU, sygn. I.360.1.191. Umowa nr 288/33-34 zawarta 14 listopada 1933 r. między Wojskowym Zakładem Zaopatrzenia Uzbrojenia a Stowarzyszeniem Mechaników Polskich z Ameryki S.A.

⁶ AAN, Prok. Gen., sygn. 83. Opinia Prokuratorii Generalnej do projektu umowy między Ministerstwem Spraw Wojskowych a firmą Aktionbolaget Bofors w Szwecji w sprawie zakupu półfabrykatów do produkcji sprzętu uzbrojenia z 19 listopada 1935 r.; CAW, KZU, sygn. I.360.1.291. Zamówienie Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia w firmie Stowarzyszenie Mechaników Polskich z Ameryki S.A. z 24 lutego 1937 r.; Sprawozdanie Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia za miesiąc sierpień 1938 r.

jących fabrykach były nader ograniczone z uwagi na niedostatek mocy produkcyjnych i wykwalifikowanych kadr pracowniczych⁷.

W tej sytuacji władze wojskowe, wśród wszystkich przewidzianych inwestycji przemysłowych, na pierwszym miejscu postawiły budowę nowej fabryki obrabiarek, narzędzi, sprawdzianów i gotowych przedmiotów uzbrojenia⁸. Pierwotny wariant planu rozbudowy przemysłu z 1 lipca 1936 r. przewidywał powstanie tej wytwórni w Sanoku przy zakładach taboru kolejowego, należących do Zjednoczonych Fabryk i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A.⁹ Zamysł ten nie był przypadkowy; bowiem firma Zieleniewskiego miała doświadczenie w produkcji obrabiarek, a ponadto – wchodząc w skład koncernu „Huty Pokój” – znajdowała się pod kontrolą państwa¹⁰. Jednakże we wrześniu 1936 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych zrezygnowało z lokalizacji wytwórni w Sanoku, z chwilą gdy Spółka Akcyjna „H. Cegielski” z Poznania wystąpiła z ofertą wykupienia od skarbu państwa terenów i zabudowań dzierżawionych dotychczas przez firmę „Mars” w Rzeszowie oraz przedłożyła propozycję wybudowania w tym miejscu na własny koszt nowoczesnej fabryki obrabiarek¹¹.

W październiku 1936 r. inicjatywa spółki zyskała akceptację Zarządu Miejskiego w Rzeszowie, który zarazem postanowił ułatwić jej zakup 10 ha przyległych do firmy „Mars” oraz zobowiązał się do wybudowania drogi dojazdowej i doprowadzenia gazu, wody i kanalizacji do granic terenu fabrycznego. Ze swej strony firma „H. Cegielski” S.A. zaoferowała udział w rozbudowie elektrowni miejskiej¹².

Właściwe roboty budowlane przy rzeszowskiej fabryce obrabiarek rozpoczęły się 20 kwietnia 1937 r. W rekordowym tempie przeprowadzono adaptację zabudowań byłej wytwórni kuchen polowych do nowych potrzeb oraz wybudowano wielką halę fabryczną o powierzchni 1,2 ha, wyposażoną

⁷ A. Ringman, *Uprzemysłowienie i obrona państwa*, Warszawa 1937, s. 81–85; J. Piotrowski, *Zagadnienie przemysłu obrabiarkowego* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*, cz. V, Warszawa 1938, s. 57–60; B. Kłapkowski, *Inwestycje i konsumpcja w handlu zagranicznym Polski 1934–1937*, „Przegląd Gospodarczy” 1938, z. 15, s. 591–593.

⁸ Notatka Biura Administracji Armii MSWojsk. *O pracach przy rozbudowie przemysłu wojennego ze stycznia 1937 r.* [w:] *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*. Praca zesp. pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1968, dok. nr 24.

⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 480. Zestawienie planu rozbudowy przemysłu.

¹⁰ W kwietniu 1936 r. skarbu państwa nabył w Zjednoczonych Fabrykach Maszyn i Wagonów 53,99% kapitału akcyjnego, z tego 50,1% za pośrednictwem Huty Pokój S.A. i 3,8% przy pomocy BGK. Zob. J. Gołębiowski, *Dzieje Spółki Akcyjnej L. Zieleniewskiego w latach 1906–1939* [w:] *Zakłady Budowy Maszyn i Aparatury im. Stanisława Szadkowskiego w Krakowie 1804–1979*. Praca zbiorowa pod red. J. Zawistowskiego, Kraków 1979, s. 76–77.

¹¹ CAW, KZU, sygn. I.300.1.292. Informacja o Fabryce Obrabiarek H. Cegielski w Rzeszowie.

¹² B. Kaczmar, *Inwestycje przemysłowe w Rzeszowie w latach 1937–1939* [w:] *Pięćdziesiątolecie Centralnego Okręgu Przemysłowego*. Referaty i komunikaty z sesji naukowej w Sanodmierzu 25–26 kwietnia 1988 roku pod red. J. Gołębiowskiego i Z. Tabaki, Kraków 1991, s. 144.

w urządzenia klimatyzacyjne i laboratorium pomiarowe. Już w lipcu przystąpiono do ustawiania maszyn, które firma zakupiła w Niemczech na poczet należności skarbu państwa z tytułu zobowiązań Rzeszy za tranzytowe przewozy kolejowe przez terytorium Polski. Wytwórnia wyposażona została w około 250 nowoczesnych obrabiarek szybkoobrotowych o napędzie indywidualnym. Realizację wymienionych inwestycji w krótkim terminie umożliwił kredyt rządowy w kwocie 6 mln zł, z czego 5,3 mln zł spółka przeznaczyła na import maszyn i aparatury¹³. Dzięki temu już w grudniu 1937 r. mogła ona uruchomić seryjną produkcję własnych wyrobów¹⁴.

Załoga Fabryki Obrabiarek „H. Cegielskiego” szybko opanowała umiejętność wytwarzania rozmaitych typów maszyn, w szczególności tokarek rewolwerowych, automatów wielowrzecionowych, wiertarek promienistych. Technologia oparta została na licencjach firm angielskich „Ward” i „B.S.A” oraz amerykańskiej „Girdley”, a także na własnych opracowaniach konstrukcyjnych. Wyroby te zyskały uznanie na Targach Poznańskich. W 1938 r. wartość wyprodukowanych w Rzeszowie obrabiarek wynosiła 6 mln zł, podczas gdy istniejące moce wytwórcze pozwalały na fabrykację maszyn za sumę 15–20 mln zł. W sierpniu 1939 r. portfel zamówień na te produkty przekroczył 12 mln zł¹⁵.

Rzeszowska wytwórnia obrabiarek od samego początku ukierunkowana była na produkcję sprzętu artyleryjskiego. Już 25 maja 1937 r. firma „H. Cegielski” zawarła z Ministerstwem Spraw Wojskowych umowę o dostawę pierwszej serii 20 działek przeciwlotniczych 40 mm, którą wykonać miała do 30 września 1938 r. W trakcie wykonywania tej umowy nadeszły następne zamówienia wojskowe: w marcu 1938 r. na 112 armatek przeciwpancernych 37 mm; w kwietniu tego roku na drugą serię 60 działek 40 mm na licencji „Boforsa” oraz 133 lufy tego samego kalibru ze złożonym powrotnikiem¹⁶. Dzięki tym obstalunkom fabryka mogła rozwinąć swe moce produkcyjne. Od marca 1939 r. wytwarzała ona miesięcznie 20–25 armatek przeciwpancernych i 15–20 działek przeciwlotniczych, w większości prze-

¹³ Zgodnie z uchwałą KEM z 23 listopada 1936 r. firma „H. Cegielski” otrzymała od MSWojsk. bezprocentową zaliczkę w kwocie 5 500 000 zł na budowę i wyposażenie fabryki obrabiarek oraz kredyt oprocentowany w wysokości 500 000 zł na uruchomienie produkcji. Spłata owych zobowiązań, w postaci dostaw wyrobów gotowych dla wojska, rozłożona została na okres dziesięciu lat. Zob. H. Gruber, *Wspomnienia i uwagi*, Londyn 1968, s. 361.

¹⁴ Por. CAW, KZU, sygn. I.300.1.292. Umowa nr 80/37–38 zawarta między Kierownictwem Zaopatrzenia Uzbrojenia a firmą H. Cegielski S.A. w sprawie zakupu obrabiarek w Niemczech z 7 sierpnia 1937 r.; Informacja o Fabryce H. Cegielskiego w Rzeszowie; M. Wańkowicz, *Sztajfeta. Książka o polskim pochodzie gospodarczym*, Warszawa 1939, s. 99.

¹⁵ Z. Grot, *100 lat Zakładów H. Cegielski 1846–1946*. Poznań 1946, s. 174–176 i 215; B. Kaczmar, *Centralny Okręg Przemysłowy. Komentarz do wystawy w Muzeum Okręgowym w Rzeszowie*, Rzeszów 1987, s. 19.

¹⁶ CAW, KZU, sygn. I.300.1.308. Sprawozdanie Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia za sierpień 1938 r.

znaczonych na eksport do Anglii i Holandii¹⁷. Ponadto wytwórnia ta produkowała drobny sprzęt wojskowy, m.in. wozy taborowe, kociołki do stawy, łózka polowe, skrzynie amunicyjne. W sierpniu 1939 r. wartość produkcji sprzedanej Ministerstwu Spraw Wojskowych osiągnęła 25 mln zł¹⁸.

W zakresie wytwórczości uzbrojenia artyleryjskiego rzeszowska fabryka obrabiarek utrzymywała rozgałęzione więzi kooperacyjne. Macierzyste zakłady „H. Cegielskiego” w Poznaniu produkowały dla niej podwozia działek 37 mm i 40 mm, Huta Ludwików dostarczała tarcze ochronne „Boforsa”, Zakłady Starachowickie, a następnie Zakłady Południowe, wytwarzały na jej potrzeby lufy armatnie, z pruszkowskiej fabryki Stowarzyszenia Mechaników Polskich pochodziły różnego rodzaju sprężyny, zaś z firmy H. Kolberg w Warszawie przyrządy celownicze do działek przeciwlotniczych¹⁹.

Szanse rozwojowe firmy „H. Cegielskiego” w Rzeszowie przedstawiały się pomyślnie. Władze wojskowe nosiły się z zamiarem uruchomienia w fabryce obrabiarek produkcji reflektorów i nasłuchowników przeciwlotniczych. Perspektywa nowych zamówień skłoniła dyrekcję do rozpoczęcia w maju 1939 r. budowy drugiej nowoczesnej hali fabrycznej o powierzchni 0,9 ha, która jednak nie została ukończona przed wybuchem wojny²⁰.

Sukcesy organizacyjne i produkcyjne zawdzięczała Fabryka Obrabiarek swojemu dyrektorowi naczelnemu dr. inż. Adamowi Kręglewskiemu, przeniesionemu do Rzeszowa z Państwowych Zakładów Inżynierii w Warszawie, gdzie zasłużył się przy uruchomieniu seryjnej wytwórczości samochodów „Fiat”. Najwięcej problemów przysparzało mu skompletowanie personelu robotniczego. W końcu 1937 r. fabryka rzeszowska zatrudniała 1700 pracowników. Wykwalifikowana część załogi rekrutowała się spośród rzemieślników sprowadzonych z okręgu warszawskiego i Wielkopolski; większość jednak robotników stanowili miejscowi niewykwalifikowani pracownicy fizyczni, którzy poddani zostali intensywnemu przeszkoleniu na kilkunastu kursach zorganizowanych w Poznaniu i Rzeszowie. Dla zapewnienia ciągłego dopływu wykwalifikowanych kadr robotniczych firma utworzyła szkołę rze-

¹⁷ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.126. Sprawozdanie gen. bryg. saperów Mieczysława Dąbkowskiego dla zastępcy szefa Sztabu Głównego z 22 marca 1939 r.

¹⁸ Z. Grot, *100 lat...*, s. 215.

¹⁹ CAW, KZU, sygn. I.300.1.292. Pismo rzeczoznawcy Centrali Odbiorczej Materiałów Uzbrojenia przy H. C. P. w Rzeszowie do kierownika COMU w Warszawie z 14 marca 1939 r.; sygn. I.300.1.357. Sprawozdanie starszego rzeczoznawcy Centrali Odbiorczej Materiałów Uzbrojenia w Kielcach za marzec 1938 r.

²⁰ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego w Londynie [dalej: AIPiMS], sygn. A.20.5/3. Odpowiedź gen. bryg. Aleksandra Litwinowicza na kwestionariusz rejestracji faktów, uwag i spostrzeżeń dotyczących przygotowań i działań wojennych, przesłany przez attaché wojskowego przy Ambasadzie Polskiej w Paryżu; *Polskie Siły Zbrojne w II wojnie światowej*, Londyn 1951, t. I, cz. 1, s. 199; B. Kaczmar, *Inwestycje przemysłowe w Rzeszowie...*, s. 145.

mieślniczą w Poznaniu. W sierpniu 1939 r. Fabryka Obrabiarek w Rzeszowie zatrudniała przy pracy wielozmianowej około 2500 osób²¹.

W związku z koniecznością zaangażowania do pracy robotników zamiejscowych firma, przy wsparciu kredytowym Towarzystwa Osiedli Robotniczych, wybudowała dwa bloki o 144 mieszkaniach jednoizbowych. Oprócz tego z własnych funduszy i współudziale finansowym TOR Fabryka Obrabiarek postawiła 40 domków o wartości 8500 zł każdy, które oddane zostały na własność robotnikom na dogodnych warunkach spłaty kredytu długoterminowego. Ta skromna akcja budowlana daleka była od zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych robotników, którzy w przeważającej mierze rozlokowani byli w okolicznych wsiach, oddalonych nierzadko nawet o 8 km od miejsca pracy. W 1939 r. wytwórnia „H. Cegielskiego” w Rzeszowie podjęła przygotowania do budowy drugiej serii 50 domków pracowniczych, jednakże planów tych nie zrealizowała przed wybuchem wojny²².

Wśród zadań objętych planem rozbudowy przemysłu wojennego ogromnym przedsięwzięciem była budowa fabryki armat, połączonej z hutą stali martenowskich i szlachetnych. Wykonanie tej inwestycji podyktowane było koniecznością zwiększenia produkcji dział lekkich (75 i 100 mm) i ciężkich (105 i 155 mm), stanowiących podstawowe wyposażenie dywizyjnych jednostek artyleryjskich (pułki i dywizjony)²³. Według ustaleń Sztabu Głównego z 1936 r. jedyny ich producent – Starachowickie Zakłady Górnicze, wykorzystując maksymalnie swe moce wytwórcze, mogły wyprodukować miesięcznie 12 armat polowych i haubic, co pozwalało na zastąpienie zaledwie 18% tego rodzaju sprzętu artyleryjskiego zużytego na polu walki. Zwiększenie zdolności produkcyjnych wytwórni starachowickiej do poziomu normy zapotrzebowania wojennego, wynoszącej 67% miesięcznie, nie było możliwe z uwagi na jej przeciążenie remontami dział i wytwarzaniem zapasowych luf armatnich²⁴.

Intensyfikacji produkcji sprzętu artyleryjskiego nie sprzyjały ograniczone możliwości wytwórcze hutnictwa Zagłębia Staropolskiego w zakresie stali martenowskiej i stopowej oraz wyrobów walcowanych (tab. 8).

²¹ W. Skorupski, „H. Cegielski” *Fabryka Obrabiarek w Rzeszowie*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 30, s. 24–25.

²² Por. CAW, KZU, sygn. I.360.1.292. Informacja o Fabryce Obrabiarek H. Cegielski w Rzeszowie; Sprawozdanie z działalności Towarzystwa Osiedli Robotniczych za 1938 r., s. 10 i 19; J. Chahupski, *Osiedla mieszkaniowe budowane przy fabrykach i zakładach przemysłowych w rejonie przetwórczym COP w latach 1936–1939*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej”, Nr 10. Budownictwo i Inżynieria Środowiskowa z. 5, Rzeszów 1984, s. 131.

²³ E. Kozłowski, *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1974, s. 166–168.

²⁴ CAW, SeKOR, sygn. I.304.4.128, k. 101. Wydatki inwestycyjne pokrywane z kredytów wojskowych; sygn. I.303.4.132, k. 274. Podniesienie wojennej zdolności produkcyjnej działu broni (wykres).

TABELA 8. ZDOLNOŚCI WYTWÓRCZE HUTNICTWA POLSKIEGO W 1936 R.

Asortyment wyrobów hutniczych	Śląsk i okęgi sąsiednie		Zagłębie Staropolskie		Polska	
	ton	%	ton	%	ton	%
Surówka	996 000	86,5	155 400	13,5	1 151 400	100,0
Stal martenowska	1 781 400	90,9	178 800	9,1	1 960 200	100,0
Stal stopowa	44 100	86,6	6 840	13,4	50 940	100,0
Walcówka	118 100	90,8	11 900	9,2	130 000	100,0

Zródło: CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.139, k. 40-41. Zestawienie porównawcze możliwości pokrycia zapotrzebowania surowców strategicznych w Niemczech, Polsce i Sowietach. Pismo dyrektora Biura Wojskowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu do szefa Sztabu Głównego z 28 września 1936 r.

W tych warunkach zamiar powiązania projektowanej fabryki armat ze stalownią był w pełni uzasadniony, tym bardziej, że wielkie piece zainstalowane w hutach tego Zagłębia dysponowały nadwyżkami mocy i mogły dostarczać surówkę do przerobu w nowym kombinacie metalurgicznym²⁵. Jego lokalizację w okolicach Niska władze wojskowe motywowały dogodnymi połączeniami komunikacyjnymi, umożliwiającymi kooperację z hutnictwem obszaru świętokrzyskiego oraz bliską odległością od zakładów zbrojeniowych w Kraśniku, Majdanie-Dębie, Mielcu i Rzeszowie – potencjalnych odbiorców wyrobów stalowych²⁶.

Organizacja największego w COP przedsięwzięcia inwestycyjnego zapoczątkowana została w sierpniu 1936 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych podjęło wówczas ostateczną decyzję o umiejscowieniu kombinatu metalurgicznego we wsi Pławo, położonej w powiecie niżańskim w pobliżu węzła kolejowego w Rozwadowie. Pod budowę obiektów fabrycznych rząd zakupił 887 ha gruntów, przeważnie leśnych, w tym 664 ha od Gerharda Franckego i 223 ha od okolicznych drobnych rolników²⁷. W dniu 19 stycznia 1937 r. z inicjatywy MSWojsk. zawiązała się spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Zakłady Południowe w Nisku. Kapitał zakładowy firmy wynosił 30 000 zł i był podzielony po połowie pomiędzy dwa przedsiębiorstwa założycielskie, kontrolowane przez państwo: Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. oraz „Hutę Pokój” Śląskie Zakłady Górniczo-Hutnicze S.A. Nazajutrz, 20 stycznia, spółka zarejestrowana została w Sądzie Okręgowym w Rzeszowie. Na czele rady nadzorczej stanął znany działacz gospodarczy Czesław Klamer – prezes Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R.P. i zarazem prezes zarządu Zakładów Starachowickich. W jej składzie znalazło się

²⁵ W. Kuczewski, *Zagadnienie hutnictwa żelaznego [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów, cz. IV, Warszawa 1938, s. 132-138.*

²⁶ *Załącznik nr 1 do pisma II wiceministra spraw wojskowych gen. bryg. A. Litwinowicza do szefa Sztabu Głównego gen. bryg. W. Stachewicza z 27 października 1936 r. w sprawie rozmieszczenia nowych zakładów [w:] Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł, s. 96, dok. nr 20.*

²⁷ D. Garbacz, *Narodziny. Stalowa Wola 1938-1939, t. I, Stalowa Wola 1993, s. 14-16.*

trzech wyższych oficerów: płk Eugeniusz Hilarski, płk Stanisław Witkowski i ppłk Stanisław Stelmachowski. Rada ta na stanowisko prezesa zarządu Zakładów Południowych powołała inż. Marcelego Siedlanowskiego, dyrektora Huty „Baildon”, powiązanej koncernowo z „Hutą Pokój” S.A. w Katowicach²⁸.

30 stycznia 1937 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych podpisało z nowo powołaną spółką ściśle tajną umowę o wybudowanie, wyposażenie i uruchomienie kompleksu przemysłowego, składającego się z huty oraz zakładu mechanicznego. Zakłady Południowe zobowiązały się zrealizować przewidziane kontraktem inwestycje w nieprzekraczalnym terminie do dnia 31 marca 1940 r. Firma miała otrzymać od MSWojsk. sumę 50 mln zł na wykonanie obiektów fabrycznych, wyposażenie wszystkich wydziałów, na zakup maszyn i pokrycie wszelkich wydatków związanych z dopełnieniem umowy. Z wymienionej kwoty około 34 mln zł przeznaczono na ogólne uzbrojenie terenu i wybudowanie huty, zaś około 16 mln zł na urządzenie zakładu mechanicznego. Wstępny kosztorys nie uwzględniał nakładów na budowę osiedla mieszkaniowego dla urzędników i robotników²⁹.

W lutym 1937 r. przy Hucie „Baildon” w Katowicach utworzono biuro projektowe Zakładów Południowych pod kierownictwem inż. Romana Juszkiewicza³⁰. Plany obiektów fabrycznych powstawały na podstawie programu produkcyjnego ustalanego przez MSWojsk. Projektowana huta zaspokajając miała potrzeby materiałowe przemysłu metalowego, w szczególności zbrojeniowego, lotniczego i samochodowego. W ciągu roku wszystkie jej działy mogły przerobić 70 800 ton materiału wytworzonego we własnej stalowni oraz 38 200 ton bloków stalowych, rygli i blumsów dostarczanych z hut śląskich i Zagłębia Staropolskiego. Z wyprodukowanej stali można było uzyskać 62 000 ton półfabrykatów w postaci: wyrobów walcowanych, ciągnionych, blach, płyt pancernych, części prasowanych, kutych, sprężyn gotowych. Przy hucie zaprojektowany został warsztat grubej obróbki mechanicznej, wyposażony w specjalne obrabiarki do dwustronnego wiercenia luf armatnich oraz oddział obróbki pocisków przeciwpancernych kalibrów: 37, 75 i 220 mm. Zakład mechaniczny, składający się z warsztatów obróbki mechanicznej, narzędziowni i odbieralni, planowany był jako największa wytwórnia sprzętu artyleryjskiego w Polsce. Jej roczna zdolność produkcyjna umożliwiała wykonanie 480 armat polowych i haubic 75 i 100 mm, 48 armat dalekiego zasięgu 105 mm i 72 dział ciężkich 155 mm. Równo-

²⁸ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5847, k. 3. Sprawozdanie Jana Kasłora zastępcy naczelnika Urzędu Skarbowego w Nisku z podróży do Zakładów Południowych w Stalowej Woli w dniu 25 lutego 1939 r.; J. Gołębiowski, *Sektor państwowy...*, s. 176–179.

²⁹ AAN, Prok. Gen., sygn. 85. Projekt umowy pomiędzy Ministerstwem Spraw Wojskowych a firmą Zakłady Południowe sp. z o.o. w Nisku, reprezentowaną przez „Hutę Pokój” Śląskie Zakłady Górniczo-Hutnicze S.A. w Katowicach i Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. z 8 stycznia 1937 r.

³⁰ W lipcu 1938 r. biuro projektowe przeniesiono do Stalowej Woli, co znacznie ułatwiło bezpośredni kontakt z kierownictwem budowy kombinatu. Zob. M. Siedlanowski, Z. Klamer, *Budowa Stalowej Woli*, „Budownictwo Przemysłowe” 1958, nr 9, s. 3.

częściej zakład ten mógł dodatkowo wyprodukować 60 luf armatnich kalibrów 75, 100 i 155 mm oraz odpowiednią do potrzeb liczbę nastawnic, zamków, kołysek, oporopowrotników i celowników³¹.

Zadania inwestycyjne w Stalowej Woli realizowane były nadzwyczaj sprawnie. Kierownictwo budowy, na czele z inż. Bronisławem Chudzyńskim, ściśle przestrzegało ustalonego z dyrekcją Zakładów harmonogramu robót. 20 marca 1937 r. zapoczątkowano niwelację i przecinkę 50 ha terenów leśnych pod zabudowania fabryczne i administracyjne o powierzchni około 10 000 m². Już w kwietniu przystąpiono do stawiania fundamentów pod hale przemysłowe. Do końca października wykonano około 5 km dróg dojazdowych, 12,5 km sieci kolejowej wewnątrzzakładowej oraz bocznice z rampą długości 900 m. Jednocześnie rozpoczęto przygotowania do budowy wodociągów (24 km), kanalizacji (10 km), instalacji sprężonego powietrza (5 km) i hydraulicznej (1,5 km). W listopadzie 1937 r. ukończono montaż większości konstrukcji żelaznych w zakładzie mechanicznym. 22 grudnia w narzędziowni przystąpiono do ustawiania 124 obrabiarek i nowoczesnych przyrządów pomiarowych. W kwietniu 1938 r. oddano do eksploatacji warsztaty mechaniczne, wyposażone w 331 obrabiarek, oraz przestrzelano pierwszą haubicę 100 mm, zmontowaną z części dostarczonych przez Zakłady Starachowickie³².

W drugim kwartale 1938 r. uruchomiono niektóre oddziały w zakładzie hutniczym, w maju rozpoczęła pracę odlewnia żeliwa, w czerwcu ruszyły warsztaty obróbki zgrubnej, w których zainstalowano 38 obrabiarek do części armatnich i blach pancernych oraz 21 maszyn do obrabiania pocisków artyleryjskich. Huta była zakładem metalurgicznym na wskroś nowoczesnym. Stalownię wyposażono w dwa pierwsze w Europie piece martenowskie opalane gazem ziemnym o pojemności 30 ton każdy, dwa elektryczne piece łukowe po 15 ton oraz trzytyglowy piec indukcyjny wysokiej częstotliwości o pojemności 5,7 tony. Dzięki nim mogła ona wytwarzać kilkadziesiąt gatunków stali szlachetnych. Pierwszy wytop w piecu wysokiej częstotliwości nastąpił 5 września 1938 r., piece martenowskie uruchomiono w grudniu tego roku, zaś piece łukowe w pierwszym kwartale 1939 r. W tym samym czasie w kuźni ustawiono młoty o sile od 300 do 1500 ton oraz prasy hydrauliczne o nacisku od 1000 do 5000 ton. Urządzenia do obróbki termicznej przystosowane były do produkcji surowych luf armatnich. W walcowni, uruchomionej 15 maja 1939 r., zainstalowano 5 kompletów walcowniczych, 2 prasy i prasowalnicę do wyrobu blach o grubości od 5 do 40 mm. Huta od grudnia 1938 r. połączona była gazociągiem ze złożem gazu ziemnego w okolicach Jasła. Na północny wschód od Stalowej Woli, na

³¹ Archiwum Muzeum Stalowej Woli (dalej: AMSW), sygn. MZ/D-1. Opis kosztorysu szczegółowego Zakładów Południowych z 21 września 1937 r., s. 4, 51, 103–104.

³² AAN, KEM, sygn. 1429, k. 3–4. Krótki opis Zakładów Południowych w Stalowej Woli z 19 listopada 1938 r.; A. Kuligowska, „Zakłady Południowe i osiedle fabryczne 1937–1939 (praca dyplomowa w Instytucie Historii WSP), Kraków 1997, s. 42–43.

prawym brzegu Sanu, firma francuska Als-Thom z Belfortu zbudowała elektrownię opalaną węglem lub gazem ziemnym, wyposażoną w dwa agregaty po 20 MW. Uruchomienie pierwszej turbiny nastąpiło w maju 1939 r. Z chwilą podłączenia huty do elektrowni zakończył się pierwszy etap budowy kombinatu. Oficjalne otwarcie Zakładów Południowych, połączone z ich poświęceniem, odbyło się 14 czerwca 1939 r. w obecności prezydenta Ignacego Mościckiego³³.

Przedterminowa realizacja inwestycji przemysłowych w Stalowej Woli możliwa była dzięki staraniom Ministerstwa Spraw Wojskowych o uruchomienie produkcji broni już w trakcie budowy kombinatu. Zabiegi zmierzające do przyspieszenia rozruchu i eksploatacji Zakładów Południowych miały na celu przede wszystkim przygotowanie i wyszkolenie niezbędnego personelu technicznego i administracyjnego w macierzystych zakładach „Huty Pokój” i Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych, a także opracowanie planów operacyjnych, stworzenie zapasów narzędzi, sprawdzianów i przyrządów pomiarowych, zorganizowanie wytwórczości u poddostawców oraz przeszkolenie robotników w toku produkcji³⁴. Władze wojskowe, chcąc nakłonić Zakłady Południowe do wykonania wymienionych zadań mobilizacyjnych, zawarły z nimi szereg kontraktów na dostawę sprzętu artyleryjskiego. Umowa generalna z 29 maja 1937 r., wraz z klauzulami dodatkowymi z 17 grudnia tegoż roku i 9 listopada 1938 r., przewidywała przekazanie Kierownictwu Zaopatrzenia Uzbrojenia w okresie od 8 kwietnia 1938 r. do 1 października 1939 r. 108 haubic 100 mm wz. 14/19 P oraz wyprodukowanie pomiędzy listopadem 1938 r. a 1 marca 1940 r. 8 baterii (32 szt.) armat dalekonośnych 105 mm wz. 29 z kompletnym wyposażeniem³⁵. Ponadto, na podstawie umów podpisanych w lipcu 1938 r., kombinat dostarczyć miał 134 lufy ze złożonym powrotnikiem do działek przeciwlotniczych „Boforsa” 40 mm oraz 10 luf zapasowych z zamkami do haubic 100 mm³⁶. Nie sposób ustalić, w jakim zakresie firma wywiązała się z przyjętych zobowiązań. W trzecim kwartale 1938 r. wystąpiły opóźnienia w produkcji sprzętu artyleryjskiego z powodu nie dostarczenia przez kooperantów zamówionych tarcz ochronnych i łoż armatnich. Warsztaty mechaniczne

³³ AMSW, sygn. MZ/D-116. Dane charakterystyczne Zakładów Południowych z 1 marca 1937 r.; sygn. MZ/D-1. Opis kosztorysu szczegółowego..., s. 57–71; CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.126. Sprawozdanie gen. bryg. saperów M. Dąbkowskiego dla zastępcy szefa Sztabu Głównego z 22 marca 1939 r.; D. Garbacz, *Narodziny Stalowa Wola...*, s. 33–37.

³⁴ CAW, KZU, sygn. I.360.1.303. Umowa nr 30/37–38 z 29 maja 1937 r. zawarta pomiędzy Kierownictwem Zaopatrzenia Uzbrojenia a Zakładami Południowymi sp. z o.o. w Nisku.

³⁵ Cena jednej haubicy 100 mm została ustalona na 81 750 zł. Zob. CAW, KZU, sygn. I.360.1.303. I klauzula dodatkowa z 17 grudnia 1937 r. oraz III klauzula dodatkowa z 9 listopada 1938 r. do umowy nr 30/37–38 zawartej pomiędzy KZU a Zakładami Południowymi 29 maja 1937 r.

³⁶ Tamże, sygn. I.360.1.308. Sprawozdanie Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia za miesiąc sierpień 1938 r.

staraly się nadrobić powstałe zaległości. Według relacji Marcelego Siedlanowskiego na początku czerwca 1939 r. zakończyły one montaż 16 baterii haubic³⁷.

Zakłady Południowe nie mogły opierać swej egzystencji wyłącznie na zamówieniach rządowych. Obliczenia specjalistów wykazały, że rentowność gwarantowała im roczna produkcja sprzedana w kwocie 100 mln zł, podczas gdy Departament Uzbrojenia MSWojsk. oszacował możliwości własnych zakupów w tym przedsiębiorstwie na około 30 mln zł³⁸. Wobec tego zachodziła konieczność przystosowania wytwórczości do potrzeb rynkowych. Zgodnie z zamysłem projektodawców w zakładzie hutniczym przystąpiono do fabrykacji części kutych i prasowanych dla przemysłu lotniczego i samochodowego, m.in. zaworów, wałów korbowych i reduktorów, ram podwozi ciężarowych i autobusowych. W sierpniu 1939 r. w zakładzie mechanicznym zmontowano prototyp turbiny parowej o mocy 3 MW na licencji szwedzkiej. Odbiorcą owych niewielkich agregatów prądowórczych miały być Lasy Państwowe. Dyrekcja Zakładów Południowych nosiła się z zamiarem uruchomienia produkcji młotów parowych i pneumatycznych, ciężkich obrabiarek hutniczych oraz większych maszyn rolniczych³⁹.

Po zakończeniu budowy w kwietniu 1939 r. Zakłady Południowe zatrudniały około 3600 osób. Przy produkcji hutniczej i w zakładzie mechanicznym zaangażowanych było wówczas 2684 robotników i 328 pracowników umysłowych⁴⁰. Skompletowanie tak licznej załogi nastęrczało szereg trudności, bowiem w Stalowej Woli, podobnie jak w innych uprzemysławianych miejscowościach COP, występował niedostatek wysokiej klasy specjalistów: inżynierów, techników, mistrzów i brygadzystów. Z problemem tym dyrekcja Zakładów radziła sobie w ten sposób, że przyciągała pracowników z innych fabryk zbrojeniowych, najczęściej z Radomia, Starachowic i Ostrowca, oferując im stawki wynagrodzenia o 50–100% wyższe niż w dotychczasowym miejscu pracy⁴¹.

Personel robotniczy rekrutował się głównie spośród niewykwalifikowanych mieszkańców okolicznych wsi i miasteczek i wymagał przyuczenia do

³⁷ M. Siedlanowski, Z. Klarner, *Budowa...*, s. 5.

³⁸ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.126. Sprawozdanie gen. bryg. saperów M. Dąbkowskiego z inspekcji zakładów przemysłu wojennego w Centralnym Okręgu Przemysłowym z 22 marca 1939 r.

³⁹ AAN, KEM, sygn. 1429, k. 2. Krótki opis Zakładów Południowych w Stalowej Woli z 19 listopada 1938 r.; CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 71. Pismo II wiceministra spraw wojskowych do szefa Sztabu Głównego z 23 lutego 1939 r.; AMSW, sygn. MZ/D-1. Opis kosztorysu szczegółowego..., s. 49–50.

⁴⁰ Por. M. Siedlanowski, Z. Klarner, *Budowa...*, s. 5–6; S. Łabęcki, *Stalowa Wola w latach 1937–1939* [w:] *Tradycje hutnicze Puszczy Sandomierskiej*, Stalowa Wola 1970, s. 117–118.

⁴¹ CAW, PWU, sygn. I.363.2.95. Notatka w sprawie odpływu personelu z Państwowych Wytwórni Uzbrojenia z lutego 1938 r.; W. Szewczyk, *Przemysł Stalowej Woli w XXX leciu Polski Ludowej* [w:] *Puszcza Sandomierska wczoraj i dziś*. Oprac. zbiorowe pod red. J. Połewiartka, Rzeszów 1980, s. 229.

zawodu. Starania o przygotowanie fachowców dla przemysłu zbrojeniowego podejmowało Ministerstwo Spraw Wojskowych⁴². W myśl wytycznych tego resortu i zgodnie z ustaleniami specjalnej Komisji Międzyministerialnej dyrekcja Zakładów Południowych uruchomiła we wrześniu 1938 r. dwuletnią Prywatną Szkołę Doksztalającą Zawodową dla młodzieży pracującej oraz trzyletnie Prywatne Gimnazjum Mechaniczne, które przyjęło do klasy pierwszej 58 absolwentów szkół powszechnych⁴³. Ponadto, w trosce o potrzeby kadrowe Stalowej Woli i innych fabryk budowanych w widłach Wisły i Sanu, minister wyznań religijnych i oświecenia publicznego przekształcił szkołę stolarską w Rudniku n. Sanem w Państwową Szkołę Mechaniczną, składającą się z trzech wydziałów: kowalskiego, ślusarskiego i kołodziej-skiego, oraz nadał jej prawo przeprowadzania egzaminów czeladniczych z zakresu wymienionych specjalności zawodowych⁴⁴.

Napływowi pracowników do Zakładów Południowych sprzyjało budownictwo mieszkaniowe w Stalowej Woli, finansowane z kredytów Funduszu Kwaterunku Wojskowego oraz Towarzystwa Osiedli Robotniczych. W czerwcu 1937 r. rozpoczęto budowę osiedla bloków wielorodzinnych dla robotników i urzędników. Pierwszą serię mieszkań oddano do użytku latem 1938 r. Równocześnie do końca tego sezonu budowlanego wykonano szereg obiektów usługowych i użyteczności publicznej, m.in. gmach Państwowego Liceum i Gimnazjum, siedmioklasową szkołę powszechną, ambulatorium, dwa hotele o 60 pokojach, a ponadto gospodę robotniczą, piekarnię, sklepy i targowisko⁴⁵. Przed wybuchem wojny przekazanych zostało do eksploatacji 970 mieszkań w 82 blokach wielorodzinnych oraz 48 domków dwurodzinnych na osiedlu TOR. Oprócz tego na ukończeniu były dwie wille dyrektor-skie, dom gościnny dyrekcji, gmach Pocztovej Kasy Oszczędności, zatwierdzony został projekt kościoła, ogłoszono konkurs na budowę domu ludowego, a Zakład Ubezpieczeń Społecznych zapowiedział wzniesienie szpitala na 400 łóżek⁴⁶. Na początku września 1939 r. Stalowa Wola liczyła około

⁴² Na podstawie wytycznych Ministerstwa Spraw Wojskowych z 19 maja 1938 r. uruchomiono we wrześniu tego roku przy wytwórniach państwowych i prywatnych 6 fabrycznych gimnazjów mechanicznych i 18 dziennych doksztalających szkół zawodowych. Zob. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.238. Stan prac Komisji Międzyministerialnej dla spraw przygotowania fachowców na dzień 1 września 1938 r. Załącznik do pisma zastępcy II wiceministra spraw wojskowych płk. Filipkowskiego z 6 września 1938 r.

⁴³ A. Kuligowska, *Zakłady Południowe...*, s. 24.

⁴⁴ Dz. Urz. Min. Wyz. Rel. i Ośw. Publ. 1938, nr 5, poz. 130; nr 9, poz. 271; L. Ręgowicz, *Szkolnictwo w Centralnym Okręgu Przemysłowym na tle powstającego tam przemysłu*, „Oświata i Wychowanie” 1938, z. 7, s. 634.

⁴⁵ *Sprawozdanie Funduszu Kwaterunku Wojskowego 1927-1937*, Warszawa 1938, s. 7-8; *Sprawozdanie z działalności Towarzystwa Osiedli Robotniczych za 1938 rok*, s. 9-10 i 18-19.

⁴⁶ „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 30, s. 11; J. Chałupski, *Osiedla mieszkaniowe budowane...*, s. 83-88.

3900 mieszkańców. Osiedle fabryczne pod wieloma względami przypominało już organizm miejski⁴⁷.

Planowane nakłady inwestycyjne na budowę Zakładów Południowych, w kwocie 50 mln zł, okazały się niewystarczające. W samym tylko roku budżetowym 1937/38 państwo wydatkowało na ten cel ponad 48 mln zł⁴⁸. Do wybuchu wojny we wrześniu 1939 r. koszty wzniesienia i wyposażenia kombinatu metalurgicznego wyniosły 79,7 mln zł, w tym 18,3 mln zł stanowiły środki pochodzące ze spłacanego przez Niemcy długu tranzytowego, który wykorzystano na zakup większości obrabiarek⁴⁹. Do wymienionej sumy doliczyć należy 13,4 mln zł przeznaczonych na uruchomienie produkcji, a także około 15 mln zł dotacji i kredytów spożytkowanych na budowę osiedla fabrycznego. Według prof. Ferdynanda Zweiga całkowite wydatki inwestycyjne w Stalowej Woli przekroczyły 100 mln zł⁵⁰.

Przedterminowe uruchomienie Zakładów Południowych spowodowane było lawinowym wzrostem zamówień wojskowych, którym nie były w stanie sprostać Starachowickie Zakłady Górnicze, stopniowo modernizujące swój potencjał wytwórczy. W latach 1935–1937 zarząd tej spółki wydatkował na inwestycje 13,7 mln zł. Kwota ta pozwoliła na gruntowną przebudowę wielkiego pieca, który wznowił wytop surówki 10 maja 1936 r., a także na ustawienie w stalowni pieca do obróbki termicznej, zainstalowanie walcarki i przeciagarki. Urządzenia te umożliwiły zwiększenie produkcji wlewków, prętów i odkuć ze stali konstrukcyjnych, wysokostopowych i narzędziowych⁵¹. We wrześniu 1938 r. Zakłady Starachowickie zwróciły się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o przyznanie ulg inwestycyjnych na sumę 7,6 mln zł. Nakłady te spożytkowane zostały na rozbudowę niemal wszystkich oddziałów produkcyjnych oraz infrastruktury technicznej. Przeznaczono je m.in. na wyposażenie elektrowni w nowy turbozespół o mocy 7 MW, zastosowanie urządzeń do opalania pieców gazem ziemnym, wybudowanie odlewni stopów twardych, przedłużenie o 40 m hali montażu armat, zainstalowanie dodatkowych pieców grzewczych, walcarek i obrabiarek, podniesienie zdolności wytwórczych w wydziałach broni i amunicji⁵². Z inicjatywy prezesa zarządu, wykorzystując kredyt Towarzystwa Osiedli

⁴⁷ D. Garbacz, *Okupacja i konspiracja w Stalowej Woli 1939–1944*, Przemysł 1988, s. 28–29.

⁴⁸ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 78. Plan zużycia kredytów 60 mln zł na rozbudowę przemysłu wojennego na rok 1938/39.

⁴⁹ Por. Bilans otwarcia Zakładów Południowych w Stalowej Woli na dzień 31 grudnia 1944 r., cyt. za D. Garbacz, *Narodziny...*, s. 18 i 35–36; A. Litwinowicz, *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia*, s. 173.

⁵⁰ F. Zweig, *Nowe drogi przemysłu polskiego*, „*Ekonomista Polski*” 1942, nr 3, s. 38.

⁵¹ CAW, Biuro Przem. Woj., sygn. I.300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie z działalności przedsiębiorstw o kapitale mieszanym za rok 1938, s. 11–15.

⁵² AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Podanie Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o ulgi inwestycyjne z 27 września 1938 r.

Robotniczych, wybudowano wówczas nowe osiedle mieszkaniowe zwane „Klarnerowem”, składające się z 55 tanich domków robotniczych⁵³.

Wymienione przedsięwzięcia inwestycyjne okazały się jednak niewystarczające wobec rosnących zadań produkcyjnych. W 1938 r. Zakłady Starachowickie otrzymały obstalunki wojskowe na kwotę ponad 48 mln zł i podjęły się wytworzyć 120 ruchomych i półstałych dział przeciwlotniczych 75 mm, 69 armat dalekonośnych 105 mm, 11 baterii (33 szt.) haubic 155 mm, a ponadto wiele mniejszych zamówień w zakresie rdzeniowania luf armatnich i opracowania prototypów nowego sprzętu. Oprócz tego wyrabiały konstrukcje linii wysokiego napięcia i hal fabrycznych dla Centralnego Okręgu Przemysłowego, kotły centralnego ogrzewania, kaloryfery, walce drogowe itp. Plan na 1939 r. przewidywał produkcję 300 kompletnych dział różnych kalibrów, 400 luf zapasowych, 500 korpusów silników lotniczych, 2500 silników samochodowych, 800 ton stali narzędziowej szybko tnącej⁵⁴. Program ten, pomimo zwiększenia zatrudnienia i wprowadzenia szeregu usprawnień w parku maszynowym, okazał się niezwykle trudny do zrealizowania, bowiem wzrastające obciążenie warsztatów mechanicznych wywierało wpływ na zadania huty, która wówczas osiągnęła kres własnych zdolności wytwórczych⁵⁵.

W 1938 r. zarząd Zakładów Starachowickich opracował 5-letni plan modernizacji i rozbudowy oddziałów hutniczych. Inwestycje miały być ukierunkowane na podniesienie wydajności martenowni do 75 000 ton rocznie, wybudowanie tzw. kuźni średniej, dostosowanej do przerobu 8600 ton wlewków martenowskich, 3600 ton wlewków elektrostalowni oraz 1400 ton stali szybko tnącej. Projektowana kotłarnia służyć miała m.in. do produkcji ram samochodowych. Walcownię postanowiono zmechanizować oraz zainstalować w niej piece do ogrzewania kęsów o wadze 1 tony. Program obliczony był na sumę 22,7 mln zł. Zakłady uzyskały na ten cel promesę kredytową Banku Gospodarstwa Krajowego w wysokości 15 mln zł, pozostałe wydatki zaś zamierzały pokryć środkami z nadwyżek bilansowych i funduszu rezerwowego⁵⁶.

Program Zakładów Starachowickich uzupełniały dążenia Ministerstwa Spraw Wojskowych do podniesienia zdolności wytwórczych wydziału artyleryjskiego. Na inwestycje z tym związane planowało ono wydatki ze środków

⁵³ Por. *Sprawozdanie z działalności Towarzystwa Osiedli Robotniczych za rok 1938*, s. 10 i 19; E. Pustola-Kozłowska, *Zakładowe osiedla w Starachowicach 1818-1945*. „Kwartalnik Kultury Materialnej” 1987, nr 4, s. 638-642.

⁵⁴ J. Pazdur, *Starachowice - Osiedle i Zakłady do 1939 r. Studia z dziejów górnictwa i hutnictwa*, t. 13. Wrocław 1968, s. 138-139.

⁵⁵ W 1938 r. w Zakładach Starachowickich roczna produkcja wielkiego pieca przekroczyła 50 000 t, pieców martenowskich 36 900 t, elektrostalowni 4900 t, walcowni 33 400 t. Zob. *Sprawozdanie Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych Spółki Akcyjnej za 1938 r.*, s. 5-7.

⁵⁶ J. Pazdur, *Starachowice...*, s. 139; M. Adamczyk, S. Pastuszka, *Starachowice*, Warszawa 1984, s. 94.

własnych w kwocie 10 mln zł. W Starachowicach zamierzenie to miało być zrealizowane dopiero w drugiej fazie rozbudowy przemysłu wojennego, przypadającej na lata 1940–1942⁵⁷. Tymczasem sytuacja wymagała natychmiastowych działań zmierzających do zwiększenia produkcji uzbrojenia. W związku z tym 28 sierpnia 1938 r. w Instytucie Techniki Uzbrojenia odbyła się konferencja, na której zwrócono uwagę na konieczność reorganizacji fabryk artyleryjskich i wykorzystania uwolnionej mocy do zintensyfikowania wytwórczości określonych typów armat. Starachowickie Zakłady Górnicze miały specjalizować się w produkcji dział przeciwlotniczych 75 mm wz. 36 oraz rozmaitych luf do armat polowych i haubic. Zalecenia ITU zmierzwały do zaprzestania rdzeniowania luf 75 mm i przekazania owych czynności adaptacyjnych Zbrojowni nr 2 w Warszawie oraz stopniowej likwidacji wytwórczości działek 40 mm i haubic 100 mm, którą to produkcję przejąć miała Fabryka „H. Cegielskiego” w Rzeszowie i Zakłady Południowe w Stalowej Woli⁵⁸.

Nakłady inwestycyjne państwa i przedsiębiorstw korzystających z ulg podatkowych, a także zalecenia Instytutu Techniki Uzbrojenia przyczyniły się do zwiększenia zdolności wytwórczych w zakresie sprzętu artyleryjskiego. Według gen. Litwinowicza fabryki funkcjonujące w COP mogły wyprodukować 1060 armat, w tym:

- w Starachowicach – 360 dział przeciwlotniczych i polowych kalibru 40, 75 i 100 mm;
- w Stalowej Woli – 460 dział polowych i haubic kalibru 100, 105 i 155 mm;
- w Fabryce „H. Cegielskiego” w Rzeszowie – 240 działek przeciwlotniczych, w kooperacji z zakładami w Starachowicach, Stalowej Woli i innymi wytwórniami pomocniczego przemysłu zbrojeniowego⁵⁹.

Przed samą wojną podjęte zostały gorączkowe próby zorganizowania produkcji uniwersalnych, szybkostrzelnych działek automatycznych kalibru 20 mm, określanych potocznie mianem najcięższych karabinów maszynowych. Model tej broni opracowany został już w 1937 r. przez inż. Bolesława Jurka w Biurze Studiów Państwowej Fabryki Karabinów w Warszawie. Próby poligonowe, przeprowadzone wiosną 1938 r., wykazały jej wysoką skuteczność w przebijaniu blach pancernych z odległości większej o 200 m, aniżeli czyniły to podobne karabiny maszynowe obcej konstrukcji⁶⁰. Według ekspertów działko FK-A wz. 38 z powodzeniem nadawało się do uzbrojenia

⁵⁷ P. Stawecki, *Polski potencjał wojenny [w:] Wojna obronna Polski 1939*. Oprac. zbiorowe pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1979, s. 104.

⁵⁸ CAW, KZU, sygn. I.360.1.292. Odpis pisma Ekspozytury Centralnego Odbioru Materiałów Uzbrojenia w Starachowicach L.dz. 2670/38 do Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia z 18 września 1938 r.

⁵⁹ AIPMS, sygn. A.20.5/3. Odpowiedź gen. A. Litwinowicza na kwestionariusz rejestracji faktów..., s. 8.

⁶⁰ A. Kostankiewicz, *Broń pancerna Wojska Polskiego 1918–1939*, Warszawa 1986, s. 137–138.

wozów bojowych oraz jako broń przeciwpancerna w obiektach ufortyfikowanych i przeciwlotnicza piechoty⁶¹. Wobec tego na początku 1939 r. zapadła decyzja o wprowadzeniu go na wyposażenie armii. W pierwszej kolejności polskie enkaemy miały być zainstalowane w 250 czołgach rozpoznawczych typu TK-3, dzięki czemu zyskałyby one większą wartość bojową⁶².

W związku z potrzebą uruchomienia produkcji tych działek władze wojskowe nosiły się z zamiarem utworzenia w Lublinie specjalnego oddziału fabrycznego Stowarzyszenia Mechaników Polskich S.A., mającej już pewne doświadczenie w wytwarzaniu broni przeciwpancernej⁶³. Zbudowanie nowej fabryki wymagało jednak czasu i znacznych nakładów inwestycyjnych, wobec tego w maju 1939 r. Kierownictwo Zaopatrzenia Uzbrojenia złożyło zamówienie na lufy 20 mm w pruszkowskich zakładach Stowarzyszenia Mechaników Polskich, całe zaś działka wykonać miała firma L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A., która u schyłku lat trzydziestych przy wytwórni wagonów w Sanoku wybudowała nowy oddział fabryczny, wyposażony w ponad 150 obrabiarek⁶⁴. Od 1938 r. w oddziale sanockim firma ta realizowała zamówienia wojskowe na kuchnie polowe i przyczepy do ewakuacji czołgów 7TP. W lipcu 1939 r., pomimo trwającego jeszcze montażu maszyn w hali głównej, rozpoczęła fabrykację pierwszej serii 100 działek FK-A wz. 38 w cenie 25 770 zł za sztukę. Do wybuchu wojny firma Zieleniewskiego w Sanoku wyprodukowała około 50 egzemplarzy tej broni⁶⁵. Szefostwo Administracji Armii planowało szybką rozbudowę jej zdolności wytwórczych tak, aby przy współpracy ze Stowarzyszeniem Mechaników Polskich mogła ona produkować rocznie 480 działek ppanc. i plot. 20 mm⁶⁶.

Wprowadzenie do produkcji nowych rodzajów uzbrojenia wywierało zasadniczy wpływ na kształtowanie się programu rozbudowy przemysłu amunicyjnego. Wstępny projekt tego programu, przygotowany przez KSUS

⁶¹ Działko FK-A wz. 38 model „D” przewidziane było również jako broń pokładowa samolotów myśliwsko-bombowych PZL-38 „Wilk”, które jednak nie weszły do produkcji seryjnej z powodu braku silnika dużej mocy. Zob. A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1918-1939*, Warszawa 1972, s. 156.

⁶² E. Kozłowski, *Wojsko Polskie...*, s. 197.

⁶³ *Sprawozdanie Józefa Kożuchowskiego wiceministra skarbu od listopada 1938 r. do października 1939 r.*, „Zeszyty Historyczne”, 1986, nr 77, s. 219.

⁶⁴ Wyodrębniony z wytwórni wagonów oddział produkcyjny nosił nazwę Fabryka Obrabiarek „Nowy Sanok”. Do września 1939 r. inwestycje związane z jego budową i wyposażeniem zaawansowane były w 85%. Okupanci niemieccy po zajęciu Sanoka zarekwirowali maszyny i urządzenia o wartości 1 248 197 zł. W głąb Rzeszy wywieziono m.in. 80 obrabiarek, 30 silników elektrycznych, transformatory, piece hartownicze. Zob. APKr., Zarząd Państwowy L. Zieleniewski i S-ka (dalej: Ziel.), sygn. 8. Załączniki nr 8, 13 i 17 do protokołu zdawczo-odbiorczego fabryki krakowskiej firmy Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kottłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A. z 28 grudnia 1949 r.

⁶⁵ J. Ząbkiewicz, *Sprzęt zbrojeniowy z sanockiej fabryki wagonów*, „Gazeta Sanocka - Autosan” 1985, nr 3 z 20-31 stycznia, s. 3.

⁶⁶ AIPiMS, sygn. A.20.5/3. Odpowiedź gen. Litwinowicza na kwestionariusz rejestracji faktów..., s. 8.

w lipcu 1936 r., przewidywał wydatkowanie na ten cel 80 mln zł⁶⁷. Według kalkulacji Sztabu Głównego zaplanowane zamierzenia inwestycyjne w tym dziale wytwórczości były niewystarczające i wymagały jeszcze dodatkowych nakładów w kwocie 78 mln zł, które miały być przeznaczone na podniesienie zdolności wytwórczych do wysokości pełnego zapotrzebowania wojennego oraz na wybudowanie nowych fabryk amunicji przeciwlotniczej i przeciwpancernej⁶⁸.

Przed trudnym zadaniem stało Biuro Przemysłu Wojennego MSWojsk., odpowiedzialne za opracowanie szczegółowych planów inwestycyjnych oraz programów produkcyjnych. Kierując się wytycznymi szefa Administracji Armii gen. Litwinowicza, uznało ono za konieczne wybudowanie nowych wytwórni amunicji karabinowej, artyleryjskiej i zapalników oraz utworzenie wielkiego warsztatu do napełniania i scalania amunicji armatniej, dysponującego poligonem i odpowiednio położonego w stosunku do fabryk wytwarzających jej elementy⁶⁹. Wykonanie owych zadań musiało być jednak dostosowane do ograniczonych możliwości finansowych Ministerstwa Spraw Wojskowych. W związku z tym plan rozbudowy najważniejszego działu przemysłu wojennego nie był jeszcze gotowy w końcu 1936 r. Wskutek ciągłych zmian w wysokości przewidywanych nakładów inwestycyjnych i modyfikacji w programach produkcji, prace nad nim przeciągnęły się do połowy 1937 r., co spowodowało opóźnienia w uruchamianiu fabryk amunicji⁷⁰.

W myśl ustaleń szefa Administracji Armii projektowane wytwórnie miały być zorganizowane w dwojaki sposób: jako samoistne zakłady podległe bezpośrednio Departamentowi Uzbrojenia MSWojsk. lub jako oddziały filialne Państwowych Wytwórni Uzbrojenia. Do pierwszej kategorii należała Wytwórnia Amunicji Nr 3, wstępnie umiejscowiona w widłach Wisły i Sanu⁷¹. Zakład ten pomyślany został jako największa w kraju fabryka spłonek i zapalników, a także scalarnia pocisków artyleryjskich. Profil produkcji obejmował również zastępcze materiały wybuchowe w postaci mieszanek saletry

⁶⁷ Por. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 101–105. Wydatki inwestycyjne pokrywane z kredytów wojskowych; k. 480. Zestawienie planu rozbudowy przemysłu z 1 lipca 1936 r.

⁶⁸ Tamże, k. 97–97. Wnioski i kalkulacje rozbudowy przemysłu wojennego do wysokości 100% pokrycia zapotrzebowania wojska. Załącznik nr 2 do pisma L.dz. 128/SeKOR/tjn/36 z 28 lipca 1936 r.

⁶⁹ *Pismo II wiceministra spraw wojskowych gen. A. Litwinowicza do szefa Sztabu Głównego gen. bryg. W. Stachewicza w sprawie rozmieszczenia nowych zakładów z 27 października 1936 r.; Notatka Biura Administracji Armii MSWojsk. o pracach przy rozbudowie przemysłu wojennego ze stycznia 1937 r.* [w:] *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, dok. 20 i 24.

⁷⁰ W pierwszej fazie rozbudowy przemysłu zbrojeniowego, w latach 1937–1940, na rozwój przemysłu amunicyjnego zaplanowano 90 mln zł. Zob. P. Stawcki, *Z dziejów przemysłu wojennego II Rzeczypospolitej*, cz. II, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1971, z. 3, s. 250.

⁷¹ Departament Uzbrojenia MSWojsk. sprawował już kierownictwo nad Wytwórnią Amunicji Nr 1 w Warszawie na Powązkach, Wytwórnią Amunicji Nr 2 w Rembertowie oraz pięcioma zbrojowniami w Brześciu, Warszawie, Poznaniu, Krakowie i Przemysłu. Zob. J. Gołębiowski, *Przemysł wojenny...*, s. 22 i 95–97.

amonowej, trotylu i kwasu pikrynowego, które służyć miały do nabijania amunicji wielkokalibrowej, saperskiej i bomb lotniczych⁷².

Decyzja o budowie Wytwórni Amunicji Nr 3 zapadła 25 czerwca 1937 r. Kierownikiem zakładu mianowano ppłk. Jana Szyrowskiego, dotychczasowego szefa Wydziału Amunicji w Departamencie Uzbrojenia. Ostatecznie fabrykę zlokalizowano na obszarze leśnym o powierzchni 1500 ha położonym w pobliżu wsi Dęba i Majdan Królewski. Za grunty te skarb państwa zapłacił Arturowi hr. Tarnowskiemu z Dzikowa przeszło 1,5 mln zł⁷³. Ogromna przestrzeń, przeznaczona pod budowę obiektów przemysłowych, osiedla mieszkaniowego i poligonu do ćwiczeń pirotechnicznych, pozbawiona była wszelkich urządzeń infrastrukturalnych. Projektanci zaplanowali więc ułożenie 32 km dróg bitych, 17 km wewnątrzzakładowych torów kolejowych, 28 km wodociągów, 18 km kanalizacji, 20 km gazociągów, 50 km linii elektrycznych wysokiego napięcia, 20 km sieci telefonicznej. Obok tych instalacji przewidziana została budowa elektrowni fabrycznej opalanej gazem ziemnym o mocy 2240 KW, ujęcia wody z wieżą ciśnień, centrali telefonicznej⁷⁴. Zakres tych inwestycji spowodował powiększenie kosztorysu z pierwotnie preliminowanych 30 mln zł do 44 mln zł, z czego 33 mln zł przeznaczono na obiekty i urządzenia fabryczne, 7 mln zł na budownictwo mieszkaniowe dla pracowników i 4 mln zł na uruchomienie produkcji⁷⁵. Główne źródło pokrycia owych nakładów inwestycyjnych stanowił francuski kredyt budowlany i maszynowy w kwocie około 92 mln fr.⁷⁶

Roboty terenowe, nadzorowane przez Departament Budownictwa MSWojsk., realizowane były nadzwyczaj sprawnie. W grudniu 1937 r. ukończono odcinek kolejowy Dęba – Ocice, który wiązał Wytwornię z linią Dębica – Sandomierz, oraz główną drogę dojazdową do szosy Tarnobrzeg – Rzeszów. Oba te połączenia umożliwiły dowóz materiałów i tym samym rozpoczęcie właściwych prac budowlanych przy obiektach przemysłowych i na osiedlu fabrycznym. 15 grudnia 1938 r. uruchomiono narzędziownię i oddział remontowy. W sierpniu 1939 r. zainaugurowano produkcję na wydziale zapalników. Nie udało się natomiast dotrzymać terminu oddania do eksploatacji wydziału spłonek, który przesunięto z czerwca na grudzień

⁷² CAW, Dep. Uzbr., sygn. 1.300.35.153. Zaopatrzenie w prochy i materiały wybuchowe dla produkcji amunicji. Referat z 19 czerwca 1935 r.

⁷³ CAW, Dep. Bud. MSWojsk., sygn. 1.300.63.226. Sprawozdanie z postępu robót budowlanych na terenie Wytwórni Amunicji Nr 3 w Dębie za czas od 1 maja 1937 r. do 1 sierpnia 1939 r.: R. Mityk, „Rozwój zakładów przemysłowych i ich rola w procesie miastotwórczym Nowej Dęby” (praca magisterska w Instytucie Historii WSP w Krakowie), s. 15–16.

⁷⁴ *Centrum Polski pracuje*, „Ziemia Tarnowska” z 15 grudnia 1938 r., s. 4–5.

⁷⁵ CAW, SeKOR, sygn. 1.303.4.126. Sprawozdanie gen. saperów M. Dąbkowskiego dla zastępcy szefa Sztabu Głównego z 22 marca 1939 r.

⁷⁶ Wytwornia Amunicji Nr 3 otrzymała z kredytu francuskiego 86 mln fr. na budowę obiektów fabrycznych i około 6 mln fr. na zakup importowanych maszyn i urządzeń. Zob. W. Leszkowicz, „Państwowy przemysł zbrojeniowy w Polsce w latach 1918–1939” (maszynopis pracy doktorskiej w Bibliotece Instytutu Historii PAN w Warszawie), s. 144–145.

1939 r. Budowa scalarni amunicji i obiektów służących do fabrykacji zaawansowanych materiałów wybuchowych zaawansowana była zaledwie w 5–10 procentach i miała być ukończona w kwietniu następnego roku. Nie rozpoczęto jeszcze wówczas żadnych prac przy budynkach oddziału elaboracji pocisków. Jego rozruch planowano dopiero na sierpień 1940 r.⁷⁷ Do wybuchu wojny w budowę fabryki, łącznie z kosztami zakupu terenu, zainwestowano około 28 mln zł⁷⁸.

W 1939 r. Wytwórnia Amunicji Nr 3 zatrudniała 160 pracowników umysłowych i 200 fizycznych. Po całkowitym uruchomieniu wszystkich działów produkcyjnych planowano przyjąć do pracy około 3500 robotników⁷⁹. Wiosną 1938 r. przystąpiono do budowy osiedla dla załogi, oddalonego o 2 km na wschód od fabryki. Obejmowało ono obszar 60 ha, na którym do wybuchu wojny zdołano postawić willę dyrektora, 3 domy bliźniacze, 156 mieszkań w blokach wielorodzinnych, hotel z kasynem dla 40 urzędników i hotel dla przyjezdnych. Zaawansowane były prace budowlane przy szkole powszechnej, szpitalu Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, basenie kąpielowym, placu sportowym z kortami tenisowymi⁸⁰.

We wrześniu 1936 r. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia otrzymały od Ministerstwa Spraw Wojskowych polecenie opracowania wstępnych projektów i szczegółowych kosztorysów budowy dwóch nowych zakładów filialnych: Państwowej Fabryki Amunicji Nr 2 i Państwowej Fabryki Amunicji Nr 5. Projekty te zyskały akceptację szefa Administracji Armii, który 8 czerwca 1937 r. nakazał dyrekcji PWU podjęcie przygotowań do realizacji wymienionych wytwórni⁸¹.

Program produkcji Państwowej Fabryki Amunicji Nr 2 obejmował siedem podstawowych asortymentów amunicji artyleryjskiej. Przy pracy na dwie zmiany po 10 godzin miała ona wytwarzać miesięcznie następujące ilości naboju armatnich: kal. 37 mm – 200 000 szt.; kal. 40 mm – 50 000 szt.; kal. 75 mm – 150 000 szt.; kal. 81 mm – 80 000 szt.; kal. 100 lub 105 mm – 100 000 szt.; kal. 155 mm – 30 000 szt. oraz 750 000 zapalników do wszystkich wymienionych typów amunicji artyleryjskiej⁸². Wstępny kosztorys budowy, opracowany przez PWU, opiewał na około 72,2 mln zł. Wskutek jednak nalegań Departamentu Uzbrojenia planowane inwestycje zreduko-

⁷⁷ CAW, Dep. Bud. MSWojsk., sygn. I.300.63.226. Sprawozdanie z postępu robót budowlanych na terenie Wytwórni Amunicji Nr 3 za czas od 1 maja 1937 r. do 1 sierpnia 1939 r.

⁷⁸ Archiwum Państwowe w Sandomierzu (dalej: APSand.), akta Wytw. Am. Nr 3, sygn. 9, k. 1-2. Historia Wytwórni Amunicji Nr 3.

⁷⁹ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Materiały Biura Planowań MSWojsk. Centralny Okręg Przemysłowy/ 1jn: B. Kaczmar, *Centralny Okręg Przemysłowy. Komemiarz do wystawy...*, s. 21–22.

⁸⁰ APSand., akta Wytw. Am. Nr 3, sygn. 9, k. 6. Charakterystyka byłej Wytwórni Amunicji Nr 3 obecnie Fabryki Śrób w Dębnie z 21 sierpnia 1949 r.

⁸¹ W. Leszkowicz, „Państwowy przemysł zbrojeniowy”..., s. 89–90.

⁸² CAW, PWU, sygn. I.363.2.70. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia według stanu na dzień 1 września 1939 r., s. 25.

wane zostały do 67,8 mln zł⁸³. Na poczet powyższego preliminarza kosztów MSWojsk. przyznało PWU dotacje z kredytu francuskiego. Za pośrednictwem attaché wojskowego w Paryżu zawarły one umowę z firmą Compagnè Fives Lillena, która zobowiązała się za sumę 164 mln franków, stanowiącą równowartość przeszło 22 mln zł, wybudować wszystkie zaprojektowane obiekty fabryczne. Ponadto PWU otrzymały kredyt materiałowy w kwocie 84 mln franków (ok. 13,4 mln zł) na zakup we Francji specjalnych maszyn i urządzeń, niezbędnych do wyposażenia fabryki. Harmonogram inwestycyjny przewidywał rozłożenie budowy wytwórni na dwa etapy; do 1 sierpnia 1939 r. miała być gotowa do produkcji narzędziownia, oddział remontowy i zapalnikownia, zaś pozostałe oddziały zamierzano przekazać do eksploatacji przed 1 grudnia 1940 r.⁸⁴

6 sierpnia 1937 r. gen. Litwinowicz zatwierdził lokalizację Państwowej Fabryki Amunicji Nr 2 w miejscowości Dąbrowa-Bór, położonej w pobliżu Kraśnika. W tym celu skarb państwa zakupił od Ordynacji Zamojskiej ponad 500 ha gruntów leśnych. Do budowy wytwórni przystąpiono 3 października, składając równocześnie pierwsze zamówienia na urządzenia maszynowe⁸⁵. Roboty przy uzbrojeniu terenu, budowie dróg dojazdowych i bocznicy kolejowej przebiegały zgodnie z planem. Wiosną 1938 r. przy pracach ziemnych zatrudnionych było 628 robotników⁸⁶. W połowie czerwca rozpoczęto stawianie fundamentów pod większość spośród 22 zaplanowanych budynków fabrycznych. Według bilansu na 31 grudnia 1938 r. na inwestycje i zakup materiałów potrzebnych do uruchomienia produkcji w PFA Nr 2 wydatkowano około 18,7 mln zł⁸⁷.

Wzrost napięcia w stosunkach polsko-niemieckich spowodował decyzję MSWojsk. o przyspieszeniu budowy wytwórni w Dąbrowie-Borze i uruchomieniu wszystkich jej oddziałów produkcyjnych do końca 1939 r. Na przełomie maja i czerwca tegoż roku przy wszelkiego rodzaju robotach budowlanych i montażowych pracowało 1600 robotników. Za postępowaniem tych prac nie nadążały dostawy maszyn francuskich. Spośród 2267 zamówionych

⁸³ Kwota ta obejmowała m.in. 4,8 mln zł na uzbrojenie terenu, 2,2 mln zł na urządzenie elektrowni fabrycznej, 13 mln zł na budowę obiektów przemysłowych, 36 mln na zakup maszyn i urządzeń, około 7,9 mln zł na uzbrojenie i zbudowanie osiedla mieszkaniowego. Por. CAW, PWU, sygn. I.363.2.443. Kosztorys budowy Fabryki Amunicji Nr 2 w Dąbrowie-Borze z 9 lutego 1938 r.; sygn. I.363.2.446. Kosztorys Fabryki Amunicji Nr 2. Notatka z 17 czerwca 1939 r.

⁸⁴ CAW, PWU, sygn. I.363.2.69. Sprawozdanie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia z 16 stycznia 1939 r.

⁸⁵ B. Gil, *Kraśnik Fabryczny główne centrum przemysłowe powiatu kraśnickiego*, Lublin 1964, s. 271; W. Leszkowicz, „Państwowy przemysł zbrojeniowy...”, s. 90.

⁸⁶ CAW, GISZ, sygn. I.302.4.94., k. 176. Wykaz zakładów przemysłowych budowanych w COP z kredytów lub przy pomocy finansowej MSWojsk. Załącznik nr 2 do pisma szefa Biura Inspekcji GISZ z 31 marca 1938 r.

⁸⁷ CAW, PWU, sygn. I.363.2.61 XII-ty bilans Państwowych Wytwórni Uzbrojenia w Warszawie w dniu 31 grudnia 1938 r., s. 44–45.

urządzeń mechanicznych nadesłano do tego czasu zaledwie 705 obrabiarek, z czego zainstalowano 302 maszyny. PFA Nr 2 zatrudniała wtedy na stałe 329 robotników i 232 pracowników umysłowych⁸⁸. W lipcu w narzędziowni rozpoczęto produkcję sprawdzianów, w sierpniu zaś oddano do eksploatacji oddział zapalników artyleryjskich. Ukończony był również oddział remontowy, kuźnia, hala obróbki skorup pocisków, parowozownia i budynki administracyjne. Przed 1 września 1939 r. nie udało się sfinalizować elektrowni, hali produkcji łusek i budynku gimnazjum mechanicznego, choć roboty przy tych obiektach były już znacznie zaawansowane⁸⁹. Po uruchomieniu wszystkich oddziałów produkcyjnych wytwórnia miała zatrudniać 5000 robotników⁹⁰.

Latem 1938 r., w odległości 3 km od PFA Nr 2 zapoczątkowano budowę osiedla składającego się z 965 mieszkań pracowniczych. Na terenie kolonii robotniczej zaplanowano 16 bloków, natomiast na kolonii urzędniczej powstać miało 15 budynków wielorodzinnych i 3 wille dyrektorskie. Do wybuchu wojny ukończono tylko 4 bloki mieszkalne, przy pozostałych budynkach trwały prace instalacyjne. Ponadto w 1939 r. przystąpiono do stawiania świetlicy z salą kinową, ośrodka zdrowia, łaźni dla robotników i domu spółdzielczego⁹¹.

Wśród inwestycji objętych planem rozbudowy przemysłu wojennego zmienne koleje losu przechodziła Państwowa Fabryka Amunicji Nr 5, zlokalizowana w Jawidzu oddalonym 15 km na północny wschód od Lublina. Jej wykonanie rozłożono na dwa etapy. W pierwszej kolejności, do końca 1939 r. powstać miała wytwórnia amunicji karabinowej, obliczona na miesięczną produkcję 30 mln nabojev kaliber 7,9 mm, w tym 29 mln typu „S” i 1 mln typu „Z”. W drugim etapie przewidywano dobudowanie działu broni maszynowej o miesięcznej zdolności wytwórczej: 645 szt. rkm, 310 szt. ckm, 183 szt. rusznic ppanc. kb Ur. wz. 37 oraz 1895 szt. łuf zapasowych do rkm, do ckm – 310 szt., do rusznic ppanc. – 632 szt. Pod względem profilu produkcji dział ten miał być powtórzeniem Państwowej Fabryki Karabinów w Warszawie⁹².

Skarb państwa zakupił pod budowę fabryki obszar leśny „Jawidz” o powierzchni 514 ha za 620 000 zł⁹³. Szef Administracji Armii, pismem z 17 sierpnia 1937 r., polecił dyrekcji Państwowych Wytwórni Uzbrojenia

⁸⁸ CAW, PWU, sygn. I.363.2.446. Sprawozdanie Fabryki Amunicji Nr 2 z postępu budowy za miesiąc maj 1939 r. s. 11–12.

⁸⁹ CAW, PWU, sygn. I.363.2.70. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia według stanu na dzień 1 września 1939 r., s. 25.

⁹⁰ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Materiały Biura Planowań MSWojsk. Centralny Okręg Przemysłowy.

⁹¹ CAW, PWU, sygn. I.363.2.446. Sprawozdanie Fabryki Amunicji Nr 2 w Dąbrowie-Bo-
rze..., s. 9; B. Gil, *Kraśnik Fabryczny...*, s. 271.

⁹² P. Stawecki, *Polski potencjał wojenny*, s. 96.

⁹³ CAW, PWU, sygn. I.363.2.61. XII-ty bilans Państwowych Wytwórni Uzbrojenia..., s. 48.

natychmiastowe rozpoczęcie tej inwestycji. Jednakże już 6 października na jego rozkaz prace budowlane przy PFA Nr 5 ograniczone zostały do robót terenowych na sumę 2,5 mln zł⁹⁴. PWU kwotę tę zużytkowały na ułożenie 8 km drogi dojazdowej Jawidz – Niemce, 4 km bocznicy kolejowej, łączącej teren fabryczny z linią Lublin – Łuków, wykonanie robót ziemnych pod wszystkie budynki fabryczne, wewnątrzzakładowe drogi i tory kolejowe, doprowadzenie sieci wysokiego napięcia o długości 5 km, wywiercenie otworów studziennych, postawienie biura budowy z częścią mieszkalną⁹⁵.

Dopiero w sierpniu 1939 r. Departament Uzbrojenia MSWojsk. nakazał dyrekcji PWU przygotowanie kosztorysu pierwszego etapu budowy wytwórni w Jawidzu. Według nowych wytycznych PFA Nr 5, zamiast nabojów małowalibrowych, wytwarzać miała miesięcznie 300 000 szt. kompletnej amunicji przeciwlotniczej i przeciwpancernej do działek szybkostrzelnych 20 mm oraz 80 000 szt. nabojów ppanc. 37 mm i 100 000 szt. plot. 40 mm bez ich elaboracji. Opracowany przez PWU orientacyjny kosztorys wykonania fabryki przystosowanej do wymienionych zadań, łącznie z nakładami na budowę osiedla zakładowego, ustalał wydatki inwestycyjne na 53,2 mln zł⁹⁶. W Ministerstwie Spraw Wojskowych kwota zredukowana została do 40,5 mln zł. Potrzebne środki finansowe pochodzić miały z dotacji gotówkowej MSWojsk. w wysokości 25,5 mln zł oraz z angielskich kredytów towarowych na sumę 15 mln zł. 31 sierpnia zastępca szefa Administracji Armii gen. Mieczysław Maciejowski podjął decyzję o przeznaczeniu na ten cel 23,8 mln zł, które miały być wykorzystane w okresie budżetowym 1939/40, czyli do 31 marca 1940 r. Postanowienie o niezwłocznym wznowieniu budowy PFA Nr 5 wyznaczało jednocześnie termin jej uruchomienia na koniec 1941 r.⁹⁷

WYTWÓRNIE PROCHU, MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH I INNYCH ŚRODKÓW CHEMICZNYCH

Zdolności produkcyjne fabryk amunicji wywierały najsilniejszy wpływ na rozwój przemysłu chemicznego w Polsce. Na współzależność tę zwracała uwagę analiza obu działów wytwórczości, przeprowadzona w Departamencie Uzbrojenia MSWojsk. w czerwcu 1935 r. Ekspertsi wojskowi ujawnili wów-

⁹⁴ Tamże, sygn. I.363.2.69. Sprawozdanie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia z 16 stycznia 1939 r.

⁹⁵ Tamże, sygn. I.363.2.609. Notatka dla dyrektora naczelnego Państwowych Wytwórni Uzbrojenia w sprawie stanu robót Fabryki Amunicji Nr 5 na 1 maja 1938 r., tjn.

⁹⁶ Tamże, sygn. I.363.2.610. Pismo dyrekcji Państwowych Wytwórni Uzbrojenia w Warszawie do szefa Departamentu Uzbrojenia MSWojsk. z 25 sierpnia 1939 r.

⁹⁷ Tamże, sygn. I.363.2.610. Pismo zastępcy II wiceministra spraw wojskowych szefa Administracji Armii gen. Mieczysława Maciejowskiego do dyrektora naczelnego Państwowych Wytwórni Uzbrojenia z 31 sierpnia 1939 r.

czas niedostatek mocy wytwórczych w zakresie prochu nitrocelulozowego, stosowanego w amunicji artyleryjskiej. Sugerowali zastąpienie go tańszymi i łatwiejszymi w produkcji materiałami wybuchowymi w postaci prochu nitroglicerynowego, amonowego oraz mieszanek saletry amonowej z kwasem pikrynowym, trotylem, dwunitronaftalenem itp. Już wówczas rozważali możliwość budowy szeregu nowych fabryk, m.in. prochu, nitrozwiązków, węglowodorów aromatycznych i kwasu pikrynowego. Zrodził się wtedy zamysł wykupienia od S.A. „Lignoza” i przeniesienia do rejonu bezpieczeństwa kompletu częściowo zużytych maszyn, stosowanych przez Niemców w czasie pierwszej wojny światowej do produkcji prochu amonowego⁹⁸.

Wstępny projekt planu rozbudowy przemysłu wojennego, przyjęty przez KSUS w lipcu 1936 r., przewidywał wydatkowanie z funduszy MSWojsk. 14 mln zł na utworzenie fabryki prochu amonowego i nitroglicerynowego oraz wytwórni materiałów wybuchowych. Oba zakłady miały być zlokalizowane w pobliżu Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach, w której zamierzano rozwinąć produkcję stężonego kwasu azotowego i chloru płynnego⁹⁹. Wymienione zadania inwestycyjne zyskały akceptację Sztabu Głównego, który zarazem krytycznie ocenił całość planu rozbudowy działu chemicznego. Według jego obliczeń dla pełnego pokrycia wojennego zapotrzebowania przemysłu amunicyjnego należało zbudować jeszcze jedną fabrykę prochu działowego i karabinowego oraz szereg wytwórni materiałów wybuchowych i środków chemicznych niezbędnych do ich produkcji. Specjaliści sztabowi określili potrzebne w tym dziale wytwórczości nakłady inwestycyjne na 52,2 mln zł. Jednakże, zdając sobie sprawę z ograniczonych możliwości skarbu państwa, opowiedzieli się za rozłożeniem wykonania planu na dwa etapy; w pierwszej jego fazie zaproponowali wydatkowanie na ten cel 36,5 mln zł. Kwota ta stanowiła ramy finansowe szczegółowego planu rozbudowy przemysłu chemicznego na lata 1937–1940, opracowanego przez Departament Uzbrojenia MSWojsk. w kwietniu 1937 r.¹⁰⁰

Wśród inwestycji zaplanowanych w tym dziale wytwórczości najszybsze efekty przyniosła rozbudowa zdolności produkcyjnych Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach. W okresie od 1 lipca 1937 r. do 30 czerwca 1938 r. wydatkowała ona na nowe inwestycje fabryczne ponad 5 mln zł, w tym około 3,8 mln zł na inwestycje specjalne, realizowane we-

⁹⁸ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.153. Zaopatrzenie w proch i materiały wybuchowe dla potrzeb produkcji amunicji. Referat z 19 czerwca 1935 r.

⁹⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 103. Wydatki inwestycyjne pokrywane z kredytów wojskowych; k.480. Zestawienie planu rozbudowy przemysłu z 1 lipca 1936 r.; sygn. I.303.4.136, k.9. Rozbudowa przemysłu wojennego. Notatka II wiceministra spraw wojskowych z 15 września 1936 r.

¹⁰⁰ Por. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 98–99. Wnioski i kalkulacje rozbudowy przemysłu wojennego do wysokości 100% pokrycia zapotrzebowania wojska; Dep. Uzbr., sygn., sygn. I.300.35.153. Plan rozbudowy przemysłu chemicznego na lata 1937/38–1939/40 z 23 kwietnia 1937 r.

dług wytycznych władz wojskowych¹⁰¹. W listopadzie 1937 r. Rada Administracyjna Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych opracowała program rozwoju dla Mościc na lata 1938–1939. Zaplanowana suma 14,8 mln zł miała być przeznaczona na budowę nowych oddziałów fabrycznych oraz zainstalowanie dodatkowych urządzeń, służących do zwiększenia produkcji komponentów nawozów sztucznych i materiałów wybuchowych¹⁰².

Program ten realizowany był konsekwentnie i w dobrym tempie. W okresie od 1 maja 1938 r. do 31 stycznia 1939 r. pochłonął ponad 13,9 mln zł. Kwota ta posłużyła do zbudowania urządzeń do rozkładu metanu, produkcji metanolu i formaliny, a także do zwiększenia zdolności wytwórczych instalacji syntezy amoniaku z 66 t do 96 t, kwasu azotowego technicznego ze 170 t do 255 t, kwasu azotowego stężonego z 20 t do 70 t, chloru gazowego z 6 t do 8 t, chloru ciekłego z 4 t do 11 t. Zakup nowych agregatów prądowców za cenę 2 mln zł pozwolił na zwiększenie mocy elektrowni z 24,9 MW do 31,9 MW. Na inwestycje szczególnie ważne dla obrony państwa, do których zaliczono aparaturę do produkcji stężonego kwasu azotowego i ciekłego chloru, Zjednoczone Fabryki otrzymały dotację Ministerstwa Spraw Wojskowych w wysokości 2,1 mln zł. Większość jednak wydatków pokryły z zysków brutto i korzystały z przysługującego im prawa do ulg podatkowych¹⁰³.

Obok inwestycji produkcyjnych Zjednoczone Fabryki współfinansowały budownictwo mieszkaniowe w Mościcach. W roku obrachunkowym 1937/38 wydatkowały około 500 000 zł na postawienie 30 domków na osiedlu robotniczym oraz 5 budynków wielorodzinnych dla pracowników umysłowych i fizycznych. W 1939 r. rozpoczęły budowę następnej serii 10 domków robotniczych za kwotę 250 000 zł. W omawianym okresie Zjednoczone Fabryki dwukrotnie zaciągały kredyty na budownictwo mieszkaniowe w Towarzystwie Osiedli Robotniczych na łączną sumę 300 000 zł. Owe przedsięwzięcia inwestycyjne spotykały się z życzliwością i poparciem ministra skarbu E. Kwiatkowskiego, byłego dyrektora naczelnego państwowego koncernu azotowego¹⁰⁴.

¹⁰¹ AAN, Min. Skarbu, sygn. 26. Sprawozdanie bilansowe Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie za okres od 1 lipca 1937 r. do 30 czerwca 1938 r. Załącznik nr 14.

¹⁰² Tamże, sygn. 27. Pismo ministra przemysłu i handlu A. Romana do ministra skarbu E. Kwiatkowskiego z 12 grudnia 1937 r. w sprawie inwestycji w Zjednoczonych Fabrykach Związków Azotowych.

¹⁰³ Tamże, sygn. 5891, k. 38–38 i 42–51. Pismo Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 23 lutego 1939 r. + 10 załączników w sprawie ulg inwestycyjnych.

¹⁰⁴ Tamże, sygn. 26. Sprawozdanie bilansowe Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie za okres od 1 lipca 1937 do 30 czerwca 1938, załączniki nr 12 i 13; sygn. 27. Pismo ministra przemysłu i handlu A. Romana do ministra skarbu E. Kwiatkowskiego w sprawie budowy domów robotniczych w Mościcach z 4 stycznia 1939 r.; Pismo

Do najpilniejszych zadań inwestycyjnych w dziale wytwórczości chemicznej władze wojskowe zaliczyły budowę fabryki prochu. W kosztorysie wstępnym z 4 września 1936 r. Departament Uzbrojenia oszacował niezbędne nakłady na 10,2 mln zł, które posłużyć miały do wystawienia wytwórni składającej się z czterech oddziałów: nitrogliceryny, prochu nitroglicerynowego, prochu amonowego i nitrozwiązków aromatycznych. Zdolności wytwórcze fabryki pozwolić miały na miesięczną produkcję 235 t prochu nitroglicerynowego oraz 150 t prochu amonowego¹⁰⁵. W kwietniu 1937 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych, po konsultacjach ze Sztabem Głównym, doszło do wniosku, że w projektowanej wytwórni powinien być uruchomiony także oddział bawełny strzelniczej. Dodatkowe zadania inwestycyjne wpłynęły na podniesienie sumy kosztorysowej do 13 mln zł, która rozłożona została na trzy okresy budżetowe: 1937/38 – 3,6 mln zł; 1938/39 – 7 mln zł; 1939/40 – 2,4 mln zł. Początkowo Ministerstwo Spraw Wojskowych zamierzało większość tych wydatków pokryć dotacjami z własnego budżetu. Jedynie kwota 890 000 zł, przeznaczona na zakup nie wytwarzanych w kraju maszyn i urządzeń specjalnych, pochodzić miała z kredytu francuskiego i z niemieckiego długu tranzytowego wobec Polski¹⁰⁶.

Według wstępnych ustaleń sztabowych fabryka miała być zlokalizowana w Strzyżowie, przy linii kolejowej z Rzeszowa do Jasła. Jednak latem 1937 r. władze wojskowe podjęły ostateczną decyzję o usytuowaniu jej w Krajowicach k. Jasła, w miejscu zwanym Gamrat–Opacie, zapewniającym doskonale warunki biernej obrony przeciwlotniczej. Zadania związane z budową, uruchomieniem i przyszłą eksploatacją zakładu powierzono Państwowej Wytwórni Prochu i Materiałów Kruszących w Pionkach. Początkowo w nomenklaturze wojskowej obiekt ten nosił nazwę Wytwórni Prochu Nr 5, a od lipca 1938 r. przemianowano go na Państwową Wytwórnię Prochu Oddział Krajowice i związano organicznie jako zakład filialny z macierzystą wytwórnią w Pionkach, którą również obciążono kosztami budowy fabryki¹⁰⁷.

Departament Uzbrojenia planował rozpoczęcie budowy wytwórni prochu w lipcu 1937 r., jednakże zmiana lokalizacji oraz poszukiwanie pozabudżetowych źródeł jej finansowania spowodowały, że do właściwych robót terenowych przystąpiono dopiero na jesieni tego roku¹⁰⁸. Kierownictwo bu-

ministra skarbu E. Kwiatkowskiego do ministra przemysłu i handlu J. Romana w sprawie pokrycia wydatków na budownictwo mieszkaniowe w Mościcach z 21 lutego 1939 r.

¹⁰⁵ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.155. Kosztorys wstępny na budowę fabryki prochu nitroglicerynowego i amonowego z 4 września 1936 r.

¹⁰⁶ Tamże, sygn. I.300.35.153. Plan rozbudowy przemysłu chemicznego na lata 1937/38–1939/40.

¹⁰⁷ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 78–79. Plan zużycia kredytów 60 mln zł na rozbudowę przemysłu wojennego w 1938/39 r.; k. 107. Pismo wiceministra spraw wojskowych szefa Administracji Armii do Dyrekcji Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach z 3 lipca 1938 r.

¹⁰⁸ Szef Administracji Armii gen. Litwinowicz proponował na początku 1937 r. sprzedaż budowanej wówczas fabryki celulozy w Niedomicach Dyrekcji Lasów Państwowych za 8 mln zł. Uzyskane w ten sposób środki zamierzał zużyć na budowę fabryki prochu. Do transakcji tej

dowy starało się nadrobić powstałe opóźnienia. Według stanu na 31 marca 1938 r. na placu budowy pracowało 1044 robotników, a roboty terenowe zaawansowane były w 60 procentach¹⁰⁹. Do tego czasu Państwowa Wytwórnia Prochu w Pionkach wydatkowała na ten cel 1 748 000 zł, a więc zaledwie połowę zaplanowanej na ten rok sumy¹¹⁰. Ministerstwo Spraw Wojskowych, w obawie o dalszy postęp robót w Krajowicach, zażądało od niej podniesienia nakładów inwestycyjnych w okresie budżetowym 1938/39 do kwoty 8 mln zł¹¹¹. Zwiększone wydatki inwestycyjne poniesione w 1938 r. umożliwiły wykonanie drogi dojazdowej do Jasła, mostu drogowego na Wisłocze, bocznicy kolejowej, linii energetycznej, gazociągu i głównych obiektów fabrycznych. W 1939 r. rozpoczęto montaż maszyn i urządzeń oraz gromadzenie surowców do przerobu technologicznego, jednakże do momentu wybuchu wojny nie zdołano zakończyć budowy i uruchomić produkcji¹¹². We wrześniu przerwane zostały również roboty na osiedlu mieszkaniowym. Do tego czasu oddana została willa bliźniacza dyrekcji, zaawansowana była budowa 24 mieszkań w dwóch domach wielorodzinnych, a ponadto zdołano wykonać jedynie fundamenty pod dwa dalsze bloki¹¹³.

Do udziału w realizacji programu inwestycyjnego władze wojskowe zdołały nakłonić Spółkę Akcyjną Przemysłu Chemicznego „Boruta” w Zgierzu, w której skarb państwa, za pośrednictwem Banku Gospodarstwa Krajowego, posiadał 80,4% akcji¹¹⁴. Przedsiębiorstwo zajmowało dominującą pozycję na rynku produktów organicznych, w szczególności specjalizowało się w przygotowaniu komponentów potrzebnych do wyrobu materiałów wybuchowych. Wytwarzało związki nitropochodne benzolu, fenolu, toluolu, ksylołu i naftaliny, służące do sporządzania mieszanek z saletrą amonową – mających zastosowanie w pociskach artyleryjskich, amunicji saperskiej i bombach lotniczych. W zakładach „Boruty” produkowano ponadto dwufenyloaminę, chlorowodurek aniliny i kwas pikrynowy – podstawowe składniki prochu bezdymnego, adamsytu, chloropikryny i innych gazów bojowych. Firma dostarczała również stężony kwas azotowy, środki lecznicze

jednak nie doszło z niewiadomych powodów. Zob. *Notatka Biura Administracji Armii MSWojsk. o pracach przy rozbudowie przemysłu wojennego ze stycznia 1937 r.* [w:] *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, dok. 24, s. 14.

¹⁰⁹ CAW, GISZ, sygn. I.302.4.94, k. 176. Wykaz zakładów przemysłowych budowanych z kredytów lub przy pomocy finansowej MSWojsk. Załącznik nr 2 do pisma szefa Departamentu Dowodzenia Ogólnego do szefa Biura Inspekcji GISZ z 31 marca 1938 r.

¹¹⁰ AAN, Min. Skarbu, sygn. 18. Inwestycje państwowych przedsiębiorstw skomercjalizowanych.

¹¹¹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 78–79. Plan zużycia kredytów 60 mln zł na rozbudowę przemysłu wojennego w 1938/39 r.

¹¹² Por. J. Petrus, *Budownictwo Centralnego Okręgu Przemysłowego na Rzeszowszczyźnie*, s. 170; B. Kaczmar, *Centralny Okręg Przemysłowy*, s. 43–44.

¹¹³ J. Chwałupski, *Osiedla mieszkaniowe...*, s. 43–44.

¹¹⁴ CAW, Biuro Przem. Woj., sygn. I.300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie z działalności przedsiębiorstw..., s. 30–33.

i odkażające oraz barwniki syntetyczne, wśród nich poszukiwany przez wojsko koloru khaki, stosowany do farbowania tkanin mundurowych, wyrobów gumowych, mas plastycznych i innych materiałów¹¹⁵. W 1935 r. S.A. „Boruta” wydzierżawiła od BGK fabrykę kalafonii i terpentyny, należąca do zbankrutowanego Towarzystwa Przetworów Drzewnych „Jarot” sp. z o.o. w Rudniku nad Sanem. Dzięki reorganizacji procesu produkcyjnego wytwórnia ta zwiększyła dostawy na rynek poszukiwanych półfabrykatów do wyrobu farb olejnych, lakierów, pokostów i smarów¹¹⁶.

Wymienione względy sprawiły, że 4 sierpnia 1937 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych zawarło umowę z przedsiębiorstwem Przemysł Chemiczny „Boruta” S.A. w Zgierzu o budowę i uruchomienie Wytwórni Nitrozwiązków Organicznych „Nitroza” w miejscowości Oblesna Góra k. Sarzyny w powiecie łancuckim. Na jej podstawie spółka zobowiązała się wybudować fabrykę na terenie stanowiącym własność MSWojsk. oraz wyposażać ją w instalacje do produkcji stężonego kwasu azotowego, chloru i chlorobenzenu, będących materiałami wyjściowymi do wyrobu nitrozwiązków, a mianowicie kwasu pikrynowego i dwunitronaftalenu. Oprócz materiałów wybuchowych wytwórnia produkować miała półfabrykaty dla przemysłu farmaceutycznego, papierniczego, barwnikowego i nawozy azotowe dla rolnictwa. Wstępny kosztorys przewidywał nakłady inwestycyjne w wysokości 16 mln zł. Wydatki te pokrywało Ministerstwo Spraw Wojskowych, wypłacając S.A. „Boruta” zaliczki na zakup maszyn i urządzeń oraz miesięczne raty w miarę postępu budowy fabryki¹¹⁷.

Wiosną 1938 r. wojsko przekazało spółce około 360 ha uzbrojonych terenów fabrycznych, położonych w odległości 4 km od Sanu nad rzeką Trzebośnicą¹¹⁸. Oprócz tego do sierpnia 1939 r. otrzymała ona od MSWojsk. 6,1 mln zł kredytu gotówkowego, w tym około 3,7 mln zł na zakup szwajcarskiej i krajowej aparatury do wyrobu nitrozwiązków¹¹⁹. Władze wojskowe zdawały sobie sprawę z konieczności przyspieszenia wykonania tej inwesty-

¹¹⁵ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.165. Wytwórczość Sp. Akc. Przemysł Chemiczny „Boruta” pod kątem widzenia potrzeb przemysłu wojennego. Referat z 11 maja 1937 r.; AAN, KEM, sygn. 1289. Załącznik nr 1 do pisma L.dz. 936/tjn. PW. Sp. Akc. Przemysł Chemiczny „Boruta” w Zgierzu.

¹¹⁶ AAN, Min. Skarbu, sygn. 18, k. 124. Uwagi Banku Gospodarstwa Krajowego do streszczenia części szczegółowej sprawozdania Komisji do Zbadania Gospodarki Przedsiębiorstw Państwowych; XVIII sprawozdanie Związku Przemysłu Chemicznego Rzeczypospolitej Polskiej za rok 1938, Warszawa 1939, s. 12.

¹¹⁷ AAN, Prok. Gen., sygn. 88. Pismo szefa Departamentu Uzbrojenia MSWojsk. do Prokuraturii Generalnej z 7 września 1937 r. oraz Projekt umowy pomiędzy Ministerstwem Spraw Wojskowych a firmą „Boruta” S.A. w Zgierzu; CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 71. Pismo II wiceministra spraw wojskowych do szefa Sztabu Głównego z 23 lutego 1938 r.

¹¹⁸ B. Kaczmar, *Centralny Okręg Przemysłowy*, s. 22.

¹¹⁹ CAW, akta Przemysłu Chemicznego „Boruta” S.A., sygn. I.364.3.2, k. 116. Wykaz budynków, urządzeń i materiałów ubezpieczonych przez Wytwórnę Nitrozwiązków w Sarzynie na dzień 31 lipca 1939 r.

cji. W planie rozdziału kredytów na okres budżetowy 1939/40 przyznały 7 mln zł na dalszą budowę fabryki i 750 000 zł na zapoczątkowanie wytwórczości pentrytu w Sarzynie¹²⁰. Do wybuchu wojny ukończono 3 spośród 33 rozpoczętych budynków przemysłowych i administracyjnych, jednak żadnej produkcji nie uruchomiono. Natomiast na osiedlu fabrycznym wybudowano 48 mieszkań dla majstrów i robotników w czterech blokach wielorodzinnych, 8 mieszkań dla inżynierów i urzędników oraz willę dyrektorską. Ponadto przekazano do użytku kasyno i hotel na 30 łózek¹²¹.

W styczniu 1938 r. Biuro Przemysłu Wojennego MSWojsk., po długotrwałych pertraktacjach, nakłoniło dyrekcję Związku Koksowni w Katowicach do podjęcia decyzji o budowie w Centralnym Okręgu Przemysłowym zakładu destylacji benzolu surowego¹²². Zabiegi władz wojskowych wokół utworzenia tej wytwórni podyktowane były potrzebą zwiększenia produkcji toluenu czystego, niezbędnego składnika do wytwarzania trotylu i innych mieszanek wybuchowych¹²³. Dotychczasowe możliwości w tym zakresie były nader ograniczone, ponieważ w zakładach chemicznych Związku Koksowni w Hajdukach Wielkich jedyne w kraju instalacje do oczyszczania benzolu surowego były silnie wyeksploatowane, a ponadto nie dawały gwarancji ciągłości dostaw na wypadek konfliktu zbrojnego z Niemcami z uwagi na swe przygraniczne położenie¹²⁴.

W sierpniu 1938 r. projektowana wytwórnia pod nazwą Zakłady Chemiczne Związku Koksowni zlokalizowana została w Chmielowie k. Tarnobrzega w miejscu wskazanym przez MSWojsk.¹²⁵ Zająć miała 32 ha częściowo zalesionego gruntu oraz teren pod drogę dojazdową i bocznice kolejową długości 2 km. Projekt fabryki przewidywał wyposażenie jej w urządzenia do destylacji 18 500 t benzenu surowego rocznie na frakcje benzolową, toluenową i ksylołową oraz zainstalowanie aparatury do rafinacji i rektyfikacji owych destylatów, umożliwiającej otrzymanie 1600 t toluenu czystego, 900 t ksylołu i 13 000 t benzolu oczyszczonego do wzbogacania mieszanek napędowych benzynowo-spirytusowych. Zakłady miały czerpać energię z elektrowni w Mościcach, gaz ziemny zaś z budowanego w pobliżu gazociągu centralnego firmy „Polmin”. Według prowizorycznych obliczeń nakłady

¹²⁰ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.115. Plan rozdziału kredytów na rozbudowę przemysłu wojennego i uruchomienie produkcji w okresie budżetowym 1939/40.

¹²¹ J. Chałupski, *Osiedla mieszkaniowe...*, s. 63–64.

¹²² AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 233. Pismo szefa Biura Przemysłu Wojennego MSWojsk. płk. Ottona Czuruka do dyrekcji Związku Koksowni Sp. z o.o. w Katowicach z 23 marca 1938 r. tjn.

¹²³ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.153. Zaopatrzenie w prochy i materiały wybuchowe... Referat z 19 czerwca 1935 r.

¹²⁴ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 222. Pismo szefa Biura Przemysłu Wojennego MSWojsk. do dyrekcji Związku Koksowni w Katowicach z 13 lipca 1937 r. tjn.

¹²⁵ Tamże, k. 221. Odpis pisma szefa Biura Przemysłu Wojennego MSWojsk. płk. Stanisława Witkowskiego do Związku Koksowni w Katowicach z 30 września 1938 r.

inwestycyjne zaplanowane zostały na 3,5 mln zł¹²⁶. Fabryka po uruchomieniu zatrudniałaby 50 robotników w ruchu ciągłym¹²⁷.

Związek Koksowni wyraził gotowość samodzielnego sfinansowania budowy zakładów przerobu benzolu surowego, przeprowadził studia techniczne i terenowe, zawarł umowę wstępną z gromadą Chmielów o zakup gruntów pod fabrykę, jednakże rozpoczęcie inwestycji uzależnił od przyznania mu z tego tytułu ulg podatkowych. Postanowienie ministra skarbu w tej sprawie zapadło dopiero 14 marca 1939 r. W zaistniałej sytuacji firma mogła co najwyżej zapoczątkować roboty terenowe, nie mając szans na uruchomienie wytwórni przed wybuchem wojny¹²⁸.

Wśród zamierzeń inwestycyjnych w COP na uwagę zasługują również starania władz wojskowych o utworzenie fabryki fosforu żółtego, mającego zastosowanie w amunicji dymnej i zapalającej, wprowadzonej na uzbrojenie armii w październiku 1935 r.¹²⁹ Materiał ów wykorzystywany był w niewielkich ilościach do napełniania granatów ręcznych i pocisków moździerzowych 81 mm. Roczne zapotrzebowanie wynosiło zaledwie 70 t i pokrywane było zakupami zagranicznymi. Zaspokojenie autarkicznych dążeń do posiadania w kraju tego rodzaju wytwórni napotkało szereg trudności. Badania laboratoryjne wykazały małą przydatność do produkcji fosforu kości zwierzęcych i niskoprocentowych fosforytów, występujących nad Wisłą w okolicach Rachowa i Annapola. Próby nakłonienia do ich przetwarzania Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach nie przyniosły spodziewanych rezultatów z uwagi na wysoką cenę energii zużywanej w procesie elektrotermicznym oraz niewielkie możliwości sprzedaży fosforu na rynku krajowym. Wobec tego w Departamencie Uzbrojenia zrodził się zamiysł zbudowania instalacji do jego otrzymywania w zakładach powstających przy pomocy kredytowej MSWojsk.: w Wytwórni Nitrozwiązków w Sarzynie lub fabryce magnezu metalicznego w Bliżynie. Urządzenia te miałyby charakter mobilizacyjny i w razie wojny przetwarzałyby zapasy surowców zgromadzonych przy fabrykach superfosfatów¹³⁰.

W grudniu 1937 r. Departament Uzbrojenia rozpoczął w tej sprawie rozmowy z firmą Société des Produits Chimique Coignet w Paryżu, proponując jej zakup licencji i wybudowanie na koszt MSWojsk. fabryki fosforu o zdolności wytwórczej 500 kg na dobę. Przedstawiciele firmy francuskiej

¹²⁶ Tamże, k. 17–18. Pismo Związku Koksowni do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie ulg inwestycyjnych z 12 października 1938 r.

¹²⁷ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Materiały Biura Planowań MSWojsk. Centralny Okręg Przemysłowy.

¹²⁸ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 209–210. Pismo Związku Koksowni do Ministerstwa Skarbu z 11 lutego 1939 r.; Postanowienie ministra skarbu z 14 marca 1939 r. w sprawie ulg dla firmy Związek Koksowni sp. z o.o. w Katowicach.

¹²⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4128, k. 106. Wydatki inwestycyjne pokrywane z kredytów wojskowych.

¹³⁰ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.126. Referat w sprawie krajowej produkcji fosforu.

odnieśli się do tej oferty niechętnie, stawiając warunki trudne do przyjęcia dla strony polskiej, co doprowadziło do zerwania negocjacji w styczniu 1939 r. W tym samym czasie Zakłady Elektro S.A. w Łaziskach Górnych wystąpiły z propozycją wybudowania w Stalowej Woli fabryki elektrotermicznej z dwoma piecami łukowymi do otrzymywania żelazokrzemu i żelazochromu¹³¹. W kwietniu Departament Uzbrojenia, za pośrednictwem Towarzystwa Importu Surowców „Tissa” S.A., nawiązał rozmowy z dyrekcją Zakładów Elektro w sprawie uruchomienia instalacji do produkcji fosforu przy projektowanej wytwórni stopów¹³². W czerwcu 1939 r. wyraziła ona gotowość zainstalowania pieca fosforowego w Stalowej Woli dla celów mobilizacyjnych. W czasie pokoju stałby on nieczynny, a fosfor byłby wytwarzany w Łaziskach na tanim prądzie (2 gr za kWh) i przy zastosowaniu elektrod węglowych własnego wyrobu. Według deklaracji dyrekcji uruchomienie produkcji mogłoby nastąpić w ciągu 4–6 miesięcy pod warunkiem udzielenia Zakładom Elektro długoterminowego kredytu inwestycyjnego w wysokości 1 250 000 zł¹³³.

Spóźnione próby nakłonienia firm górnośląskich do działalności inwestycyjnej w COP nie mogły przynieść spodziewanych efektów. Władze wojskowe decydowały się na tę współpracę w ostateczności, mając świadomość ich powiązań z kapitałem niemieckim, którego obecność w polskim przemyśle zbrojeniowym uważały za najmniej pożądaną¹³⁴. Natomiast na aktywne współdziałanie z MSWojsk. liczyć mogła, w znacznym stopniu już spolonizowana, S.A. „Lignoza” w Katowicach. Jej kapitał znajdował się w rękach kilkunastu akcjonariuszy. Największymi udziałowcami były dwa koncerny państwowe: Wspólnota Interesów S.A. i Polskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku S.A. oraz Giesche S.A., kontrolowana przez holding Silesian-American Corporation¹³⁵. W czerwcu 1937 r. „Lignoza” otrzymała zgodę na utworzenie dużego oddziału fabrycznego w Pustkowie k. Dębicy i przeniesie-

¹³¹ Zakłady Elektro S.A. eksploatowały największą w Polsce elektrownię o mocy 87.1 MW oraz posiadały wytwórnię stopów żelaza w Łaziskach Górnych, produkującą m.in. żelazochrom, żelazokrzem, żelazofosfor, krzemomangan, glinokrzem. Zob. W. Amann, *Elektrotermia w Polsce*. „Przegląd Chemiczny” 1939, nr 5, s. 367.

¹³² Towarzystwo Importu Surowców „Tissa” S.A. w Warszawie z kapitałem 2.5 mln zł, utworzone zostało 4 kwietnia 1938 r. przez Spółkę Eksportu Przemysłu Wojennego „Sepewe” S.A., której udziały znajdowały się w posiadaniu przedsiębiorstw państwowych i prywatnych. Zob. *Sprawozdanie zarządu Spółki „Sepewe” Eksport Wytworów Polskiego Przemysłu Spółka Akcyjna w Warszawie*. Oprac. P. Stawicki, *Przyczynek do historii polskiego przemysłu zbrojeniowego*. „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1963, z. 1, s. 291–295.

¹³³ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.126. Projekt budowy instalacji do produkcji fosforu żółtego w COP z 17 czerwca 1939 r.

¹³⁴ E. Kozłowski, *Wojsko Polskie...*, s. 43–47.

¹³⁵ CAW, Biuro Przem. Woj., sygn. I.300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie z działalności przedsiębiorstw..., s. 122; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Anonimowi władcy. Z dziejów kapitału obcego w Polsce (1918–1939)*, Warszawa 1968, s. 150–154.

nie do niego urządzeń z zakładów górnośląskich w Krywałdzie¹³⁶. O przyjęciu tej oferty przesądziło niekorzystne, przygraniczne położenie owych zakładów, które zaliczane były do największych w kraju producentów tworzyw sztucznych oraz środków wybuchowych i zapalających dla górnictwa¹³⁷.

Jesienią 1937 r. spółka zakupiła od Samuela Kurdta i Sławiussa Tiefena 670 ha gruntów leśnych w Pustkowie, rozciągających się między Wołą Brzeźnicką, Rudkami i stacją kolejową w Kochanówce. Niemal od razu rozpoczęła budowę boczny kolejowej i dróg dojazdowych oraz niwelację terenu pod 53 obiekty przemysłowe i 24 domy na osiedlu mieszkaniowym¹³⁸. Na początku 1938 r. przystąpiono do wznoszenia hal fabrycznych, a już 20 kwietnia 1939 r. uruchomiono dział bakelitu o wydajności 10 t miesięcznie. Ogółem przed wybuchem wojny ukończono 19 obiektów produkcji podstawowej i pomocniczej. Zainstalowano w nich urządzenia pozwalające na wytworzenie w ciągu miesiąca 60 t tłoczyw fenolowych, 40 t laminatów i 5 t żywic lanych. Oddano do eksploatacji oddział piorunianu rtęci, kapiszonów, spłonek, zapalników i amunicji sportowej. Przygotowano instalacje do wyrobu żywic technicznych oraz błony do klejenia dykty lotniczej. Oprócz tego wyposażono laboratorium badawcze w nowoczesne urządzenia do produkcji w skali półtechnicznej polistyrenu, żywic lakierowych, tłoczyw mocznikowych, syntezy formaldehydu z gazu ziemnego oraz acetylocelulozowych tłoczyw wtryskowych¹³⁹. Z racji wymienionych inwestycji S.A. „Lignoza” otrzymała prawo do ulg podatkowych w kwocie 11 750 000 zł¹⁴⁰. Latem 1939 r. załoga wytwórni w Pustkowie liczyła ponad 400 robotników¹⁴¹. Wykwalifikowany personel techniczny i administracyjny pochodził z zakładów w Krywałdzie. Z myślą o jego potrzebach wybudowano 7 willi jednorodzinnych, 6 dwurodzinnych, 2 domy czterorodzinne oraz 24 mieszkania w dwóch blokach wielorodzinnych. Ponadto na osiedlu fabrycznym oddano do użytku hotel z 21 miejscami noclegowymi, budynek straży pożarnej z garażami i kaplicę. Do wybuchu wojny zrealizowano w sumie 80% zabudowy przemysłowej i tylko 35% projektowanych budynków mieszkalnych¹⁴².

Ministerstwo Spraw Wojskowych, mając na uwadze uniezależnienie kraju od importu podstawowych surowców strategicznych, od 1925 r. fi-

¹³⁶ „Gazeta Polska” nr 164 z 15 czerwca 1939 r.

¹³⁷ Do S.A. „Lignoza”, oprócz wytwórni prochu czarnego i materiałów wybuchowych w Krywałdzie, należały jeszcze zakłady celulozowo-papiernicze w Pniowcu oraz fabryka nitrogliceryny i dynamitów w Bieruniu Starym. Zob. CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.165. „Lignoza” S.A. w Katowicach; XVIII sprawozdanie Związku Przemysłu Chemicznego..., s. 9.

¹³⁸ „Echo Załogi” z 12 stycznia 1979 r.

¹³⁹ „COP Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 23, s. 8; „Echo Załogi” z 1 stycznia 1970 r.; L. Mroczyńska, *Dębica w latach drugiej niepodległości* [w:] *Dębica. Zarys dziejów miasta i regionu*. Praca zbiorowa pod red. J. Buszki i F. Kiryka, Kraków 1995, s. 386-387.

¹⁴⁰ AAN, Min. Skarbu, sygn. 6564. Wykaz przedsiębiorstw i osób, którym przyznano prawo do ulg na podstawie ustawy o ulgach inwestycyjnych z 9 kwietnia 1938 r.

¹⁴¹ „Echo Załogi” z 15 kwietnia 1968 r. oraz z 12 lutego 1979 r.

¹⁴² J. Chałupski, *Osiedla mieszkaniowe...*, s. 72.

nansowało doświadczenia laboratoryjne nad otrzymywaniem sztucznego kauczuku prowadzone w Chemicznym Instytucie Badawczym w Warszawie¹⁴³. Badania pod kierunkiem inż. Wacława Szukiewicza przyniosły nadspodziewanie obiecujące wyniki, bowiem polski produkt okazał się lepszy i tańszy od niemieckiego kauczuku, tzw. „buny”¹⁴⁴. W 1936 r., przy subwencji Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Państwowego Monopolu Spirytusowego, wykonano w tymże Instytucie eksperymentalną partię tego surowca na instalacjach półfabrycznych, która potwierdziła techniczne i ekonomiczne walory zastosowanej metody. Dzięki temu otworzyły się możliwości uruchomienia produkcji kauczuku syntetycznego na skalę przemysłową¹⁴⁵. W tym celu 6 listopada 1937 r. zawiązała się firma pod nazwą Zakłady Chemiczne „Dębica” S.A. w Warszawie z kapitałem 1,1 mln zł, podzielonym pomiędzy współników: S.A. „Stomil” w Poznaniu i Zrzeszenie Producentów Spirytusu w Warszawie. Statut spółki zezwalał ministrowi spraw wojskowych na delegowanie swoich przedstawicieli do rady nadzorczej. Na jej prezesa powołano byłego ministra rolnictwa Leona Janta-Polczyńskiego, dyrektorem zaś mianowano inż. Józefa Milewskiego. Przedsiębiorstwo miało za zadanie przetwarzanie alkoholu etylowego na sztuczny kauczuk według metody opracowanej w Chemicznym Instytucie Badawczym, stanowiącej własność MSWojsk., udzielonej nowo powstałej spółce na podstawie zawartej z nią umowy licencyjnej¹⁴⁶.

Spółka zakupiła w Dębicy 10 ha gruntów, opracowała projekt i kosztorys budowy fabryki kauczuku syntetycznego, tzw. „keru”, który miał być wytwarzany z gorszych gatunków spirytusu melasowego i drożdżowego oraz odpadowych frakcji spirytusu konsumpcyjnego. Za kwotę 1 474 300 zł zamierzała wybudować i wyposażyć wytwórnię składającą się z trzech oddziałów: erytrenu, polimeryzacji i produktów ubocznych. Początkowa zdolność produkcyjna obliczona była na 10–15 t kauczuku, natomiast w przyszłości projektowano podniesienie wydajności do 50 t miesięcznie¹⁴⁷. W latach

¹⁴³ CAW, Kanc. SG, sygn. I.303.2.18. Plan ukończenia dotychczasowego programu rozbudowy przemysłu wojennego. Załącznik nr 8 do planu rozbudowy przemysłu wojennego do końca 1930 r.

¹⁴⁴ Szerzej o tym: W. Szukiewicz, *Widoki powstania i rozwoju przemysłu kauczukowego* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. VI. Sekcja przemysłów chemicznych i pokrewnych*, Warszawa 1938, s. 61–66.

¹⁴⁵ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k.105. Wydatki inwestycyjne pokrywane z kredytów wojskowych; *Notatka Biura Administracji Armii MSWojsk. o pracach przy rozbudowie przemysłu wojennego* [w:] *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, dok. nr 24, s. 115.

¹⁴⁶ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5701, k. 16–17. Statut Spółki Akcyjnej Zakłady Chemiczne „Dębica” zatwierdzony aktem notarialnym Rep. 4227 z 6 listopada 1937; Tamże, k. 14. Pismo Zakładów Chemicznych „Dębica” S.A. do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 25 listopada 1938 r. w sprawie ulg inwestycyjnych.

¹⁴⁷ Tamże, k. 18. Kosztorys Fabryki Chemicznej w Dębicy z 6 maja 1938 r.; W. Ostafin, „Rozwój przemysłu w Dębicy w okresie międzywojennym” (praca magisterska w Inst. Hist. WSP w Krakowie, s. 22).

1938–1939 zrealizowano tylko część zaplanowanych inwestycji: oddział „keru”, walcownię kauczuku, kotłownię, kilka zbiorników na spirytus, bocznice kolejową i budynek administracyjny. W grudniu 1938 r. wyprodukowano próbną partię 300 kg kauczuku syntetycznego. Przed wybuchem wojny wytwórczość osiągnęła 8 t miesięcznie, przy zatrudnieniu 126 pracowników, w tym 90 robotników w ruchu ciągłym na trzy zmiany. „Ker” w małych ilościach stosowany był eksperymentalnie w mieszaniu z kauczukiem naturalnym do produkcji opon, uszczelek, pasków klinowych. Niewielka wydajność instalacji nie zapewniała samowystarczalności przemysłu gumowego na wypadek mobilizacji¹⁴⁸.

Władze wojskowe, dążąc do zaspokojenia potrzeb wytwórni samochodowych Państwowych Zakładów Inżynierii w Warszawie, zaproponowały poznańskiemu „Stomilowi” wybudowanie kosztem około 3 mln zł oddziału fabrycznego w rejonie bezpieczeństwa¹⁴⁹. W marcu 1937 r. firma ta zakupiła w tym celu 30 ha zalesionych gruntów na przedmieściu Dębicy¹⁵⁰. Z uwagi na brak gotowych projektów technicznych roboty terenowe rozpoczęły się dopiero na jesieni tego roku. Ograniczyły się one wówczas do wywiercenia studni i ułożenia 2 km wodociągu o dużej przepustowości¹⁵¹. Do właściwych prac budowlano-montażowych przy obiektach Fabryki Gum Jezdnych przystąpiono 1 kwietnia 1938 r., a już 30 czerwca, a więc w trzy miesiące później ukończono konstrukcję głównej hali fabrycznej o długości 250 m, w której znajdowały się stanowiska produkcyjne, magazyny surowców i wyrobów gotowych oraz pomieszczenia biurowe. Oprócz tego wzniesiono kotłownię, stację pomp oraz budynki gospodarcze. Przy robotach drogowych, murarskich i montażowych pracowało wtedy około 700 robotników. Wytwórnia wyposażona została w maszyny i urządzenia zakupione w Anglii od Francis Show Co. Ltd. Manchester, natomiast dokumentację technologiczną, w oparciu o najnowocześniejsze doświadczenia i wzory amerykańskiej firmy General Tire and Rubber Company, opracowali polscy inżynierowie – Kazimierz Obrębski, Wiktor Piotrowski i Henryk Sagan¹⁵².

¹⁴⁸ L. Pakuła, *Fazy rozwojowe przemysłu Dębicy* [w:] *Dębica. Zarys dziejów...*, s. 606; B. Kaczmar, *Centralny Okręg Przemysłowy*, s. 20.

¹⁴⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 90. Kolejność potrzeb w zakresie rozbudowy przemysłu wojennego; Tamże, k. 481. Program rozbudowy przemysłu wojennego w zakresie surowców.

¹⁵⁰ W 1936 r. „Stomil” nosił się z zamiarem wybudowania fabryki w Tarnowie, lecz Ministerstwo Spraw Wojskowych nie wyraziło zgody na tę lokalizację. Zob. *Pismo II wiceministra spraw wojskowych gen. A. Litwinowicza z 27 października 1936 r. w sprawie rozmieszczenia nowych zakładów. Załącznik nr 1* [w:] *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, dok. 20, s. 99.

¹⁵¹ L. Mrocza, *Dębica...*, s. 384.

¹⁵² *Niezależność w produkcji gum jezdnych. Kilka uwag o rozwoju Spółki Akcyjnej „Stomil” i budowie fabryki w Dębicy*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP z sierpnia 1939 r., s. 33; T. Świderek, *TC Dębica S.A. 60-lecie i siedem lat. Szkoła cierpliwości*, „Rzeczpospolita”, nr 245 z 19 października 1998 r., s. 5.

Pierwsze opony w Dębicy wyprodukowano 30 marca 1939 r., natomiast uroczyste otwarcie Fabryki Gum Jezdnych nastąpiło 4 kwietnia w obecności ministra Kwiatkowskiego. Wytwórnia zatrudniała wówczas 260 robotników, 16 inżynierów i techników oraz 9 pracowników administracyjnych. Od samego początku działalności eksploatacyjnej odczuwała niedostatek specjalistów, których musiała sprowadzać z Poznania. Z macierzystych zakładów wywoził się dyrektor fabryki dębickiej inż. Wacław Brzeziński, prawie cały personel techniczny, wielu walcowników, konfektionerów i wulkanizatorów, natomiast robotnicy niewykwalifikowani pochodzili z Dębicy i okolicznych wsi¹⁵³. Przed wybuchem wojny produkcja opon i dętek o różnych wymiarach stale wzrastała i była w całości kierowana na potrzeby wojska. Podstawowa wytwórczość opon samochodowych osiągnęła 350 sztuk na dobę. Oddział fabryczny „Stomilu” w Dębicy funkcjonował wówczas na trzy zmiany i zatrudniał około 600 pracowników¹⁵⁴.

Możliwości rozwoju przemysłu gumowego w COP wzrosły w końcu 1937 r. dzięki inicjatywie Ligi Obrony Powietrznej Państwa, która wspólnie z Zakładem Ubezpieczeń Społecznych i Zakładami Chemicznymi Grodzisk S.A. powołała spółkę pod nazwą Wytwórnia Masek i Sprzętu Przeciwigazowego S.A. w Warszawie. Firma zawiązała się w celu wybudowania w Lublinie fabryki masek przeciwigazowych dla ludności cywilnej. Koszt tej inwestycji obliczony był na 1 220 000 zł. Ministerstwo Spraw Wojskowych zobowiązało się do corocznego zakupu 150 000 masek tego typu. Według deklaracji LOPP wytwórnia lubelska miała być uruchomiona na początku 1940 r.¹⁵⁵

Budowa wielu konstrukcji fabrycznych i potrzeby przemysłu zbrojeniowego wzmogły popyt na gazy techniczne, służące do spawania i cięcia metali. W COP funkcjonowała fabryka gazów przemysłowych i przyrządów spawalniczych w Skarżysku-Kamiennej, założona w 1930 r. przez Francuskie Towarzystwo „Perkun” S.A.¹⁵⁶ W 1938 r. firma ta postanowiła rozbudować instalacje do produkcji tlenu i acetylenu oraz zorganizować ich dystrybucję w Centralnym Okręgu Przemysłowym¹⁵⁷. W tym samym czasie Państwowa

¹⁵³ „Echo Załogi” z 2 sierpnia 1974 r.

¹⁵⁴ „Echo Załogi” z 2 lipca 1974 r.; L. Mrocza, *Dębica...*, s. 385.

¹⁵⁵ Muzeum Okręgowe w Rzeszowie, sygn. MRR-K/34. Zestawienie zakładów w COP; J. Zając, *Dwie wojny. Mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski*, Londyn 1964, s. 159–163; J. Jasiewicz, *O produkcji masek przeciwigazowych w okresie międzywojennym*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1972, nr 2, s. 252–253.

¹⁵⁶ Fabryka ta zatrudniała około 80 osób. Ponadto firma „Perkun” posiadała wytwórnie w Warszawie, Trzebini, Lwowie, Dąbrówce Małej k. Szopienic, Knurowie, Poznaniu i Bydgoszczy. Zob. *Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1938*, poz. 5048; J. Rell, S. Przondo, S. Ciosk, *Zarys historii gospodarczej i społecznej Skarżyska-Kamiennej* [w:] *Skarżysko-Kamienna*. Studia i materiały pod red. M. Dobrowolskiej, J. Rajmana i T. Ziętary, Kraków 1977, s. 51.

¹⁵⁷ Postanowienie ministra przemysłu i handlu w porozumieniu z ministrami spraw wojskowych i skarbu z 4 czerwca 1938 r. w sprawie ulg dla przedsiębiorstwa pod firmą: Francuskie Towarzystwo „Perkun” S.A. w Warszawie, „Monitor Polski” nr 132 z 11 czerwca 1938 r., poz. 230.

Fabryka Związków Azotowych w Mościcach przeprowadziła modernizację ładowni tlenu, podnosząc jej wydajność ze 150 do 490 butli na dobę. Produkcja ta przy niewielkich inwestycjach mogła być w każdej chwili powiększona, bowiem w zakładach mościckich tlen wytwarzany był w ogromnych ilościach, jako produkt odpadowy podczas syntezy amoniaku¹⁵⁸.

W grudniu tegoż roku do Ministerstwa Przemysłu i Handlu wpłynęło podanie firmy „Gasaccumulator” S.A. w Katowicach, która zobowiązała się do założenia i uruchomienia w Łańcucie fabryki acetylenu rozpuszczonego w acetonie oraz utworzenia przy niej oddziału wytwarzającego przyrządy i urządzenia elektrotechniczne. W maju 1939 r. spółka otrzymała z tego tytułu prawo do ulg podatkowych i przystąpiła do budowy projektowanej wytwórni¹⁵⁹. Według oceny specjalistów ze Stowarzyszenia dla Rozwoju Spawania i Cięcia Metali wymienione przedsięwzięcia inwestycyjne w zupełności pokrywałyby zapotrzebowanie COP na gazy techniczne i niezbędną do ich stosowania aparaturę¹⁶⁰.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE W RZESZOWIE I MIELCU

W latach trzydziestych nastąpiły głębokie przeobrażenia w polskim przemyśle lotniczym. Proces ten zapoczątkowano już w 1932 r., przygotowując projekt modernizacji Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie, funkcjonujących dotychczas w drewnianych hangarach na lotnisku mokotowskim i dysponujących przestarzałym wyposażeniem, odziedziczonym po Centralnych Warsztatach Lotniczych¹⁶¹. Nakłady inwestycyjne w kwocie 10,4 mln zł przeznaczono na budowę zupełnie nowych obiektów fabrycznych na lotnisku Okęcie, ponadto około 16 mln zł wydatковано na zakup obrabiarek w Niemczech i we Francji. W drugiej połowie 1934 r. do nowo wzniesionych budynków przeniesiono narzędziownię i niektóre działy pomocnicze, natomiast zasadnicza przeprowadzka maszyn i urządzeń do produkcji samolotów metalowych nastąpiła we wrześniu i październiku

¹⁵⁸ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 50–51. Załączniki 9 i 10 do pisma Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 3 lutego 1939 r.

¹⁵⁹ Tamże, sygn. 6564. Wykaz przedsiębiorstw i osób, którym przyznano prawo do ulg podatkowych na podstawie ustawy o ulgach inwestycyjnych z 9 kwietnia 1939 r.; Postanowienie ministra przemysłu i handlu w porozumieniu z ministrami spraw wojskowych i skarbu z 10 maja 1939 r. w sprawie ulg dla przedsiębiorstwa pod firmą: „Gasaccumulator” S.A. w Katowicach, „Monitor Polski” nr 112 z 16 maja 1939 r., poz. 262.

¹⁶⁰ A. Sznerr, *Podstawy rozwoju spawalnictwa w COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP z sierpnia 1939 r., s. 30.

¹⁶¹ Państwowe Zakłady Lotnicze utworzone zostały jako przedsiębiorstwo skomercjalizowane na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 21 grudnia 1927 r. Zob. Dz.URP 1928, nr 4, poz. 27.

1935 r.¹⁶² W tymże roku, na podstawie aktu notarialnego z 6 maja, MSWojsk. wykupiło od Polskich Zakładów Škody S.A. w Warszawie za cenę 9 mln zł fabrykę silników lotniczych na Okęciu, a następnie przekształciło ją w oddział filialny PZL pod nazwą Wytwórnia Silników Nr 1. W latach 1935–1936, kosztem 3,5 mln zł, została ona znacznie rozbudowana: utworzono nową narzędziownię, kablownię i wydział mechaniczny, a ponadto powiększono park maszynowy z 300 do 600 obrabiarek¹⁶³.

Wymienione przedsięwzięcia inwestycyjne przyczyniły się do podniesienia zdolności wytwórczych fabryk wchodzących w skład PZL. Wytwórnia Płatowców na Okęciu mogła miesięcznie wyprodukować 36 samolotów myśliwskich lub 10 bombowych, natomiast moce produkcyjne Wytwórni Silników wzrosły z 15 do 20 jednostek napędowych¹⁶⁴. Osiągnięcia te nie mogły jednak przesłonić faktycznego stanu przemysłu lotniczego, który z trudem zaspokajał bieżące pokojowe potrzeby armii, na wypadek zaś wojny przygotowany był do odtworzenia zaledwie około 40% norm przewidywanego zużycia sprzętu samolotowego¹⁶⁵. Wobec tego już w listopadzie 1935 r. szef Departamentu Aeronautyki uznał za konieczne wykorzystanie PZL jako podstawy kadrowej i szkoleniowej dla przyszłych placówek przemysłowych w rejonie bezpieczeństwa. Gen. Ludomir Rayski, konkretyzując swoje zamierzenia inwestycyjne, postulował stworzenie fabryki płatowców metalowych w Lublinie w oparciu o doświadczony personel zbankrutowanej firmy E. Plage i T. Laškiewicz albo w Mielcu, gdzie przewidziano budowę lotniska wojskowego. Zaproponował ponadto postawienie nowej fabryki silników w okolicach Dębicy – Rzeszowa, do której miał być przeniesiony oddział motorów lotniczych, funkcjonujący od 1934 r. w Państwowych Zakładach Inżynierii¹⁶⁶.

W marcu 1936 r. gen. Rayski, wspólnie z Kierownictwem Zaopatrzenia Aeronautyki, opracował nowy program i wstępny kosztorys rozbudowy przemysłu lotniczego, który zawierał sześć zadań inwestycyjnych na łączną kwotę 28,3 mln zł. Na pierwszym miejscu postawiona została budowa wytwórni silników lotniczych za sumę około 18,6 mln zł. Fabryka ta przy pracy

¹⁶² CAW, Dep. Bud. MSWojsk., sygn. I.300.63.224. Sprawozdanie Kierownictwa Budowy Państwowych Zakładów Lotniczych Wytwórnia Płatowców na Okęciu-Paluchu na dzień 1 marca 1936 r.; R. Bartel, J. Chojnacki, T. Królikiewicz, A. Kurowski, *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918–1939*, Warszawa 1978, s. 399; *Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL Warszawa-Okęcie. Najstarszy zakład lotniczy w Polsce*, Warszawa 1988, s. 39–41.

¹⁶³ M. Majewski, „Geneza i rozwój przemysłu lotniczego II Rzeczypospolitej” (praca doktorska w Arch. WSP w Krakowie), Kraków 1998, s. 194–199; J. Gołębiowski, *Przemysł wojenny...*, s. 120–121.

¹⁶⁴ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.106. Pismo szefa Departamentu Aeronautyki gen. L. Rayskiego do szefa Sztabu Głównego z 9 marca 1936 r.

¹⁶⁵ Tamże. Pismo szefa Departamentu Aeronautyki gen. L. Rayskiego do szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachewicza z 9 lipca 1936 r.

¹⁶⁶ CAW, Oddz. I SG, sygn. I.303.3.776. Referat gen. L. Rayskiego w sprawie wykonania 3-letniego planu rozbudowy lotnictwa w okresie 1933–1935 z 21 listopada 1935 r.

jednozmianowej wytwarzać miała miesięcznie 30 jednostek napędowych. Jej uruchomienie umożliwiłoby podniesienie zdolności produkcyjnych w tym zakresie o 150%. Przewidziana w planie fabryka płatowców, przy tych samych normach czasowych, obliczona była na wyrób 5 samolotów bombowych dwusilnikowych lub 18 myśliwskich. Zdolność wytwórcza PZL w tej dziedzinie powiększyłaby się o 50%. Koszt jej budowy skalkulowany został na 7,1 mln zł. Poza tym szef Departamentu Aeronautyki planował wydatkowanie przeszło 2,6 mln zł na utworzenie czterech mniejszych wytwórni: śmigieł metalowych, iskrowników, gaźników i łożysk kulkowych. Uruchomienie owych fabryk uniezależniłoby producentów samolotów od importu części dotychczas w kraju nie wytwarzanych¹⁶⁷.

W czerwcu 1936 r. programem gen. Rayskiego zainteresował się Sztab Główny. Fabryki PZL obłożone były wówczas zamówieniami MSWojsk. na samoloty P-23 „Karaś” oraz podpisały kontrakty na produkcję płatowców P-24, przeznaczonych na eksport do krajów bałkańskich. W tej sytuacji zachodziła obawa o gotowość przemysłu lotniczego do rozpoczęcia wytwarzania bombowców P-37 „Łoś” oraz podjęcia prac badawczych nad konstrukcją prototypu samolotu wielozadaniowego P-38¹⁶⁸. W związku z tym szef Sztabu Głównego wyraził pogląd, że należałoby przyspieszyć budowę projektowanych fabryk. Jednocześnie uznał za niecelowe, z punktu widzenia obrony przeciwlotniczej, zlokalizowanie drugiej wytwórni płatowców w Lublinie. Opowiedział się zdecydowanie za rozproszeniem przestrzennym przemysłu wojennego, choćby za cenę podniesienia nakładów inwestycyjnych. Stanowisko to oznaczało w praktyce zgodę na umieszczenie fabryki sprzętu lotniczego w widłach Wisły i Sanu¹⁶⁹.

Zamiar ten rozmiął się jednak z możliwościami budżetowymi Ministerstwa Spraw Wojskowych. Rozmowy sondażowe z dyrekcją Banku Gospodarstwa Krajowego o przyznanie na ten cel kredytu długoterminowego również nie przyniosły pozytywnych rezultatów¹⁷⁰. Wobec tego gen. Rayski zmuszony był ograniczyć swe postulaty inwestycyjne do 24 mln zł, bez wskazania źródeł ich finansowania. Kwota ta przyjęta została do planu rozbudowy przemysłu wojennego, zatwierdzonego uchwałą KSUS z 31 lipca 1936 r.¹⁷¹ Szansa na powiększenie programu inwestycyjnego w dziale lotni-

¹⁶⁷ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.106. Pismo szefa Departamentu Aeronautyki gen. L. Rayskiego do szefa Sztabu Głównego z 9 marca 1936 r.; Tamże, sygn. I.303.4.226. Wyciąg z zestawienia Kierownictwa Zaopatrzenia Aeronautyki dotyczącego potrzeb pieniężnych na rozbudowę przemysłu lotniczego.

¹⁶⁸ CAW, Szef SG, sygn. I.303.1.15. Pismo szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachewicza do szefa Departamentu Aeronautyki MSWojsk. gen. L. Rayskiego z 18 czerwca 1936 r.

¹⁶⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.108. Sprawa budowy fabryki lotniczej. Notatka zastępcy szefa Sztabu Głównego z konferencji u szefa Departamentu Aeronautyki w dniu 7 lipca 1936 r.

¹⁷⁰ Tamże. Adnotacja gen. T. Malinowskiego na piśmie do szefa Sztabu Głównego z 7 lipca 1936 r.

¹⁷¹ Zgodnie z sugestią szefa Departamentu Aeronautyki plan ten przewidywał wydatkowanie 17 mln zł na budowę wytwórni silników lotniczych i 7 mln zł na gruntowną moderniza-

czym do 36 mln zł pojawiła się z chwilą odblokowania niemieckiego zadłużenia tranzytowego oraz przyznania Polsce pożyczki francuskiej. W związku z tym w listopadzie tego roku Ministerstwo Spraw Wojskowych przeznaczyło 23,5 mln zł na budowę fabryki silników w Rzeszowie oraz zdecydowało o zlokalizowaniu nowej wytwórni płatowców w Mielcu, na którą zamierzało wydatkować 12,5 mln zł¹⁷². W toku opracowywania szczegółowych planów obu wytwórni wymienione kwoty okazały się niewystarczające, nie uwzględniały bowiem koniecznych nakładów na urządzenia infrastrukturalne i budownictwo mieszkaniowe. Wobec tego w preliminarzach inwestycyjnych, sporządzonych we wrześniu 1937 r., koszty budowy fabryki w Rzeszowie podwyższone zostały do 36 mln zł, natomiast PZL w Mielcu do 25 mln zł¹⁷³.

Władze wojskowe, jak wynikało to z harmonogramu realizacji inwestycji, większą wagę przywiązywały do wcześniejszego uruchomienia fabryki w Rzeszowie. Według skorygowanych założeń programowych jej zdolność wytwórcza obliczona była na 35 silników lotniczych miesięcznie przy pracy jednozmianowej lub 60 jednostek napędowych z chwilą wprowadzenia drugiej zmiany. Po osiągnięciu pełnych mocy produkcyjnych wytwórnia mogłaby pokryć 29% potrzeb mobilizacyjnych wojska¹⁷⁴. Z wymienionych względów MSWojsk. już na początku 1937 r. podjęło starania u władz miasta i osób prywatnych o wykup 65,7 ha pod budowę fabryki silników samolotowych. Na obszarze tym powstać miało kilkanaście obiektów przemysłowych, m.in. hala główna ze schronem, kuźnia, narzędziownia, hala montażowa, hamownia, gmach dyrekcji i szereg zabudowań gospodarczych. Koszt budowy owych obiektów, łącznie z gruntami i instalacjami infrastrukturalnymi, skalkulowany został na około 13 mln zł¹⁷⁵.

W kwietniu 1937 r. rozpoczęto niwelowanie terenu pod wymienione budowle oraz bocznice kolejową długości 3,2 km, łączącą teren fabryczny ze

cję fabryki płatowców w Lublinie. Por. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.106. Pismo szefa Departamentu Aeronautyki gen. Rayskiego do szefa Sztabu Głównego gen. Stachlewicza z 9 lipca 1936 r.; sygn. I.303.4.136, k. 9. Rozbudowa przemysłu wojennego. Notatka II wiceministra spraw wojskowych z 15 września 1936 r.

¹⁷² CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 87. Porównanie projektu Ministerstwa Spraw Wojskowych z uchwałą KSUS z 31 lipca 1936 r.; sygn. I.303.4.225. Pismo szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachlewicza do II wiceministra spraw wojskowych gen. A. Litwinowicza z 24 listopada 1936 r.; *Przewidywany koszt rozbudowy przemysłu wojennego w latach 1937-1940* [w:] P. Stawecki, *Z dziejów przemysłu wojennego...*, cz. 2, s. 250.

¹⁷³ CAW, Oddz. I SG, sygn. I.303.3.777. Preliminarze budowy Wytwórni Płatowców Nr 2 w Mielcu i Wytwórni Silników Nr 2 w Rzeszowie. Załączniki nr 22 i 23 do pisma 393/mob/1937 z 19 września 1937 r.

¹⁷⁴ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.126. Sprawozdanie inspektora saperów gen. bryg. M. Dąbkowskiego dla zastępcy szefa Sztabu Głównego z inspekcji zakładów przemysłu wojennego w Centralnym Okręgu Przemysłowym z 22 marca 1939 r.

¹⁷⁵ CAW, Oddz. I SG, sygn. I.303.3.777. Preliminarz budowy PZL Wytwórni Silników w Rzeszowie z 19 października 1937 r.

stacją Rzeszów–Staroniwa¹⁷⁶. W ciągu dwunastu miesięcy wykonane zostały wszystkie roboty ziemne i budowlane. W końcu marca 1938 r. pracowało przy nich 1436 robotników¹⁷⁷. Po oddaniu do użytkowania narzędziowni i hali głównej przystąpiono do kompletowania i ustawiania parku maszynowego. MSWojsk. na wyposażenie techniczne Wytwórni Silników Nr 2 przeznaczyło 14,7 mln zł. Ogółem w firmach krajowych i zagranicznych zamówiono około 400 obrabiarek. Część obstalunków, na poczet polskich należności tranzytowych, wykonały firmy niemieckie, m.in. Hahn und Kalb ze Stuttgartu, E. Dietrich z Altenburga, F. Werner z Berlina, Müller–Montag i Hille Werke z Lipska¹⁷⁸. Ponadto z francuskiego kredytu towarowego zaplanowano wydatkowanie około 2,4 mln zł na import różnych surowców i materiałów dla nowych fabryk lotniczych. W ramach niewykorzystanych kwot, zarezerwowanych na zakup we Francji obrabiarek, zamówiono dla wytwórni rzeszowskiej 700 t półfabrykatów duraluminiowych i 1000 t aluminium¹⁷⁹.

Na przełomie lat 1938–1939 w fabryce silników ukończono instalowanie maszyn i urządzeń. Główne obiekty wytwórni, oprócz hali montażowej i hamowni, nadawały się już do eksploatacji¹⁸⁰. Uruchomiono w nich wyrób narzędzi, sprawdzianów i niektórych półfabrykatów. Jednakże rozpoczęciu produkcji motorów lotniczych nie sprzyjał brak skonkretyzowanego programu wytwórczego. W końcu listopada 1938 r. władze wojskowe nosiły się z zamiarem przeniesienia z „Ursusa” w Czechowicach do Rzeszowa produkcji silników małej mocy (120 i 130 KM) PZInż. Junior–Walther i PZInż. Major–Walther. Ponadto Wytwórnia Silników Nr 2 wytwarzać miała jednostki napędowe na licencji brytyjskiej Bristol–Mercury V o sile 540 KM do płatowców bombowych lekkich P-23 „Karaś” i P-46 „Sum”¹⁸¹. W umowie z 26 kwietnia 1939 r. fabryka rzeszowska zobowiązała się do wyrobu części zapasowych oraz do utworzenia rezerw surowców i półfabrykatów potrzebnych do produkcji 600 silników wysokiej mocy Bristol–Pegasus XIX oraz

¹⁷⁶ AAN, Min. Kom., sygn. 1446, k. 3–5. Pismo dowódcy Lotnictwa gen. L. Rayskiego do ministra komunikacji z 14 kwietnia 1937 r. oraz Protokół spisany 28 kwietnia 1937 r. w Rzeszowie w sprawie budowy bocznic dla Państwowych Zakładów Lotniczych Wytwórnia Silników przy stacji Rzeszów–Staroniwa.

¹⁷⁷ CAW, GISZ, sygn. I.302.94, k. 175. Wykaz zakładów przemysłowych budowanych w COP z kredytów lub przy pomocy finansowej MSWojsk. Załącznik nr 2 do pisma szefa Departamentu Dowodzenia Ogólnego do szefa Biura Inspekcji GISZ z 31 marca 1938 r.

¹⁷⁸ CAW, Oddz. I SG, sygn. I.303.3.777. Preliminarz budowy PZL Wytwórni Silników w Rzeszowie z 19 października 1937 r.; M. Majewski, *Geneza...* s. 213.

¹⁷⁹ P. Stawecki, *Pożyczka francuska...*, s. 61–62.

¹⁸⁰ B. Kaczmar, *Inwestycje przemysłowe w Rzeszowie...* s. 143.

¹⁸¹ CAW, GISZ, sygn. I.302.4.1967. Referat Inspektora Obrony Powietrznej Państwa gen. bryg. J. Zająca dla Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych o gotowości bojowej i perspektywach rozwojowych lotnictwa z 28 listopada 1938 r.

375 silników PZInż. Junior-Walther¹⁸². Na podstawie dostępnych źródeł archiwalnych nie sposób ustalić w jakim zakresie kontrakt ten został zrealizowany przed wybuchem wojny¹⁸³. Według relacji inż. Henryka Gizaczyńskiego, odpowiedzialnego w Kierownictwie Zaopatrzenia Aeronautyki za odbiór silników, PZL w Rzeszowie nie zdążyły rozwinąć żadnej produkcji¹⁸⁴.

Wytwornia rzeszowska, podobnie jak wiele innych zakładów zbrojeniowych, odczuwała niedostatek specjalistów. Kadra kierownicza, na czele z dyrektorem Henrykiem Poreyką, wywodziła się z Wytworni Silników Nr 1 w Warszawie. Większość średniego personelu technicznego również pochodziła z macierzystych zakładów na Okęciu. Wykwalifikowanym robotnikom zapewniono dobre warunki płacowe, które przyciągnęły do Rzeszowa wielu fachowców m.in. z Warszawy, Ostrowca, Starachowic, Białej Podlaskiej. Braki kadrowe skłoniły kierownictwo wytworni do zorganizowania kursów pomocy fachowej dla absolwentów szkół średnich. W okresie od września 1938 r. do czerwca 1939 r., w cyklach trzymiesięcznych, przysposobiono do pracy w fabryce około 200 tokarzy i frezerów. Pomimo tych usiłowań utrzymywał się dotkliwy niedobór kadr. Według założeń planowych Wytwornia Silników Nr 2, po osiągnięciu pełnych zdolności produkcyjnych, miała zatrudnić 2500 osób na jedną zmianę. Tymczasem latem 1939 r. jej załoga składała się z około 1000 pracowników¹⁸⁵.

Opisany stan rzeczy wywierał negatywny wpływ na proces uruchomienia produkcji. MSWojsk., przewidując możliwość wystąpienia trudności w naborze pracowników, zaplanowało wydatkowanie 4 mln zł na budownictwo mieszkaniowe dla załogi PZL w Rzeszowie. Od czerwca 1938 r. do września 1939 r. na osiedlu fabrycznym wykonano willę dla dyrektora, willę bliźniaczą dla jego zastępców oraz 9 domów wielorodzinnych, w tym 2 bloki mieszkalne dla inżynierów, 2 dla urzędników, 1 dla majstrów i 4 bloki dla robotników¹⁸⁶. Łącznie wybudowano wówczas 303 mieszkania. Ponadto oddano do użytku hotel pracowniczy, przychodnię lekarską i gmach poczty z centralą telefoniczną¹⁸⁷.

Produkcja silników lotniczych w Rzeszowie obliczona była stosownie do zapotrzebowania projektowanej Wytworni Płatowców Nr 2 w Mielcu. Według

¹⁸² CAW, Korp. Kontr., sygn. I.300.16.587. Raport płk. S. Raczyńskiego w sprawie kontroli zapasów z 2 lipca 1939 r. nr 99/R 39/tjn, s. 16-18.

¹⁸³ Niektórzy autorzy podają, że do września 1939 r. PZL w Rzeszowie wyprodukowały co najmniej 50 silników lotniczych. Zob. *Wytwornia Sprzętu Komunikacyjnego PZL Warszawa Okęcie. Najstarszy...*, s. 46; B. Kaczmar, *Centralny Okręg...*, s. 19.

¹⁸⁴ AIPIMS, sygn. A.20.5/3. Protokół przesłuchania mjr. Henryka Gizaczyńskiego sporządzony 25 kwietnia 1940 w Paryżu.

¹⁸⁵ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.126. Sprawozdanie inspektora saperów gen. bryg. M. Dąbkowskiego... z 22 marca 1939 r.; B. Kaczmar, *Centralny Okręg...*, s. 19.

¹⁸⁶ Na budowę 192 jednoizbowych mieszkań robotniczych PZL zaciągnęły kredyt w wysokości 900 600 zł w Towarzystwie Osiedli Robotniczych. Zob. *Sprawozdanie z działalności Towarzystwa Osiedli Robotniczych w 1938 r.*, s. 9 i 18.

¹⁸⁷ J. Chałupski, *Osiedla mieszkaniowe...*, s. 121.

gen. Rayskiego fabryka ta miała mieć moce wytwórcze półtorakrotnie większe aniżeli Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie¹⁸⁸. Oznaczało to, że po osiągnięciu pełnej zdolności zakłady mieleckie mogłyby wyprodukować miesięcznie: 12 bombowców średnich typu P-37 „Łoś”, 19 bombowców lekkich P-46 „Sum” lub 36 myśliwców metalowych P-50 „Jastrząb”. W szóstym miesiącu wojny fabryka byłaby w stanie podwoić wytwórczość samolotów¹⁸⁹.

Pod budowę Wytwórni Płatowców Nr 2 władze wojskowe zakupiły 28,8 ha w podmieleskiej wsi Cyranka. Na obszarze tym zamierzano postawić 18 obiektów fabrycznych, m.in. gmach dyrekcji, halę główną i halę montażową, stolarnię, lakiernię, zabudowania gospodarcze. Na gruntach sąsiedniej wsi Chorzelów zaprojektowano lotnisko zakładowe z dwoma hangarami; startowym i zapasowym. Przewidywane koszty zakupu terenu, jego uzbrojenia i wzniesienia budowli wynosić miały około 10,9 mln zł, natomiast wyposażenie techniczne fabryki oszacowano na 6,5 mln zł. Ponadto na budowę osiedla mieszkaniowego preliminowano 7,1 mln zł¹⁹⁰.

Ministerstwo Spraw Wojskowych powierzyło ogólne kierownictwo budowy PZL w Mielcu mjr. inż. Piotrowi Czyżewskiemu. Według przyjętego harmonogramu w lipcu 1937 r. rozpoczęto prace ziemne oraz układanie dróg dojazdowych i bocznic kolejowej długości 4,6 km od stacji kolejowej do przyszłej fabryki płatowców. We wrześniu przystąpiono do stawiania budynku dyrekcji i hali głównej, która pomieścić miała narzędziownię, oddział mechaniczny i obróbki plastycznej. W październiku podjęto prace przy moście na rzece Wisłoce i drugiej bocznic kolejowej, prowadzącej na zachodnią stronę Mielca¹⁹¹. W marcu 1938 r., przy zatrudnieniu 260 robotników, prace terenowe zaawansowane były w 80%, zaś budowa obiektów fabrycznych w 50%¹⁹². Pod koniec roku oddano do użytku część hali głównej i zapoczątkowano ustawianie urządzeń technicznych. Większość spośród 150 zainstalowanych obrabiarek pochodziła od dostawców krajowych. Niektóre nowoczesne maszyny zakupione zostały w firmach francuskich, m.in.

¹⁸⁸ L. Rayski, *Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919–1939*, Londyn 1948, s. 31.

¹⁸⁹ CAW, GISZ, sygn. I.302.4.1967. Referat Inspektora Obrony Powietrznej Państwa gen. bryg. J. Zająca z 28 listopada 1938 r.; F. Suchos, *Polski przemysł i technika lotnicza przed wojną*, „Myśl Lotnicza” 1941, nr 3, s. 13–16; *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. I, cz. 1, s. 199.

¹⁹⁰ CAW, Oddz. I. SG, sygn. I.303.3.777. Preliminarz budowy Wytwórni Płatowców Nr 2 w Mielcu. Załącznik nr 23 do pisma 393/mob/1937 z 19 września 1937 r.; A. Zielecki, *Odbudowa i rozwój życia gospodarczego [w:] Mielec. Studia i materiały z dziejów miasta i regionu*, t. 2 pod red. F. Kiryka, Mielec 1988, s. 54–55.

¹⁹¹ AAN, Min. Kom., sygn. 1444, k. 3–5. Pismo gen. L. Rayskiego do szefa Biura Wojskowego Ministerstwa Komunikacji z 12 czerwca 1937 r. w sprawie budowy bocznic kolejowej w Mielcu; Pismo Ministerstwa Komunikacji do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 22 września 1937 r. w sprawie budowy drugiej bocznic kolejowej w Mielcu; B. Kaczmar, *Centralny Okręg...*, s. 17–18.

¹⁹² CAW, GISZ, sygn. I.302.4.94, k. 175. Wykaz zakładów przemysłowych budowanych w COP z kredytów lub przy pomocy finansowej MSWojsk. Załącznik nr 2 do pisma szefa Departamentu Ogólnego do szefa Biura Inspekcji GISZ z 31 marca 1938 r.

w Société Alsacienne de Constructions Mécaniques – Mulhouse i Société Somua. Do października 1938 r. władze wojskowe wydatkowały na ten cel z kredytu francuskiego około 2 mln zł. Późniejsze kontrakty, zawarte we Francji na początku 1939 r., przewidywały dostawy urządzeń dopiero od marca 1940 r.¹⁹³

W styczniu 1939 r. w fabryce mieleckiej podjęto przygotowania do produkcji samolotów P-37 „Łoś”. W tym celu sprowadzono z PZL na Okęciu 30 kompletów części owych płatowców oraz przystąpiono do szkolenia pracowników przy ich montażu. Stopniowo uruchamiano fabrykację głównych zespołów konstrukcyjnych, jak skrzydła, kadłuby, usterzenie oraz zorganizowano seryjne wytwarzanie elementów składowych „Łosi” w oddziałach obróbki mechanicznej i plastycznej¹⁹⁴. Rychło jednak prace te zostały przerwane na polecenie nowego dowódcy lotnictwa gen. Józefa Zająca, który równocześnie podjął decyzję o rozpoczęciu przygotowań do fabrykacji myśliwców P-50 i bombowców lekkich P-46. Wobec przedłużających się prób homologacyjnych z prototypem „Jastrzębia”, powrócono w Mielcu do programu montażu „Łosi”. Według zeznań dyrektora wytwórni inż. Stanisława Krzyczkowskiego do 1 września 1939 r. wykonano 6 płatowców tego typu, natomiast rozpoczęcie produkcji „Sumów” nastąpiłoby najwcześniej na przełomie października i listopada tegoż roku¹⁹⁵.

Należy zaznaczyć, że przygotowania do produkcji odbywały się w trakcie budowy fabryki mieleckiej. Wprawdzie jej rozruch nastąpił 1 kwietnia 1939 r., jednakże osiągnięcie docelowych zdolności wytwórczych planowane było dopiero na koniec marca 1940 r. Do wybuchu wojny oddano do eksploatacji gmachy dyrekcji, główną halę produkcyjną, magazyny, budynki energetyczne, hangar i pas startowy lotniska, umożliwiające oblatywanie samolotów. Natomiast wskutek niekorzystnych warunków geologicznych wystąpiły znaczne opóźnienia w budowie hali montażowej¹⁹⁶. Ponadto Wytwórnia Płatowców Nr 2, podobnie jak fabryka silników w Rzeszowie, borykała się z niedostatkiem kadr pracowniczych; zmuszona była zatem sprowadzić większość fachowców z zakładów lotniczych w Warszawie, Lublinie i Białej Podlaskiej. Tuż przed wojną wytwórnia mielecka, obliczona na 4500 pra-

¹⁹³ W. Leszkowicz, *Państwowy przemysł zbrojeniowy...*, s. 145; M. Majewski, *Geneza i rozwój przemysłu lotniczego...*, s. 214–215; Z. Skwara, „Dzieje Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu 1938–1990” (praca dyplomowa w Inst. Hist. WSP w Krakowie), Kraków 1996, s. 8.

¹⁹⁴ J. Grochot, W. Pająk, *Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL Mielec. Historia, do robek, perspektywy 1938–1978*. Mielec 1978, s. 10; *Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL Warszawa–Okęcie*, s. 46.

¹⁹⁵ AIPiMS, sygn. A.20.5/2. Odpis protokołu przesłuchania inż. Stanisława Krzyczkowskiego byłego dyrektora PZL Wytwórni Płatowców Nr 2 w Mielcu sporządzony 18 grudnia 1939 r. w Paryżu.

¹⁹⁶ Tamże, sygn. A.20.5/1. Relacja kpt. inż. Adama Jaworskiego kierownika Referatu Wytwórni Wydziału Przemysłu Lotniczego Dowództwa Lotnictwa MSWojsk. L.dz. 1489/39.

owników, zatrudniała około 700 osób¹⁹⁷. Napływ specjalistów z różnych stron kraju ułatwić miała budowa dużego osiedla fabrycznego, składającego się z 645 mieszkań. Do września 1939 r. oddano do użytku 582 mieszkania o zróżnicowanym standardzie w 16 budynkach wielorodzinnych, a oprócz tego willę dla dyrektora i dom bliźniaczy dla jego zastępców¹⁹⁸.

Określenie wielkości rzeczywistych nakładów poniesionych przez państwo na rozbudowę przemysłu lotniczego w COP utrudnia niedostatek dokładnych informacji źródłowych. W roku budżetowym 193/38 MSWojsk. przeznaczyło na budowę i wyposażenie fabryk w Rzeszowie i Mielcu 10,5 mln zł. Jednakże z powodu opóźnień w realizacji owych inwestycji faktyczne wydatki wynosiły 6,4 mln zł¹⁹⁹. W następnym okresie obrachunkowym nakłady na ten cel podniesiono z pierwotnie preliminowanych 17 mln zł do 21,1 mln zł²⁰⁰. Według planu rozdziału kredytów inwestycyjnych na rok 1939/40 na dokończenie budowy obu wytwórni przewidziano kwotę 15,2 mln zł, która najprawdopodobniej nie została w całości wykorzystana do września 1939 r.²⁰¹ Do owych wydatków należałoby dodać około 5,3 mln zł pochodzące z kredytów Towarzystwa Osiedli Robotniczych i Zakładu Ubezpieczeń Społecznych na budownictwo mieszkaniowe w Rzeszowie i Mielcu²⁰². Na podstawie tych danych rzeczywiste koszty poniesione na utworzenie fabryk lotniczych w COP oszacować można na co najmniej 40 mln zł.

Miarodajna wydaje się opinia płk. Romana Umiastowskiego, który uważał, że podjęty przez państwo wysiłek inwestycyjny mógł przyczynić się do osiągnięcia pożądaných, mobilizacyjnych zdolności wytwórczych polskiego przemysłu lotniczego dopiero w końcu 1941 r.²⁰³

¹⁹⁷ M. Maciąga, *Państwowe Zakłady Lotnicze Mielec [w:] Mielec. Studia i materiały...*, t. 2, s. 282–283.

¹⁹⁸ *Co jest, a czego brak w COP. Dorobek pierwszych dwóch lat pracy*, „Polonia” z 12 stycznia 1939 r., s. 5; J. Chałupski, *Osiedla mieszkaniowe...*, s. 141.

¹⁹⁹ AAN, Min. Skarbu, sygn. 18. Inwestycje państwowych przedsiębiorstw skomercjalizowanych.

²⁰⁰ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.136, k. 78–79. Plan zużycia kredytów 60 mln zł na rozbudowę przemysłu wojennego w roku 1938/39.

²⁰¹ Tamże, sygn. I.303.4.115. Plan rozdziału kredytów potrzebnych na rozbudowę przemysłu wojennego i uruchomienie produkcji w okresie budżetowym 1939/40.

²⁰² Kwotę tę obliczono według kosztów jednostkowych budowy mieszkań, podanych przez Towarzystwo Osiedli Robotniczych. Zob. *Sprawozdanie z działalności Towarzystwa Osiedli Robotniczych za rok 1938*, s. 9 i 18.

²⁰³ R. Umiastowski, *Bitwa polska. Przygotowanie i przebieg początku wojny polsko-niemieckiej w roku 1939*, Londyn 1942, s. 58.

POCZĄTKI PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

Do połowy lat trzydziestych rozwój motoryzacji kraju hamowała zła koniunktura gospodarcza, powodująca zubożenie potencjalnych nabywców samochodów oraz protekcyjnistyczna polityka rządu względem Państwowych Zakładów Inżynierii, jedynego w owym czasie producenta pojazdów mechanicznych. Przedsiębiorstwo to od 1932 r. wytwarzało dla wojska i komunikacji autobusowej PKP samochody ciężarowe Saurer w Zakładach Mechanicznych „Ursus” w Czechowicach, zaś w 1935 r. uruchomiło produkcję aut małowitrazowych i półciężarowych na licencji Fiata w nowo zbudowanej Fabryce Samochodów Osobowych i Półciężarowych w Warszawie²⁰⁴. Prohibicyjne stawki celne na samochody importowane, wysokie podatki i opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy chroniły wprawdzie interesy PZInż., jednakże powodowały skurczenie się liczby zarejestrowanych pojazdów mechanicznych z ponad 39 tys. w 1930 r. do około 26 tys. w 1934 r.²⁰⁵ W zaistniałej sytuacji protekcyjnizm spotkał się z negatywną reakcją części opinii publicznej, która domagała się uchylecia państwowego monopolu produkcji samochodów i zwracała władzom uwagę na potrzebę założenia w kraju montowni pojazdów zagranicznych²⁰⁶. Pod wpływem tej krytyki rząd na początku 1935 r. obniżył stawki celne na auta mało- i średniolitrazowe. Posunięcie to co prawda wpłynęło na spadek cen wozów osobowych o 25%, ale nie przyczyniło się do zwiększenia taboru samochodowego w Polsce²⁰⁷.

W tym stanie rzeczy za odejściem od dotychczasowej protekcyjnistycznej polityki opowiedział się Sztab Główny i Ministerstwo Komunikacji, które wychodziły z założenia, że PZInż., nawet przy wykorzystaniu pełnych zdolności produkcyjnych, długo jeszcze nie będą w stanie pokryć potrzeb mobilizacyjnych armii²⁰⁸. Szczególne zaniepokojenie władz wojskowych budziła znikoma liczba 6000 zarejestrowanych pojazdów ciężarowych, pozwalająca w razie wojny na rekwizycję zaledwie 1500 tego typu samochodów, podczas gdy minimalne potrzeby mobilizacyjne szacowano na około 12 000 ciężarówek. Obawy sztabowców o przyszłość motoryzacji podzielał generalny

²⁰⁴ Szerzej na ten temat: K. Groniowski, *Technika motoryzacyjna w Polsce w okresie międzywojennym*, Wrocław 1965, s. 105–115; J. Gołębiowski, *Przemysł wojenny...*, s. 126–144.

²⁰⁵ MRS 1939, s. 199.

²⁰⁶ AAN, KEM, sygn. 1137. Motoryzacja Polski w świetle opinii 1934 r.; *Motoryzacja Polski w świetle opinii publicznej*, cz. II, Warszawa 1934, s. 37–48.

²⁰⁷ R. Herget, *Motoryzacja w Polsce [w:] Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939, s. 414.

²⁰⁸ W 1936 r. plan PZInż. przewidywał produkcję 2900 samochodów osobowych i półciężarowych na licencji „Fiata” oraz 250 pojazdów innych typów. Dyrekcja oceniała maksymalne zdolności wytwórcze fabryk PZInż. na 4500–4800 wozów rocznie. Według gen. K. Sosnkowskiego mogły one wówczas zaspokoić zaledwie 18% zapotrzebowania mobilizacyjnego na specjalny sprzęt wojskowy. Zob. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.203. Memoriał dyrekcji Państwowych Zakładów Inżynierii w sprawie przemysłu samochodowego z 8 czerwca 1936 r.; P. Stawecki, *Przemysł wojenny Warszawy w latach 1918–1939*, „Rocznik Warszawski” 1972, R. XI, s. 285.

inspektor sił zbrojnych gen. Edward Rydz-Śmigły. Z jego inicjatywy sformułowane zostały nowe zasady polityki motoryzacyjnej, które zmierzały do stopniowego ograniczenia asortymentu produkcji PZInż. do specjalnych wozów wojskowych, zwiększenia importu ściśle określonych typów pojazdów zagranicznych oraz udzielania koncesji przedsiębiorstwom krajowym na montaż i produkcję samochodów licencyjnych. Nad realizacją owych ustaleń czuwać miała Komisja Międzyministerialna do Spraw Motoryzacji Kraju pod przewodnictwem wiceministra komunikacji Juliana Piaseckiego²⁰⁹.

Przejawem zapoczątkowania nowej polityki motoryzacyjnej było podważenie monopolu produkcyjnego Państwowych Zakładów Inżynierii. W 1936 r. pierwszą koncesję uzyskało Towarzystwo Przemysłowe Lilpop, Rau i Loewenstein, które zobowiązało się do montażu i produkcji samochodów na licencji General Motors Corporation International. Władze wojskowe zaakceptowały ową koncesję, bowiem zamierzenia wytwórcze „Lilpopa” nie kolidowały z programem produkcyjnym PZInż., a stanowiły jego pożądane uzupełnienie²¹⁰. Umowa licencyjna umożliwiała montaż, a następnie produkcję pojazdów ciężarowych i półciężarowych Opel-Blitz o ładowności od 3 do 6 ton, średniolitrażowych wozów osobowych typu Chevrolet i Opel-Olimpia, małowitrażowych Opel P4 oraz luksusowych samochodów Buick²¹¹.

Montownia samochodów licencyjnych uruchomiona została w końcu 1936 r. w zakładach „Lilpopa” przy ul. Bema w Warszawie. W latach 1937–1939 wytwarzała wozy osobowe i ciężarowe z podzespołów dostarczanych przez koncern General Motors. Zgodnie z warunkami koncesji firma starała się stopniowo zwiększać udział w gotowym wyrobie części samochodowych produkowanych w kraju, takich jak: akumulatory, koła, ogumienie, ramy, maski, zbiorniki, chłodnice, tłumiki, instalacje elektryczne. W 1937 r. w montowni warszawskiej złożono z elementów importowanych i krajowych 3700 samochodów, w roku następnym zaś 4680 wozów różnego typu²¹².

Możliwości rozwojowe „Lilpopa” w Warszawie były nader ograniczone z uwagi na niedostatek odpowiednich terenów pod budowę hal produkcyjnych. Wobec tego firma nosiła się z zamiarem utworzenia fabryki podzespołów samochodowych w Centralnym Okręgu Przemysłowym. Jej program wytwórczy obejmował silniki 6-cylindrowe do pojazdów ciężarowych i osobowych marki Chevrolet i Opel, w ilości 10 000 szt. rocznie, a także sprzęgła, skrzynie biegów, mosty tylne itp., które miały być montowane w fabryce warszawskiej. Na życzenie MSWojsk. firma zobowiązała się do rozpoczęcia

²⁰⁹ W. Stachiewicz, *Pisma*, t. I. *Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939*, Paryż 1977, s. 56–57 i 90–91.

²¹⁰ R. Herget, *O motoryzacji w Polsce [w:] Prace Czwartego Kongresu Drogowego*, cz. VI, Warszawa 1939, s. 5–6.

²¹¹ E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982, s. 186.

²¹² *Motoryzacja Polski dziś i w przyszłości. Wywiad z przewodniczącym Komisji Międzyministerialnej dla spraw Motoryzacji Kraju wiceministrem inż. J. Piaseckim*, „Auto” 1939, nr 1, s. 12.

produkcji podwozi ciężarowych typu Chevrolet pod koniec 1939 r.²¹³ Ogólny koszt budowy i wyposażenia nowych zakładów obliczony był na 9 mln zł. W ramach współpracy z licencjodawcą fachowy personel stanowić mieli Amerykanie polskiego pochodzenia oddelegowani z zakładów General Motors²¹⁴.

Towarzystwo Przemysłowe Lilpop, Rau i Loewenstein otrzymało zgodę Ministerstwa Przemysłu i Handlu na zlokalizowanie projektowanej wytwórni w Lublinie. W tym celu zakupiło 38 ha gruntów w dzielnicy Tatary. We wrześniu 1938 r. ukończona została bocznicza kolejowa i położono kamień węgielny pod fundamenty pierwszej hali fabrycznej. W sierpniu 1939 r. budowa zakładów była znacznie zaawansowana. Spośród kompleksu planowanych budynków przekazano do użytku montażownię i kotłownię. Na wzniesienie owych obiektów firma wydatkowała 1,4 mln zł²¹⁵. W chwili wybuchu wojny na miejscu znajdowały się – oczekując na montaż – wszystkie maszyny sprowadzone z USA i Niemiec. Seryjna produkcja silników i części samochodowych w lubelskiej fabryce „Lilpopa” miała być uruchomiona na początku 1940 r.²¹⁶

W ślad za Towarzystwem Przemysłowym Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein, w listopadzie 1936 r. do Ministerstwa Spraw Wojskowych zwróciła się Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A. w Chrzanowie z propozycją uruchomienia na większą skalę produkcji czołgów, ciągników i wozów terenowych na potrzeby armii polskiej. Już wówczas spółka rozważała możliwość zbudowania fabryki samochodów licencyjnych w rejonie bezpieczeństwa²¹⁷. Oferta ta nie spotkała się z odzewem ze strony władz wojskowych, które obawiały się naruszenia interesów PZInż. przez potencjalnych konkurentów. Tymczasem w latach 1937–1938 Pierwsza Fabryka Lokomotyw nawiązała pertraktacje z firmami francuskimi Renault i Latil w sprawie udostępnienia licencji na montaż i wyrób samochodów przeznaczonych na taksówki miejskie oraz wozów ciężarowych o nośności powyżej 5 ton z silnikiem benzynowym i na ropę²¹⁸.

Na początku stycznia 1939 r. Pierwsza Fabryka Lokomotyw zawiązała Spółkę Akcyjną „Fablok” dla Produkcji Samochodów i Części Metalowych z kapitałem akcyjnym 4 mln zł, która wystąpiła do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o uzyskanie stosownej koncesji. W maju spółka ta otrzymała zezwolenie na wyrób 6000 samochodów licencyjnych rocznie pod warunkiem utworzenia nowej fabryki na obszarze COP. Pod jej budowę zakupiła 45 ha

²¹³ T. Grabowski, *Historia ostatnich pięciu lat*, „Auto” 1939, nr 1, s. 8.

²¹⁴ A. Kierek, *Rozwój gospodarczy Lublina w latach 1918–1939* [w:] *Dzieje Lublina*. T. II pod red. S. Krzykały, Lublin 1975, s. 48–49.

²¹⁵ „Przemysł Metalowy” 1939, nr 9, s. 99; nr 12, s. 152–153.

²¹⁶ K. Groniowski, *Technika motoryzacyjna...*, s. 73.

²¹⁷ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.225. Oferta Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce S.A. z 4 listopada 1936 r.

²¹⁸ Spółka „Fablok” ubiega się o koncesję montownianą, „Auto” 1939, nr 1, s. 13.

gruntów w majątku Czesławice, położonym pomiędzy Nałęczowem a stacją kolejową Sadurki, w odległości 20 km od Lublina²¹⁹. W kosztach budowy w dużym stopniu miała uczestniczyć firma Renault, która dostarczyła już projekt montowni i działu mechanicznego. Latem 1939 r. na wykupionym terenie przeprowadzono pomiary, przystąpiono do wiercenia studzien i budowy drogi dojazdowej. Na jesień tego roku zaplanowano wykonanie fundamentów. Wytwórnia miała rozpocząć produkcję samochodów licencyjnych w końcu 1940 r.²²⁰

O koncesję na montaż, produkcję i wyłączną sprzedaż samochodów niemieckich w Polsce ubiegała się również Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. w Katowicach²²¹. Firma ta zawarła umowę licencyjną ze Związkiem Niemieckiego Przemysłu Samochodowego (Deutsche Auto-Union), umożliwiającą wyrób aut osobowych i pojazdów mechanicznych dla celów wojskowych. Dążenia te cieszyły się poparciem rządu, bowiem stwarzały szansę na unormowanie importu samochodów z Niemiec i rozciągnięcie nad nim kontroli za pośrednictwem koncernu państwowego²²². Wymienione względy spowodowały, że 26 października 1938 r. minister przemysłu i handlu przyznał Wspólnocie Interesów stosowną koncesję pod warunkiem wybudowania i uruchomienia na terenie COP do końca 1940 r. fabryki samochodów o pełnym cyklu produkcyjnym. Jej roczna zdolność wytwórcza ustalona została na 3000 wozów osobowych DKW Meisterklasse z silnikiem o pojemności 700 cm³ z części całkowicie wykonanych w kraju oraz 3000 aut niemieckich średniolitrażowych typu Mercedes-Benz, BMW, Steyer, Horch, montowanych z części krajowych i importowanych. Międzyministerialna Komisja do Spraw Motoryzacji Kraju poleciła koncesjonariuszowi włączenie do programu wytwórczości pojazdów ciężarowych i ciągników typu Henschel, których produkcja na potrzeby armii, w ilości 600 szt. rocznie, miała być uruchomiona w ciągu 1941 r.²²³

Późną jesienią 1938 r. Wspólnota Interesów prowadziła poszukiwania odpowiednich terenów pod budowę fabryki samochodów. O jej lokalizację ubiegało się szereg ośrodków miejskich w COP. Szczególne intensywne starania o umiejscowienie wytwórni w Kielcach podjął prezydent miasta Stefan Artwiński. Zabiegi te, pomimo przychylności władz wojskowych, zakończyły

²¹⁹ „Przegląd Mechaniczny” 1939, nr 11–12, s. 465; „Przemysł Metalowy” 1939, nr 14, s. 172.

²²⁰ „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 29, s. 8; R. Herget, *Motoryzacja w Polsce*, s. 418.

²²¹ W marcu 1936 r. państwo wykupiło Wspólnotę Interesów z rąk kapitalistów niemieckich i przejęło 93% kapitału akcyjnego tej spółki. Szerzej na ten temat: J. Gołębiowski, *Sektor państwowy...*, s. 181–189.

²²² CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.5. Uzasadnienie wniosku ministra przemysłu i handlu oraz ministra komunikacji na Komitet Ekonomiczny Ministrów w sprawie koncesji na prowadzenie przemysłu wyrobu samochodów.

²²³ *Na jakich warunkach Wspólnota Interesów montuje samochody niemieckie*. „Polska Zbrojna”, nr 314 z 13 listopada 1938 r.

się niepowodzeniem²²⁴. Dyrekcja Wspólnoty Interesów zdecydowała się na zlokalizowanie fabryki w Radomiu, ponieważ liczyła na kooperację z Wytwórnią Maszyn Precyzyjnych „Avia”, która chciała uruchomić w tym mieście zakład filialny, produkujący części silników lotniczych i samochodowych, rozruszniki, pompy próżniowe, amortyzatory pneumatyczne, urządzenia hydrauliczne itp.²²⁵

30 grudnia 1938 r., zgodnie z warunkami aktu koncesyjnego, Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. wraz z dwiema spółkami koncernowymi, a mianowicie „Żelazohurtem” sp. z o.o. w Katowicach i „Bistalem” sp. z o.o. w Warszawie, utworzyła i zarejestrowała w Sądzie Okręgowym w Radomiu nowe przedsiębiorstwo pod nazwą Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów S.A. z kapitałem zakładowym 5 mln zł. Firma macierzysta oddała do dyspozycji nowo powołanej spółce własne obiekty fabryczne w Łagiewnikach Śląskich, gdzie w okresie przejściowym miał odbywać się montaż samochodów licencyjnych. Równocześnie opracowała wstępny kosztorys budowy wytwórni w COP, który przewidywał wydatkowanie na ten cel 9,4 mln zł, w tym około 4,8 mln zł na instalacje budowlane i 4,6 mln zł na zakup koniecznych maszyn i urządzeń²²⁶. W lutym 1939 r. Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów zakupiły 30 ha lasów we wsi Kowale pod Radomiem z przeznaczeniem pod budowę fabryki, która po uruchomieniu produkcji zatrudniać miała około 5000 pracowników²²⁷. W czerwcu tego roku postanowieniem ministra skarbu spółce przyznane zostało prawo do ulg podatkowych z tytułu inwestycji zaplanowanych w COP²²⁸. Przed wybuchem wojny przygotowała ona plany wytwórni samochodów i wykonała pomiary terenowe, jednakże nie rozpoczęła robót budowlanych, bowiem w ówczesnej sytuacji politycznej niemieccy licencjodawcy nie spieszyli się z udostępnieniem dokumentacji technicznej²²⁹.

W zapoczątkowaniu przemysłu motoryzacyjnego w COP uczestniczyła również „Huta Ludwików” S.A. w Kielcach. W 1937 r., dzięki energicznym zabiegom dyrektora Otmara Kwiecińskiego, „Huta Pokój” udostępniła jej licencję na wyrób motocykla z silnikiem o pojemności 98 cm³, zakupioną od angielskiej firmy Villiers Eng. Wolyerhampton. W końcu 1938 r. w fabryce

²²⁴ CAW, GISZ, sygn. I.302.4.141, k. 106–107. Pismo prezydenta miasta Kielce Stefana Artwińskiego z 11 lutego 1939 r.; Tamże, k. 3. Pismo szefa Biura Inspekcji GISZ płk. Strzeleckiego do prezydenta miasta Kielce S. Artwińskiego z 1 marca 1939 r.

²²⁵ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.126. Pismo Wspólnoty Interesów do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 23 grudnia 1938 r.; Korp. Kontr., sygn. I.300.16.587. Raport płk. S. Raczynskiego z kontroli zapasów surowców z 2 lipca 1939 r.; A. Grzymalski, *Avia. Wczoraj, dziś, jutro*, Warszawa 1990, s. 9–14.

²²⁶ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Podanie Zakładów Samochodowych Wspólnoty Interesów S.A. z 30 stycznia 1939 r. do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie zwolnienia z podatku przemysłowego.

²²⁷ „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 8, s. 5.

²²⁸ „Monitor Polski” 1939, nr 139, poz. 330.

²²⁹ K. Groniowski, *Technika motoryzacyjna...*, s. 126.

kieleckiej wykonano pierwszą serię 500 motocykli tego typu, instalując w nich silniki sprowadzone z Wielkiej Brytanii. Planowano rozwinięcie następujących zdolności wytwórczych: w 1939 r. – 2500 szt.; w 1940 r. – 5000 szt.; w 1941 r. – 15 000 szt. Do wybuchu wojny wyprodukowano około 2000 motocykli „SHL” z silnikami Villiersa pod nazwami „Niemen” i „Podkowa”²³⁰. Wraz z rozpoczęciem tej wytwórczości dyrekcja przedsiębiorstwa podjęła przygotowania do uruchomienia w Kielcach fabryki samochodów polskiej konstrukcji. W projektowanej wytwórni, składającej się z trzech nowoczesnie urządzonej hal produkcyjnych, pracować miało około 1500 robotników. W sierpniu 1939 r., kosztem 35 000 zł zbudowano prototyp auta małowitrazowego na podstawie dokumentacji inż. Stefana Pragłowskiego²³¹. Według oceny znanego specjalisty od spraw motoryzacji Kazimierza Groniowskiego istniały realne szanse na realizację tego przedsięwzięcia inwestycyjnego z uwagi na silne podstawy finansowe i potencjał koncernu „Huty Pokój”, do którego należała kielecka „Huta Ludwików” S.A.²³²

PRZEMYSŁ METALOWY I METALURGICZNY

Zakłady zbrojeniowe powstające w południowej części COP przyciągały na ten teren firmy prywatne, poszukujące możliwości kooperacji z wielkimi wytwórniami. Wśród przedsiębiorstw przemysłu metalowego na uwagę zasługuje „Przemysł Pomocniczy COP” spółka z o.o. w Sędziszowie Małopolskim, założona w 1937 r. przez Antoniego Dajna z Piastowa, Piotra Drąga, Jana Krocza i Eugeniusza Rychlińskiego z Warszawy oraz Jana Pasternaka – właściciela miejscowego zakładu ślusarskiego, który przekazał swój warsztat do dyspozycji spółki²³³. Firma zakupiła w Sędziszowie parcelę o powierzchni 86 arów i w ciągu kilku miesięcy postawiła na tym terenie halę montażową, oddział mechaniczny z kuźnią i spawalnią, stolarnię, magazyn oraz zabudowania gospodarcze. Fabryka wytwarzała części składowe do obrabiarek, samolotów i samochodów, pierścienie uszczelniające typu Simmera do filtrów olejowych i pneumatycznych, a także maszyny rolnicze, głównie młocarnie. Najwięcej wyrobów spółka sprzedawała PZL w Rzeszowie i Fabryce Obrabiarek „H. Cegielskiego”. Na zamówienie władz wojskowych wytwórnia wyprodukowała samodzielnie 500 wozów taborowych oraz dostarczyła 1200 kompletów części kutek do wozów konnych, wytwarzanych

²³⁰ Por. W. Gołębiowski, „Pół wieku Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych” (maszynopis pracy magisterskiej w posiadaniu autora), Kraków 1969, s. 53–54; S. Matusiak, „Ludwików” – KZWM, s. 16.

²³¹ *Nowe motocykle i samochody krajowej produkcji*, „Polska Zbrojna”, nr 214 z 5 sierpnia 1939 r.

²³² K. Groniowski, *Technika motoryzacyjna...*, s. 127.

²³³ T. Bieda, C. Żurek, *Rozwój społeczno-gospodarczy Sędziszowa Małopolskiego w Polsce Ludowej [w:] Szkice z dziejów Sędziszowa Małopolskiego i okolicy*, Rzeszów 1983, s. 220–221.

w sąsiednich Zakładach Przemysłowych „Sędziszów”. Przed samą wojną firma podjęła przygotowania do uruchomienia produkcji nadwozi samochodowych. We wrześniu 1939 r. „Przemysł Pomocniczy COP” zatrudniał 64 pracowników, w tym 60 robotników i uczniów²³⁴.

W Rzeszowie znakomite warunki rozwojowe znalazła Odlewnia Stopów Wysokowartościowych inż. Władysława Leszczyńskiego, przeniesiona tu z Sokołowa Podlaskiego²³⁵. Właściciel zarejestrował firmę 8 sierpnia 1937 r. i natychmiast przystąpił do budowy obiektów fabrycznych przy ul. Hetmańskiej. W końcu tego roku oddano do eksploatacji halę odlewniczą, wyposażoną w piece do topienia i uszlachetniania metali kolorowych, a także budynek pomocniczy, w którym znalazły pomieszczenie magazyny surowców i wyrobów gotowych oraz kuźnia z młotem pneumatycznych o sile nacisku 1,6 t. Majątek trwały przedsiębiorstwa wynosił 216 000 zł²³⁶. Fabryka produkowała stopy aluminiowe z domieszką niklu, cyny, ołowiu i miedzi manganowej. W 1938 r. przeciętna miesięczna sprzedaż odlewów osiągnęła 45 000 zł. Głównymi ich odbiorcami były PZL Wytwórnia Silników Nr 2 oraz Fabryka Obrabiarek „H. Cegielskiego” w Rzeszowie. W styczniu 1939 r. firma otrzymała od PZL zamówienie na odlewy silników lotniczych wartości 700 000 zł. W związku z tym właściciel Odlewni Stopów Wysokowartościowych postanowił rozbudować kuźnię, instalując w niej młot zakupiony w angielskiej firmie B&S Massey Ltd Manchester za 100 000 zł oraz zwiększył zatrudnienie z 70 do 100 robotników²³⁷.

Z zamiarem utworzenia w COP oddziału fabrycznego nosiła się jedna z najbardziej renomowanych w kraju firm odlewniczych – Warszawska Odlewnia Metali Półszlachetnych Erazma Mieszczańskiego i Tadeusza Jaroszyńskiego. Spółka kooperowała z PZL w Warszawie, dostarczając im aluminiowe odlewy części lotniczych, odznaczające się czystością stopu i precyzją wykonania. Produkowała ponadto wyroby z brązu, odporne na korozję

²³⁴ Por. APKr.. UWKr.. sygn. 1836. Ankieta o zakładzie przemysłowym „Przemysł Pomocniczy COP”, spółka z o.o. w Sędziszowie Małopolskim z marca 1945 r.; W. Szczepanik, L. Kawczyński, *Zakłady Sprzętu Motoryzacyjnego w Sędziszowie Małopolskim*, „Przegląd Mechaniczny” 1961, z. 19–20, s. 621; J. Łunarski, *Przemysł maszynowy województwa rzeszowskiego* [w:] *Przemysł maszynowy województwa rzeszowskiego*, pod red. K. Ociosa, Rzeszów 1967, s. 21; M. Majewski, *Geneza i rozwój przemysłu lotniczego...*, s. 233.

²³⁵ „Gazeta Polska” z 15 lipca 1938 r.

²³⁶ APKr.. akta Agentury Banku Związku Spółek Zarobkowych w Rzeszowie (dalej: BZSZ), sygn. 520 (st). Odpis poświadczony z rejestru handlowego Sądu Okręgowego w Rzeszowie. Wydz. I Cywilny, Dział A, nr III/39; Opinia Agentury Banku Związku Spółek Zarobkowych w Rzeszowie o Odlewni Stopów Wysokowartościowych inż. Władysława Leszczyńskiego z 13 października 1938 r.

²³⁷ Tamże. Pismo Odlewni Stopów Wysokowartościowych wł. Władysław Leszczyński do Agentury Banku Związku Spółek Zarobkowych w Rzeszowie z 25 stycznia 1939 r.; Wniosek o kredyt w Banku Związku Spółek Zarobkowych Oddz. w Krakowie dla firmy Odlewnia Stopów Wysokowartościowych inż. Władysław Leszczyński z 27 stycznia 1939 r.; B. Kaczmar, *Inwestycje przemysłowe w Rzeszowie...*, s. 146.

i ścieranie śruby okrętowe, wałki i panewki walcownicze²³⁸. W końcu września 1937 r. firma otrzymała zgodę szefa Sztabu Głównego na zlokalizowanie nowej wytwórni w Gorzycach w powiecie tarnobrzeskim, przy linii kolejowej Sandomierz–Rozwadów²³⁹. Firma, nie korzystając z żadnych kredytów, własnym sumptem postawiła w ciągu jednego roku wszystkie obiekty przemysłowe, w tym kompleks siedmiu budynków wyposażonych w najnowocześniejsze urządzenia techniczne. Przy budowie największej hali fabrycznej wykorzystano konstrukcję stalową z rozebranego dworca kolejowego w Warszawie. We wrześniu 1938 r. uruchomiono odlewnię metali kolorowych, w której znalazło pracę 90 mieszkańców Gorzyc i z okolicznych wiosek²⁴⁰. Na początku 1939 r. oddano do użytku odlewnię żeliwa, kuźnię i zakład mechaniczny, zwiększając liczbę robotników do 250²⁴¹. Filia Warszawskiej Odlewni Metali dostarczała zakładom zbrojeniowym obrobione odlewy aluminiowe, brązowe i mosiężne, natomiast na wolnym rynku sprzedawała żeliwne naczynia kuchenne. W przededniu wojny wytwórnia w Gorzycach zatrudniała około 400 pracowników i należała do największych przedsiębiorstw prywatnych funkcjonujących w COP²⁴².

W powiecie tarnobrzeskim zamierzały również inwestować Metalowe Zakłady Hutnicze „Torpedo” sp. z o.o. w Katowicach, które już w maju 1937 r. zawarły wstępną umowę w sprawie zakupu gruntów gromadzkich w Mokrzeszowie pod budowę oddziału fabrycznego. Wydział Powiatowy w Tarnobrzegu zaaprobował ową promesę pod warunkiem uruchomienia produkcji najpóźniej w maju 1940 r.²⁴³ Plan przewidywał utworzenie wytwórni składającej się z rafinerii metali kolorowych, odlewni oraz działu obróbki plastycznej stopów miedzi, brązu, aluminium, cynku i ołowiu. Po osiągnięciu pełnych mocy produkcyjnych zakłady mokrzeszowskie zatrudniać miały 600 robotników²⁴⁴. W lipcu 1938 r. projekt fabryki zatwierdzony został przez Departament Budownictwa MSWojsk. Firma natychmiast przystąpiła do robót terenowych. Do końca tego roku postawiono fundamenty i żelbe-

²³⁸ „Przemysł Metalowy” 1936, nr 22–23, s. 245.

²³⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.138. Pismo szefa Biura Przemysłu Wojennego płk. O. Czuruka do Sekretariatu KOR z 30 września 1937 r.

²⁴⁰ S. Piotrowski, *Z wędrówki po Centralnym Okręgu*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1938, nr 22, s. 4.

²⁴¹ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Materiały Biura Planowań MSWojsk. Centralny Okręg Przemysłowy.

²⁴² APKr., IPHKr., sygn. 122. Wniosek kredytowy Warszawskiej Odlewni Metali Półszlachetnych E. Mieszczkański i T. Jaroszyński, sp. z o.o. w Gorzycach do Banku Handlowego w Warszawie z 6 sierpnia 1945 r.; J. Petrus, *Budownictwo Centralnego Okręgu...*, s. 174; B. Kaczmar, *Centralny Okręg Przemysłowy*, s. 24–25.

²⁴³ APSand., zesp. 528. WPT, sygn. 3. Księga protokołów z posiedzeń Wydziału Powiatowego w Tarnobrzegu 1934–1938. Protokół z 20 maja 1937 r., s. 442–443.

²⁴⁴ APKr., IPHKr., sygn. I 55. Tarnobrzeg – nota informacyjna.

towe konstrukcje hali głównej²⁴⁵. Jednakże zasoby finansowe Zakładów Hutniczych „Torpedo” okazały się niewystarczające dla ukończenia inwestycji²⁴⁶. Wobec tego wiosną 1939 r. główny udziałowiec i dyrektor spółki inż. Konrad Fangor wspólnie z inż. Henrykiem Gruchallą oraz Polskim Tow. dla Handlu i Przemysłu „Polthap” sp. z o.o. w Warszawie założyli spółkę akcyjną pod nazwą Tarnobrzesckie Zakłady Metalurgiczne S.A. w Tarnobrzegu z kapitałem 1 mln zł, który w całości przeznaczony był na sfinalizowanie inwestycji w Mokrzeszowie i zapoczątkowanie przerobu metali nieżelaznych. Nowo utworzona spółka, jako przedsiębiorstwo związane z obsługą przemysłu zbrojeniowego, otrzymała 22 lipca 1939 r. prawo do ulg podatkowych²⁴⁷. W przededniu wojny uruchomiono dział rafinerii metali, zaś budowa odlewni i kuźni zbliżała się ku końcowi²⁴⁸.

Rozbudowa przemysłu lotniczego i amunicyjnego skłoniła władze wojskowe do zintensyfikowania starań o utworzenie w rejonie sandomiersko-rzeszowskim walcowni metali nieżelaznych²⁴⁹. Dzięki nim w styczniu 1938 r. Walcownia Metali S.A. w Dziedzicach – jedyny w kraju producent blachy aluminiowej – wyraziła gotowość przeniesienia swych śląskich zakładów w okolice Mielca. Jednakże Sztab Główny nie zaakceptował tej lokalizacji i zaproponował budowę obiektów fabrycznych w pobliżu Dębicy, zgodnie z planem rozmieszczenia przemysłu wojennego²⁵⁰. Kierując się owymi wskazaniami firma zakupiła za kwotę 160 000 zł 20 ha gruntów w poddębickiej wsi Pustynia, oddalonej o 3 km na północny wschód od miasta. We wrześniu tego roku rozpoczęła na tym terenie roboty budowlane²⁵¹.

Walcownia Metali Kolorowych w Pustyni składać się miała z trzech działów produkcyjnych: 1) odlewni miedzi, mosiądzu, brązu, aluminium i stopów lekkich; 2) walcowni blach, płyt, taśm i krążków z metali koloro-

²⁴⁵ *Rezultaty inicjatywy prywatnej*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1938, nr 18, s. 6.

²⁴⁶ Metalowe Zakłady Hutnicze „Torpedo” dysponowały kapitałem w wysokości zaledwie 300 000 zł. Zob. *Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1938*, poz. 2295.

²⁴⁷ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Pismo Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Ministerstwa Skarbu z 24 maja 1939 r. w sprawie ulg inwestycyjnych dla S.A. Tarnobrzesckie Zakłady Metalurgiczne; sygn. 6564. Wykaz przedsiębiorstw i osób, którym przyznano prawo do ulg na podstawie ustawy o ulgach inwestycyjnych z 9 kwietnia 1938 r.

²⁴⁸ Tamże, sygn. 5900. Pismo Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 15 lipca 1939 r. w sprawie ulg dla Tarnobrzesckich Zakładów Metalurgicznych; *Dorobek i postulaty m. Tarnobrzega*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 30, s. 22.

²⁴⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 107. Wydatki inwestycyjne pokrywane przez kapitał prywatny.

²⁵⁰ Tamże, sygn. I.303.4.122. Pismo szefa Biura Przemysłu Wojennego Ottona Czuruka do zastępcy szefa Sztabu Głównego z 28 stycznia 1938 r.; *Załącznik nr 1 do pisma II wiceministra spraw wojskowych gen. bryg. A. Litwinowicza do szefa Sztabu Głównego gen. bryg. W. Stachiewicza z 27 października 1936 r.* [w:] *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, dok. nr 20, s. 97.

²⁵¹ *20 lat WSK w Dębicy*, „Echo Załogi” z 5–20 grudnia 1970 r.; L. Mroczka, *Dębica w latach drugiej niepodległości*, s. 387.

wych oraz 3) tłoczni i ciągarni prętów, profilów i rur z tychże metali i ich stopów. Zdolność wytwórcza zakładów metalurgicznych obliczona była na 15 ton wyrobów walcowanych i 5 ton prasowanych stopów aluminiowych oraz 70 ton wyrobów walcowanych i 55 ton prasowanych stopów miedzi miesięcznie przy pracy jednozmianowej. Przy produkcji tej Walcownia Metali S.A. zamierzała zatrudnić około 400 robotników²⁵². Zaplanowane nakłady inwestycyjne, bez wydatków na budynki administracyjne i mieszkalne, obliczone były na 4 435 000 zł. Ministerstwo Spraw Wojskowych wypłaciło Walcowni Metali zaliczkę na poczet przyszłych dostaw w kwocie 2 mln zł. Pozostałe środki inwestycyjne pochodzić miały z podwyższonego o 375 000 zł kapitału akcyjnego, dochodów bieżących spółki za 1938 r. w wysokości 300 000 zł oraz z bliżej nieokreślonych operacji kredytowych²⁵³.

W pierwszym kwartale 1939 r. inwestycje w Pustyni były jeszcze słabo zaawansowane; kontynuowano budowę drogi z Dębicy, bocznicą kolejowej, sieci elektrycznej, zapoczątkowano wznoszenie zabudowań fabrycznych oraz wypłacono dostawcom maszyn i urządzeń zaliczki w kwocie 568 000 zł. Z nastaniem sezonu budowlanego roboty nabrały rozmachu. Latem 1939 r. ukończono główną halę produkcyjną i budynek administracyjny w stanie surowym. Na pobliskim osiedlu fabrycznym, gdzie zaplanowano 8 bloków dla 54 rodzin urzędniczych i robotniczych, zaledwie rozpoczęto budowę trzech domów dwupiętrowych oraz oddano do użytku willę dyrektorską. Przed wybuchem wojny w zakładach pracowało 120 robotników, zatrudnionych przy ustawianiu maszyn i urządzeń. Wydarzenia wrześniowe uniemożliwiły uruchomienie produkcji²⁵⁴.

Nadzwyczaj sprawnie przebiegały przygotowania Fabryki Kabli S.A. w Krakowie do utworzenia w COP zakładów przetwórstwa metali kolorowych. W czerwcu 1938 r. spółka ta zaproponowała Ministerstwu Przemysłu i Handlu wybudowanie w Brzesku, kosztem 1,5 mln zł, odlewni wyposażonej w piece elektryczne oraz działu obróbki plastycznej stopów miedzi, aluminium i duraluminium²⁵⁵. Władze wojskowe przychylnie odniosły się do oferty krakowskiej firmy, jednakże nie wyraziły zgody na proponowaną przez nią lokalizację fabryki i ustaliły miejsce jej budowy w rejonie Sandomierza. Ponadto nakłoniły spółkę do zainstalowania w projektowanym za-

²⁵² CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.122. Pismo szefa Biura Przemysłu Wojennego płk. O. Czuruka z 28 stycznia 1938 r.

²⁵³ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 74–75. Uzupelnienie podania Walcowni Metali S.A. o uzyskanie ulg inwestycyjnych z 1 kwietnia 1939 r.; k. 89–92. Orientacyjny kosztorys nowej walcowni. Załącznik nr 3 do pisma Walcowni Metali S.A. z 28 września 1938 r.

²⁵⁴ Tamże, k. 75; „Echo Załogi” z 5–20 grudnia 1970 r.; J. Chałupski, *Osiedla mieszkaniowe...*, s. 169–170; L. Pakuła, *Fazy rozwojowe przemysłu Dębicy*, s. 606.

²⁵⁵ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Pismo Fabryki Kabli S.A. w Krakowie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 13 czerwca 1938 r.

kładzie urządzeń walcowniczych do wyrobu taśmy miedzianej i mosiężnej, stosowanej do produkcji metalowych części amunicji²⁵⁶.

W końcu 1938 r. Fabryka Kabli S.A. w Krakowie zawiązała nowe przedsiębiorstwo pod nazwą Zakłady Metalowe „Dwikozy” S.A. z kapitałem 2,2 mln zł w całości przeznaczonym na zaplanowane inwestycje²⁵⁷. Nowo powstała firma zakupiła około 14 ha gruntów od właścicieli majątku Słupcza w gminie Dwikozy, za które zapłaciła 120 000 zł²⁵⁸. Budowę wytwórni rozpoczęto 1 marca 1939 r. i zgodnie z harmonogramem do 1 września wszystkie zabudowania fabryczne zostały oddane w stanie surowym oraz zaczęły nadchodzić pierwsze urządzenia i maszyny potrzebne do wyposażenia działu odlewniczego i walcowni²⁵⁹.

Wśród zadań inwestycyjnych w dziale metalurgicznym najtrudniejszym przedsięwzięciem okazała się budowa huty aluminium. Polska nie miała żadnego doświadczenia w produkcji tego strategicznego metalu i zmuszona była kupować coraz większe ilości półfabrykatów aluminiowych za granicą, głównie we Francji i Norwegii²⁶⁰. Potrzeba częściowego uniezależnienia kraju od importu skłoniła autorów programu rozbudowy przemysłu wojennego do zaplanowania w widłach Wisły i Sanu zakładów hutniczych z oddziałem elektrolizy aluminium o rocznej wydajności 1500–2000 ton. Początkowo wytwórnia ta miała przetwarzać boksyt sprowadzany z Węgier i Jugosławii. Ministerstwo Spraw Wojskowych sądziło, że Chemiczny Instytut Badawczy zdoła opracować rentowną metodę pozyskiwania tlenku glinu z kaolinu lub innych gliniek krajowych²⁶¹. Po pomyślnym rozwiązaniu tego problemu przy hucie powstać miała fabryka tego tlenku o wydajności 3000–4000 ton, zapewniająca samowystarczalność na wypadek wojny. Na zapoczątkowanie w Polsce produkcji aluminium w oparciu o rodzime surowce przewidywano nakłady w kwocie około 20 mln zł. Władze wojskowe uważały, że wykonanie owych inwestycji możliwe będzie przy zaangażowaniu kapitałów zagranicz-

²⁵⁶ Tamże. Pismo Fabryki Kabli S.A. do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 2 listopada 1938 r.

²⁵⁷ *Fabryka Kabli Spółka Akcyjna w Krakowie. Sprawozdanie i zamknięcie rachunkowe za rok operacyjny 1938*. Kraków 1939, s. 4.

²⁵⁸ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Pismo Zakładów Metalowych „Dwikozy” S.A. do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 26 kwietnia 1939 r.

²⁵⁹ *Krakowski Kabel i jego załoga 1928–1978*, Kraków 1978, s. 16–18; *Historia elektryki polskiej*, t. IV, Warszawa 1972, s. 459–461.

²⁶⁰ W latach 1934–1937 import aluminium do Polski zwiększył się z 1070 do 2222 ton. W 1937 r. Niemcy wytwarzały 120 000 ton tego metalu. Zob. W. Łoskiewicz, Z. Majewski, *Zagadnienie aluminium [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*, cz. IV, Warszawa 1938, s. 173–174; MRS 1939, s. 180–181.

²⁶¹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 107. Wydatki inwestycyjne pokrywane przez kapitały prywatne.

nych²⁶². Stanowisko to poparł Komitet Ekonomiczny Ministrów, podejmując 18 stycznia 1937 r. stosowną uchwałę²⁶³.

W latach 1937–1938 Ministerstwo Przemysłu i Handlu, za pośrednictwem przedstawicielstw dyplomatycznych, prowadziło w tej sprawie pertraktacje z firmą szwajcarską Aluminium Industrie A.G. Neuhausen, norweską Norsk Aluminium Company oraz brytyjską Huntington, Heberlein Co. Ltd. Wymienione koncerny w zamian za udostępnienie licencji i wybudowanie huty aluminium domagały się wygórowanych opłat i przywilejów handlowych, w związku z czym rząd polski zaprzestał rozmów z zagranicznymi kontrahentami. Władze wojskowe nie przyjęły również przedłożonej przez Zakłady Elektro S.A. oferty wybudowania na Górnym Śląsku fabryki tlenku glinu. Nie odpowiadała im zarówno przygraniczna lokalizacja zakładów, jak i dominacja w spółce kapitału niemieckiego²⁶⁴.

Bezowocne negocjacje z firmami zagranicznymi oraz złudne nadzieje na znalezienie w Polsce surowców nadających się do produkcji aluminium opóźniły podjęcie decyzji w sprawie budowy zakładów hutniczych w oparciu o kapitały krajowe²⁶⁵. Dopiero 2 grudnia 1938 r. z inicjatywy KEM utworzone zostało przedsiębiorstwo o nazwie Huta Aluminium S.A. z kapitałem zakładowym 7 mln zł. Akcjonariuszami spółki były cztery firmy: Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski, Fitzner-Gamper S.A. w Krakowie; Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A. w Chrzanowie; Zakłady Amunicyjne „Pocisk” S.A. w Warszawie i „Sepewe” Eksport Wyrobów Polskiego Przemysłu S.A. w Warszawie. Skarb państwa zagwarantował sobie przewagę kapitałową w nowym przedsiębiorstwie za pośrednictwem Zjednoczonych Fabryk L. Zieleniewskiego i „Sepewe”, w których to spółkach posiadał kontrolne pakiety akcji²⁶⁶. Przejawem tej zależności była

²⁶² Tamże, k. 481. Program rozbudowy przemysłu wojennego w zakresie surowców.

²⁶³ AAN, KEM, sygn. 1243. Wniosek nagły w sprawie budowy fabryki aluminium z 18 stycznia 1937 r.

²⁶⁴ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.226. Sprawozdanie ministra przemysłu i handlu z akcji przeprowadzonej w celu uruchomienia produkcji glinu i tlenku glinu; sygn. I.303.4.151. Protokół z posiedzenia odbytego 14 stycznia 1938 r. w sprawach budowy huty aluminium w Polsce; CAW, Szef SG, sygn. I.303.1.15. Pismo płk. Jana Kowalewskiego dyrektora Towarzystwa Importu Surowców „Tissa” S.A. z 18 lipca 1938 r. do firmy Huntington, Heberlein Co. Ltd. w Londynie; Informacja z 20 października 1938 r. o przebiegu pertraktacji z firmą Huntington, Heberlein and Co. w sprawie budowy fabryki aluminium.

²⁶⁵ Badania laboratoryjne występujących na Kielecczyźnie glinek kaolinowych i alofanowych wykazały ich małą przydatność do produkcji aluminium, ze względu na wysokie zanieczyszczenie innymi pierwiastkami i potencjalnie wysokie koszty przerobu na tlenek glinu. Por. CAW, Szef SG, sygn. I.303.1.15. Opinia firmy Huntington, Heberlein and Co. Ltd. o przydatności kaolinitu do produkcji aluminium w Polsce; F. Barciński, *Surowcowe możliwości uprzemysłowienia Polski*, Poznań 1939, s. 26.

²⁶⁶ Do głównego udziałowca, Zjednoczonych Fabryk Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A. należał pakiet akcji wartości 3,6 mln zł, stanowiący 51,4% kapitału zakładowego Huty Aluminium S.A. Zob. APKr., Ziel., sygn. 8. Załącznik nr 17 do proto-

nominacja zastępcy II wiceministra spraw wojskowych płk. Mieczysława Maciejewskiego na stanowisko prezesa rady nadzorczej²⁶⁷.

Zadaniem powołanej spółki było wybudowanie w ciągu półtora roku huty aluminium, składającej się z oddziału elektrolizy, wytwórni elektrod, odlewni, warsztatów mechanicznych, magazynu surowców, stacji transformatorowej. Koszty tych inwestycji określone zostały na przeszło 10 mln zł. Przy budowie fabryki i uruchamianiu produkcji spółka miała korzystać z pomocy technicznej koncernu Aluminium Français, który jednak nie był udziałowcem przedsiębiorstwa. Tym samym Huta Aluminium S.A. była niezależna od kapitałów obcych, a kontrola nad nią spoczywała w rękach polskich. Produkcję aluminium zamierzano oprzeć na boksytach sprowadzanych z krajów bałkańskich, natomiast energii dostarczać miała elektrownia w Nisku, którą planowano rozbudować w oparciu o kredyty inwestycyjne uzyskane we Francji. W przyszłości źródłem taniego prądu miały być hydroelektrownie w Czchowie i Rożnowie²⁶⁸.

Fabrykę aluminium zlokalizowano na 112 ha gruntów leśnych zakupionych w gminie Pławo, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Zakładów Południowych i elektrowni w Stalowej Woli, w odległości pół kilometra od linii kolejowej Rozwadów–Przeworsk. Roboty ziemne rozpoczęto wczesną wiosną 1939 r. Do wybuchu wojny doprowadzono na teren budowy bocznice kolejową, wykonano część fundamentów, rozpoczęto montaż konstrukcji stalowych hal odlewni i elektrolizerni, które miały być oddane do eksploatacji na początku 1940 r.²⁶⁹

W pierwszej wersji planu rozbudowy przemysłu wojennego Ministerstwo Spraw Wojskowych przewidywało utworzenie w hucie aluminium oddziału elektrolizy magnezu metalicznego, podstawowego składnika elektronu i innych stopów lekkich, mających zastosowanie w technice lotniczej, m.in. do wyrobu tłoków, śmigieł, konstrukcji kadłubów²⁷⁰. Według wstępnego projektu instalacje do pozyskiwania tego metalu z dolomitu metodą półtechniczną, opracowaną przez Chemiczny Instytut Badawczy, kosztować miały

kołu zdawczo-odbiorczego fabryki krakowskiej firmy L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A. z 28 grudnia 1949 r.

²⁶⁷ AAN, Min. Skarbu, sygn. 77, k. 3–8. Akt notarialny założenia S.A. Huta Aluminium z 2 grudnia 1938 r. Repertorium nr 3691.

²⁶⁸ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.151. Protokół z posiedzenia odbytego 14 stycznia 1939 r. w sprawie budowy huty aluminium w Polsce; *Huta aluminium w COP*, „Gazeta Polska” nr 4 z 4 stycznia 1939 r.; *Produkujemy wreszcie aluminium*, „Czas” nr 144 z 28 maja 1939 r.

²⁶⁹ Por. APKr., Ziel., sygn. 8. Załącznik nr 11 do protokołu zdawczo-odbiorczego... z 28 grudnia 1949 r.; *Sprawozdanie Zjednoczonych Fabryk Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper Spółka Akcyjna za czas od 1 października 1937 do 30 września 1938 roku*, Kraków 1939; D. Garbacz, *Narodziny Stalowa Wola...*, s. 46.

²⁷⁰ W lutym 1937 r. Biuro Przemysłu Wojennego MSWojsk. obliczyło, że w 1940 r. zapotrzebowanie na magnez metaliczny osiągnie 130 ton miesięcznie. Zob. J. Gwiazdowski, *Polityka i gospodarka surowcami strategicznymi w Polsce w latach 1935–1939*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1961, z. 4, s. 140.

około 400 000 zł²⁷¹. Rychło jednak uciążliwe pertraktacje z firmami krajowymi i zagranicznymi w sprawie budowy huty aluminium uświadomiły władzom wojskowym konieczność samodzielnego zorganizowania produkcji magnezu. Realizację tego zadania powierzyły Wytwórni Węgla Aktywnego w Skarżysku. 1 lipca 1937 r. to nieskomercjalizowane przedsiębiorstwo wojskowe otrzymało w użytkowanie grunty i zabudowania przemysłowe w Bliżynie po zbankrutowanym Zjednoczeniu Fabryk Maszyn i Narzędzi Rolniczych S.A.²⁷² Obiekty te posłużyły do utworzenia oddziału fabrycznego WWA, wyspecjalizowanego w wytwarzaniu magnezu metalicznego i soli magnezowych. Po uruchomieniu produkcji w 1938 r. wytwórnia w Bliżynie zatrudniała 50 robotników i była najmniejszym zakładem państwowym zbudowanym w Centralnym Okręgu Przemysłowym²⁷³.

Spośród zamierzeń inwestycyjnych objętych planem rozbudowy przemysłu wojennego najmniej przygotowana była koncepcja utworzenia huty miedzi. Autorzy programu w pierwszym etapie jego realizacji przewidywali powołanie spółki z udziałem kapitału krajowego, która otrzymałaby od rządu na warunkach kredytowych wyposażenie techniczne nieczynnej od 1924 r. huty w Poznaniu. Koszty odtworzenia pieca szybowego, trzech pieców rafinacyjnych i działu elektrolizy oszacowano na 3 mln zł²⁷⁴. Huta przeniesiona w rejon bezpieczeństwa wytwarzałaby rocznie około 4000 ton miedzi rafinacyjnej i 1000 ton elektrolitycznej o zawartości 99,98% Cu²⁷⁵. Produkcja ta miała opierać się na surowcach krajowych: odpadach miedzi i jej stopów oraz rudach miedzi, występujących w niewielkich ilościach w Górach Świętokrzyskich²⁷⁶.

Zamysł przeniesienia do COP poznańskiej huty miedzi od samego początku nasuwał szereg wątpliwości. Przestarzałe urządzenia techniczne mogły posłużyć do nierentownej produkcji, która pokryłaby zaledwie 15% zapotrzebowania mobilizacyjnego przemysłu zbrojeniowego²⁷⁷. Dotychczasowe badania geologiczne wskazywały na nieopłacalność eksploatacji

²⁷¹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 105. Wydatki inwestycyjne pokrywane z kredytów wojskowych; k. 481. Plan rozbudowy przemysłu wojennego w zakresie surowców.

²⁷² APKielce, Wydz. Pow. Końskie, sygn. 69, k. 6. Pismo szefa Budownictwa Okręgu Korpusu IV do Wydziału Powiatowego w Końskich z 2 października 1937 r.; Tamże, k. 3. Pismo Wytwórni Węgla Aktywnego do Wydziału Powiatowego w Końskich z 10 stycznia 1938 r. w sprawie podatków samorządowych.

²⁷³ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Materiały Biura Planowań MSWojsk. Centralny Okręg Przemysłowy; *Polskie Siły Zbrojne*, t. I, cz. 1, s. 198.

²⁷⁴ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 481. Program rozbudowy przemysłu wojennego w zakresie surowców; P. Stawecki, *Z dziejów przemysłu...*, cz. II, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1971, nr 3, s. 250.

²⁷⁵ J. Gawlas, *Hutnictwo miedzi [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*, cz. IV, s. 171.

²⁷⁶ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 107. Wydatki inwestycyjne pokrywane przez kapitał prywatny; M. Kamiński, *Zagadnienie minerałów użytecznych Polski*, „Przegląd Chemiczny” 1939, nr 2, s. 84.

²⁷⁷ T. Grabowski, *Inwestycje zbrojeniowe...*, s. 155.

niskoprocentowych rud miedzi w Miedziance i Miedzianej Górze²⁷⁸. Możliwości wykorzystania złomu miedzianego i mosiężnego również były ograniczone z uwagi na brak odpowiednio zorganizowanego systemu skupu i segregacji owych odpadów. Ich niewielkie ilości nadawały się raczej do przerobu w rafinerii metali kolorowych, aniżeli w hucie o pełnym cyklu produkcyjnym²⁷⁹.

Wymienione uwarunkowania powstrzymały Komitet Ekonomiczny Ministrów przed podjęciem ostatecznej decyzji w sprawie zakładów hutniczych miedzi. Za ich utworzeniem przemawiała jednak potrzeba zmniejszenia uzależnienia Polski od sprowadzanych z zagranicy półfabrykatów miedzianych. W latach 1936–1938, pod wpływem koniunktury zbrojeniowej, import ten wzrósł gwałtownie z 15 000 ton do 27 000 ton²⁸⁰. Okoliczność ta skłoniła rząd do rozważenia możliwości wybudowania huty przetwarzającej surowce wyłącznie importowane²⁸¹. W sierpniu 1939 r. zadania organizacyjne w tym zakresie powierzone zostały Towarzystwu Importu Surowców „Tissa” S.A. w Warszawie. Według wstępnych obliczeń koszty budowy i uruchomienia zakładów hutniczych miedzi w okolicach Sandomierza wynieść miały około 20 mln zł²⁸².

Inwestycje w przemyśle metalowym, planowane i częściowo realizowane w rejonie sandomiersko-rzeszowskim, charakteryzowały się silnie zróżnicowanym profilem produkcji z wyraźną dominacją wytwórczości stopów lekkich i półfabrykatów metali kolorowych dla nowo powstających fabryk broni, amunicji i sprzętu lotniczego. Natomiast w Zagłębiu Staropolskim, gdzie przeważały zakłady wyspecjalizowane w obróbce żelaza, przemysł ten cechowała słabsza aktywność inwestycyjna. Przyczyny tego stanu rzeczy tkwiły w założeniach programowych rozbudowy przemysłu wojennego, które nie przewidywały w zasadzie dyslokacji nowych zakładów zbrojeniowych na obszarze uważanym za mniej odpowiedni pod względem strategicznym na wypadek wojny z Niemcami²⁸³. Według opinii władz wojskowych na Kielecczyźnie mogły być podejmowane przedsięwzięcia inwestycyjne zmierzające

²⁷⁸ Kopalnia miedzi w Miedziance eksploatowana była w latach 1916–1918 przez austriackie władze okupacyjne, które wydobyły z niej 4000 ton rudy, z czego otrzymały 400 ton miedzi i 1 tonę srebra. Przeprowadzone w latach 1920–1923 badania geologiczne w Miedzianej Górze dowiodły, że tamtejsze złożo nie miało znaczenia przemysłowego. Zob. F. Barciński, *Geografia gospodarcza województwa kieleckiego*, Poznań 1931, s. 174; T. Jackowski, *Zagłębie Staropolskie w COP*, „Radostowa” 1938, nr 1, s. 17–19.

²⁷⁹ *Dyskusja na posiedzeniu IV sekcji Kongresu [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*, cz. IV, s. 190–191.

²⁸⁰ Prawie cały import miedzi pochodził z Chile i Stanów Zjednoczonych. Zob. MRS 1939, s. 175 i 177.

²⁸¹ A. Roman, *Problemy i wytyczne w dziedzinie przemysłu, handlu i żeglugi*, t. III, Warszawa 1939, s. 23.

²⁸² „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 30, s. 16.

²⁸³ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.120, k. 12–16. Centralny Rejon Przemysłowy. Ocena warunków dyslokacji przemysłu z 5 listopada 1936 r.

do podniesienia zdolności wytwórczych i wzbogacenia asortymentu wyrobów w fabrykach wybudowanych w latach dwudziestych²⁸⁴. Wobec tego w północno-zachodniej części COP państwo bezpośrednio w znikomym stopniu angażowało się w rozbudowę przemysłu metalowego. Większe zaangażowanie inwestycyjne w tej gałęzi wytwórczości przejawiały firmy prywatne, pragnące skorzystać z zamówień wojskowych, przysługujących ulg podatkowych i możliwości nawiązania kooperacji z fabrykami zbrojeniowymi w Zagłębiu Staropolskim.

W pierwszej kolejności szansę ożywienia produkcji uzyskały Zakłady Mechaniczne i Odlewnia Żelaza w Białogonie, najstarsza czynna fabryka w Zagłębiu Staropolskim, założona w 1817 r. przez Stanisława Staszica²⁸⁵. Firma ta, nastawiona na wyrób odlewów części maszyn rolniczych, z trudem wychodziła z depresji pokryzysowej. W sierpniu 1937 r. otrzymała od Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia MSWojsk. zamówienie na dostawę 20 000 skorup żeliwnych do granatów jajowych wz. 33. Przygotowania do tej prostej produkcji trwały 10 miesięcy. Zainstalowane urządzenia pozwalały na wyrób 200 sztuk dziennie. Pierwszą próbną partię owych skorup wytwórnia białogońska wykonała w lipcu 1938 r. i przekazała fabryce S.A. „Granat” w Kielcach, gdzie dokonano jej odbioru²⁸⁶.

O ulgi inwestycyjne w COP ubiegała się w Ministerstwie Przemysłu i Handlu S.A. Herzfeld i Victorius z Grudziądza. W maju 1938 r. firma ta zakupiła od zbankrutowanej S.A. „Słowianin” odlewnię żeliwa w Końskich i zamierzała ją zmodernizować kosztem 555 000 zł²⁸⁷. W grudniu tego roku nowi właściciele zdecydowali się na podwyższenie nakładów inwestycyjnych do kwoty 1 146 000 zł. Wydatki te przeznaczone zostały na powiększenie terenów fabrycznych o 1,5 ha, wybudowanie nowej odlewni z czterema żeliwiakami, warsztatów mechanicznych, składów materiałów odlewniczych i magazynów wyrobów gotowych, budynku administracji i urządzeń sanitarnych dla robotników. Inwestycje przyczyniły się do podniesienia zdolności wytwórczych z dotychczasowych 20 ton żeliwa dziennie do 30 ton oraz poszerzenia asortymentu wyrobów. Odlewnia „Słowianin” mogła produkować odlewy kanalizacyjne i sanitarne, naczynia żeliwne, odlewy dla przemysłu maszynowego, elektrotechnicznego, chemicznego i budowlanego oraz

²⁸⁴ Notatka Biura Administracji Armii MSWojsk. o pracach przy rozbudowie przemysłu wojennego [w:] *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, dok. 24, s. 113–114.

²⁸⁵ W 1928 r. rząd sprzedał Zakłady Mechaniczne w Białogonie dotychczasowemu dzierżawcy inż. Leonowi Skibińskiemu. W 1936 r. firma dysponowała kapitałem 300 000 zł i zatrudniała 140 robotników. Zob. *II księga inżynierów mechaników polskich*, Warszawa 1936, s. 182; S. Matusik, *Kielce jako ośrodek przemysłu metalowego*, Kielce 1967, s. 63.

²⁸⁶ CAW, KZU, sygn. I.360.1.357. Sprawozdanie starszego rzeczoznawcy Centrali Odbioru Materiałów Uzbrojenia przy Fabryce „Granat” w Kielcach za miesiąc marzec 1938 r.

²⁸⁷ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Pismo firmy Herzfeld i Victorius S.A. do z 30 maja 1939 r.

skorupy do granatów²⁸⁸. W sierpniu 1939 r. zakłady odlewnicze w Końskich zatrudniały 600 robotników²⁸⁹.

Władze wojskowe czyniły starania o przeniesienie do COP z województwa poznańskiego Drawskiej Lejarni Żelaza, wyspecjalizowanej w produkcji odlewów maszynowych²⁹⁰. Za ich namową główny akcjonariusz spółki inż. Ludwik Kembliński zarejestrował 15 września 1938 r. w Sądzie Okręgowym w Radomiu nowe przedsiębiorstwo pod firmą Zakłady Odlewnicze Inż. L. Kembliński S.A. w Niekłaniu z kapitałem 300 000 zł²⁹¹. Spółka zamierzała wybudować obiekty fabryczne i zainstalować urządzenia do produkcji wszelkiego rodzaju odlewów żeliwnych i stopów metali w stanie surowym i obrobionym, stosowanych w przemyśle zbrojeniowym m.in. do wyrobu części podwozi samochodowych i czołgowych, płytek gąsienicowych, podstaw karabinów maszynowych itp. Wymienione materiały wytwarzano dotychczas w Drawskiej Lejarni Żelaza w Drawskim Młynie, a ich odbiorcami były Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia, Państwowe Zakłady Inżynierii, Zbrojownia Nr 2 w Warszawie, Zakłady Ostrowieckie, Stowarzyszenie Mechaników Polskich z Ameryki, Zakłady „H. Cegielskiego” w Poznaniu i szereg wytwórni pomocniczych przemysłu samochodowego. Po ukończeniu budowy nowych Zakładów Odlewniczych wszystkie te elementy miały być produkowane w Niekłaniu. W marcu 1939 r. nakłady inwestycyjne przekroczyły wysokość kapitału akcyjnego spółki i wynosiły około 402 000 zł²⁹².

W końcu grudnia 1938 r. dwaj inżynierowie z Warszawy – Witold Trzeciakowski i Jarosław Czaykowski złożyli w Ministerstwie Przemysłu i Handlu ofertę utworzenia w Szydłowcu największej w kraju wytwórni podkowiaków końskich. Wstępny kosztorys przewidywał nakłady inwestycyjne w kwocie 490 000 zł. Fabryka miała być wyposażona w silniki elektryczne i amerykańskie automaty „Hartforda” do produkcji 300 ton podkowiaków rocznie. Ministerstwo Spraw Wojskowych uznało tę inwestycję za szczególnie ważną dla obronności państwa²⁹³. Wspólnicy zakupili maszyny w ame-

²⁸⁸ Tamże. Pismo firmy Herzfeld i Victorius S.A. do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 20 grudnia 1938 r. w sprawie zmiany kosztorysu planowanych inwestycji.

²⁸⁹ S. Meducki, *Przemysł i klasa robotnicza w dystrykcie radomskim w okresie okupacji hitlerowskiej*, Kraków 1981, s. 101.

²⁹⁰ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.132, k. 223. Planowanie przemysłu. Załącznik do pisma ppłk. Szmoniewskiego zastępcy dyrektora Biura Wojskowego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu do Sztabu Głównego z 2 marca 1938 r.

²⁹¹ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Odpis poświadczony wpisu Zakładów Odlewniczych Inż. L. Kembliński S.A. do rejestru handlowego Sądu Okręgowego w Radomiu w dniu 15 września 1938 r.

²⁹² Tamże. Załącznik nr 4 do podania firmy Zakłady Odlewnicze Inż. Ludwik Kembliński S.A. w Niekłaniu do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 15 marca 1939 r.

²⁹³ Tamże, sygn. 5891, k. 21–22. Pismo inżynierów W. Trzeciakowskiego i J. Czaykowskiego założycieli Fabryki Wyrobów Metalowych „Podkowiak” do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 22 grudnia 1938 r.; Tamże, k. 6–7. Ulgi inwestycyjne dla S.A. „Podkowiak”. Stan prawny w lipcu 1939 r.

rykańskiej firmie The Capewell Manufacturing Company oraz zlecieli opracowanie projektu dwupiętrowego budynku fabrycznego, składającego się z hali produkcyjnej o powierzchni 590 m², pomieszczeń magazynowych, biurowych i socjalnych dla załogi. Budowę wytwórni w Szydłowcu rozpoczęto jednak dopiero w lipcu 1939 r., zatrudniając przy niej ponad 100 robotników sezonowych²⁹⁴. Opóźnienie to spowodowane było długotrwałymi pertraktacjami wnioskodawców z Ministerstwem Skarbu o przyznanie ulg podatkowych. Resort ten oficjalne przyrzeczenie w tej sprawie złożył 25 lipca, inwestorzy zaś nabyli prawo do ulg 29 sierpnia 1939 r. rejestrując w Sądzie Okręgowym w Warszawie przedsiębiorstwo pod firmą Fabryka Wyrobów Metalowych „Podkowiak” S.A. z kapitałem 500 000 zł. Rzeczywiste koszty budowy i wyposażenia zakładu wynosiły 380 000 zł. Wytwórnię uruchomiono w 1940 r. pod zarządem niemieckim. Zatrudniała wówczas 39 robotników i 4 pracowników umysłowych²⁹⁵.

W listopadzie 1938 r., z inicjatywy Związku Eksporterów Bekonu i Materiałów Mięśnych oraz S.A. „Granat”, zawiązał się Komitet Organizacyjny Wytwórni Wyrobów Blaszanych „Bagran” S.A. Projektowana fabryka miała uniezależnić Związek Eksporterów od zakupu za granicą – zwłaszcza w gdańskiej Industrie Blachwarenwerke A.G. – opakowań dla przemysłu konserw mięśnych²⁹⁶. Zamysł budowy wytwórni zyskał akceptację Ministerstwa Spraw Wojskowych oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Władze wojskowe wyraziły zgodę na jej lokalizację w Milejowie k. Lublina i zobowiązały spółkę „Bagran” do nawiązania kooperacji z organizowaną w Lublinie fabryką sprzętu przeciwgazowego w zakresie produkcji puszek metalowych do masek ochronnych. W kwietniu 1939 r. Komitet Organizacyjny przedłożył do zatwierdzenia gotowe plany obiektów fabrycznych i uzależnił rozpoczęcie budowy od przyznania ulg inwestycyjnych²⁹⁷. Do wybuchu wojny Ministerstwo Skarbu nie podjęło w tej sprawie pozytywnej decyzji, argumentując swe stanowisko brakiem podstaw prawnych do udzielenia zwolnień podatkowych dla wytwórni opakowań blaszanych²⁹⁸.

²⁹⁴ J. Główna, *Z dziejów przemysłu metalowego w Zagłębiu Staropolskim w okresie międzywojennym*, „Przegląd Odlewnictwa” 1998, nr 4, s. 143.

²⁹⁵ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 13. Pismo szefa Biura Przemysłu Wojennego MSWojsk. płk. Stanisława Witkowskiego do Wydziału Wojskowego Ministerstwa Skarbu z 14 lipca 1939 r.; Tamże, k. 3. Odpis poświadczony z rejestru handlowego w Sądzie Okręgowym w Warszawie dział B. Nr LXXX/11745 o utworzeniu Fabryki Wyrobów Metalowych „Podkowiak” S.A. w Warszawie; „Monitor Polski” nr 177 z 4 sierpnia 1939 r.; J. Główna, *Z dziejów przemysłu...*, s. 144.

²⁹⁶ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5899. Produkcja i zbyt opakowań blaszanych w Polsce. Załącznik do pisma dyrektora Biura Finansowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Ministerstwa Skarbu z 13 lipca 1939 r.

²⁹⁷ Tamże. Pismo Komitetu Organizacyjnego Wytwórni Wyrobów Blaszanych „Bagran” S.A. w Warszawie do Ministerstwa Skarbu z 19 kwietnia 1939 r.

²⁹⁸ Dopiero 5 sierpnia 1939 r. Ministerstwo Skarbu przygotowało projekt rozporządzenia o uzupełnieniu wykazu przedsiębiorstw uprawnionych do korzystania z ulg inwestycyjnych.

W 1939 r., po zajęciu przez Niemcy Czechosłowacji i powstaniu groźby ataku zbrojnego od strony Słowacji, pogorszyło się położenie strategiczne wielu zakładów przemysłowych. W tej sytuacji władze wojskowe opowiedziały się za przesunięciem niektórych obiektów fabrycznych w kierunku północno-wschodnim – do lubelskiej części COP²⁹⁹. Przykładem owego nastawienia była pozytywna decyzja MSWojsk. z czerwca tego roku w sprawie wniosku Spółki Górniczo-Hutniczej Karwina–Trzyniec o likwidację fabryki drutu w Boguminie i przeniesienie jej urządzeń technicznych do Lublina. Zdemontowane maszyny posłużyć miały do odtworzenia walcowni i wytwórni drutu kolczastego na terenie nieczynnej cementowni na Firlejowszczyźnie. W miesiącach letnich rozpoczęto adaptację zabudowań do nowych potrzeb oraz przywieziono z Zaolzia część urządzeń do wyrobu gwoździ i drutu. Uruchomienie fabryki w Lublinie, wraz z działem walcowniczym, zaplanowane było na 1 czerwca 1940 r.³⁰⁰

WYTWÓRNIE SPRZĘTU ELEKTROTECHNICZNEGO

Plan rozbudowy przemysłu wojennego stwarzał korzystne perspektywy dla branży elektrotechnicznej. W dziale środków łączności przewidywał zwiększenie produkcji kabli polowych w pięciu wytwórniach prywatnych w Ożarowie, Bydgoszczy, Warszawie, Krakowie i Będzinie, rozpoczęcie wytwarzania lamp katodowych do radiostacji polowych w Zjednoczonej Fabryce Żarówek „Tungsram” w Warszawie oraz uruchomienie przemiału rudy manganowej do ogniw galwanicznych w warszawskiej firmie „Suchy Element Elektryczny”³⁰¹. Główny jednak nacisk kładł ów program na rozbudowę mocy wytwórczych Państwowych Zakładów Tele i Radiotechnicznych w Warszawie – największego w kraju producenta sprzętu elektrotechnicznego i radiowego³⁰².

PZTIR, choć bezpośrednio podlegały Ministerstwu Poczty i Telegrafów, miały dla wojska pierwszorzędne znaczenie, jako dostawca radiostacji kore-

Projekt ten nie został jednak podpisany przez ministra skarbu. Zob. AAN, Min. Skarbu, sygn. 5899. Załącznik do pisma Ministerstwa Skarbu w sprawie projektu rozporządzenia o uzupełnieniu wykazu przedsiębiorstw korzystających z ulg inwestycyjnych z 5 sierpnia 1939 r.

²⁹⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.203. Pismo SeKOR do wicepremiera i ministra skarbu z 25 listopada 1938 r.

³⁰⁰ CAW, Dep. Bud. MSWojsk., sygn. I.300.63.225. Opis projektu Fabryki i Walcowni w Lublinie z 23 czerwca 1939 r.; A. Litwinowicz, *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia*, s. 174; M.M. Drozdowski, *Polityka gospodarcza rządu polskiego...*, s. 146; A. Kierek, *Rozwój gospodarczy Lublina...*, s. 49.

³⁰¹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 91. Kolejność potrzeb w zakresie rozbudowy przemysłu wojennego.

³⁰² Państwowe Zakłady Tele i Radiotechniczne utworzone zostały w czerwcu 1931 r. z połączenia Państwowej Wytwórni Aparatów Telegraficznych i Telefonicznych oraz Państwowej Wytwórni Łączności PZInż. Zob. „Monitor Polski” 1931, nr 173, poz. 253.

spondencyjnych typu „RKD” dla jednostek dywizyjnych, lotnictwa i marynarki wojennej. Ponadto wytwarzały stacje nadawcze do obsługi lotnisk, radiopelengatory do wyszukiwania fal radiowych, polowe łącznice telefoniczne, urządzenia sygnalizacyjne dla środków komunikacji. Na zlecenie Ministerstwa Poczty i Telegrafów wykonywały centrale międzymiastowe, na rynek prywatny zaś dostarczały liczniki energii elektrycznej, aparaty telefoniczne oraz radioodbiorniki detektorowe i lampowe³⁰³.

Od 1936 r. władze wojskowe, w szczególności Dowództwo Wojsk Łączności, czyniły wiele starań dla unowocześnienia sprzętu teletechnicznego i radiowego. W następstwie owych wysiłków zacieśniła się współpraca pomiędzy PZTiR a Państwowym Instytutem Telekomunikacyjnym oraz Biurem Badań Technicznych Wojsk Łączności. Dzięki tej kooperacji powstały nowe rozwiązania konstrukcyjne: aparaty telefoniczne wz. 36, lekkie łącznice polowe, radiostacje typu „N-2” dla piechoty, artylerii i lotnictwa myśliwskiego, „N-1” dla oddziałów łączności jednostek dywizyjnych, typu „W-1”, które miały zastąpić stare modele „RKD”. Ministerstwo Spraw Wojskowych zamówiło w PZTiR 1700 radiostacji różnych typów za kwotę 15 mln zł³⁰⁴. Wykonanie owych obstalunków utrudniał niedostatek odpowiednich pomieszczeń produkcyjnych w zabudowaniach fabrycznych przy ul. Grochowskiej i Ratuszowej. Sytuacja lokalowa uległa częściowej poprawie w 1937 r., kiedy to przedsiębiorstwo wynajęło budynki warsztatowe i magazynowe po byłej firmie „Płomyk” przy ul. Modlińskiej. Do utworzonej w ten sposób Filii Nr 1 PZTiR na Pelcowiznie przeniesiona została seryjna produkcja aparatów telefonicznych i liczników elektrycznych, przy której zatrudnionych było przeszło 300 pracowników³⁰⁵.

Zasadniczą poprawę warunków lokalowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa wytwórczości sprzętu łącznościowego przynieść miała budowa oddziału fabrycznego PZTiR w Centralnym Okręgu Przemysłowym³⁰⁶. W nowym zakładzie przewidywano produkcję i reperację wszelkich przyrządów z dziedziny elektrotechniki i mechaniki precyzyjnej, w szczególności aparatury radiotechnicznej i teletechnicznej. Oprócz wojskowego sprzętu łączności fabryka wyrabiałaby urządzenia telekomunikacyjne dla Ministerstwa Poczty i Telegrafów oraz szereg produktów na rynek prywatny, m.in. liczniki

³⁰³ Państwowe Zakłady Tele i Radiotechniczne. *Komunikaty o wyrobach PZT*, Warszawa 1933; *Dwadzieścia lat poczty i telekomunikacji w Polsce niepodległej*, Warszawa 1939, s. 210; *Księga SIMP. Pół wieku...*, s. 110.

³⁰⁴ E. Kozłowski, *Wojsko Polskie...*, s. 235–237.

³⁰⁵ W 1937 r. PZTiR zatrudniały we wszystkich oddziałach 2865 robotników i pracowników umysłowych. Por. CAW, Biuro Przem. Woj. MSWojsk., sygn. I.300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie z działalności... Zamknięcia rachunkowe państwowych przedsiębiorstw skomercjalizowanych; AAN, Min. Skarbu, sygn. 35. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej przedsiębiorstwa Państwowe Zakłady Tele i Radiotechniczne w Warszawie za 1937 r.

³⁰⁶ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.128, k. 104. Wydatki inwestycyjne pokrywane z kredytów wojskowych.

elektryczne, gazomierze, radioodbiorniki lampowe i kryształowe³⁰⁷. Wartość przewidywanej produkcji rocznej oszacowana została na 12 mln zł. Planowane nakłady inwestycyjne wynosiły 11 mln zł. Źródłem pokrycia kosztów budowy wytwórni i osiedla fabrycznego miały być dotacje Ministerstwa Spraw Wojskowych w kwocie 5 mln zł, Ministerstwa Poczty i Telegrafów – 5 mln zł oraz fundusze Państwowych Zakładów Tele i Radiotechnicznych w wysokości 1 mln zł³⁰⁸.

Filię Nr 2 PZTiR zlokalizowano w uroczysku Poniatowa na gruntach lasów państwowych Nadleśnictwa Puławy i na terenach prywatnych wsi Karczmiska³⁰⁹. Projekt przewidywał wybudowanie 10 obiektów fabrycznych, w tym: działu obróbki mechanicznej, montażowni, magazynu surowców i półfabrykatów, magazynu wyrobów gotowych, budynku biura zarządu, domu mieszkalnego dla kierownictwa zakładu, hotelu pracowniczego. Na obszarze 57 ha zaplanowano ponadto dwa osiedla dla robotników i pracowników umysłowych, składające się z 600 mieszkań w 20 blokach wielorodzinnych³¹⁰. W przeciwieństwie do innych zakładów objętych planem rozbudowy przemysłu wojennego budowa Filii Nr 2 PZTiR prowadzona była bez nadmiernego pośpiechu. W okresie od sierpnia do października 1937 r. wykonano pomiary i studia terenowe, w listopadzie oddano do użytku drogę dojazdową, w marcu 1938 r. Zjednoczenie Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego poprowadziło do Poniatowej odgałęzienie linii wysokiego napięcia Dęblin – Puławy – Opole Lubelskie, w maju przekazano do eksploatacji bocznice (7 km) łączącą teren fabryczny z nałęczowską kolejką wąskotorową. Dopiero w sierpniu 1938 r. przystąpiono do wykopów pod fundamenty pawilonów fabrycznych i robót ziemnych na osiedlu mieszkaniowym. W tym stanie rzeczy we wrześniu 1939 r. większość obiektów była nieukończona. Do tego czasu nakłady skarbu państwa na ich budowę i wydatki PZTiR na zakup wyposażenia maszynowego wyniosły 6,6 mln zł³¹¹. Według przyjętego harmonogramu rozpoczęcie montażu wyrobów gotowych z elementów do-

³⁰⁷ Tamże, sygn. I.303.4.136, k. 71. Pismo II wiceministra spraw wojskowych do szefa Sztabu Głównego z 23 lutego 1938 r.

³⁰⁸ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 186–187. Pismo Państwowych Zakładów Tele i Radiotechnicznych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 3 grudnia 1938 r. w sprawie ulg inwestycyjnych L.817/AR/F2/tj/38.

³⁰⁹ Tamże, k. 189. Załącznik nr 9 do pisma L. 817/AR/F2/tj/38.

³¹⁰ Tamże, k. 198. Kosztorys budowy i uruchomienia Filii Nr 2 Państwowych Zakładów Tele i Radiotechnicznych z 3 grudnia 1938 r.

³¹¹ AAN, Min. Skarbu, sygn. 35. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej przedsiębiorstwa Państwowe Zakłady Tele i Radiotechniczne za 1937 r.; Projekt bilansu otwarcia PZTiR Filii Nr 2 w dniu 1 stycznia 1938 r.; Tamże, sygn. 36, k. 23. Pismo Jana Wieszczyńskiego delegata Ministerstwa Skarbu do Rady Administracyjnej Państwowych Zakładów Tele i Radiotechnicznych z 30 maja 1939 r.; CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Stan robót w Poniatowej według danych Biura Przemysłu Wojennego z września 1938 r.; SeKOR, sygn. I.303.4.115, k. 78–79. Plan zużycia kredytów 60 mln zł na rozbudowę przemysłu wojennego na rok 1938/39; *Wydatki na Polskie Siły Zbrojne w roku budżetowym 1938/39 i ich analiza [w:] Wojna a potencjał gospodarczy*. Wyd. Polskiego Instytutu Historycznego, z. 1, Londyn 1947, s. 21–22.

starczonych z PZTiR w Warszawie nastąpić miało w marcu, zaś produkcji podzespołów i detali w maju–czerwcu 1940 r. W wytwórni planowano zatrudnić około 600 robotników³¹².

W tworzeniu podstaw przemysłu elektrotechnicznego w rejonie bezpieczeństwa uczestniczyły również firmy prywatne. W 1936 r. Polska Spółka dla Przemysłu Gumowego „Sanok” S.A., z inicjatywy dyrektora Oskara Schmidta, założyła siostrzaną spółkę pod nazwą Sanocka Fabryka Akumulatorów S.A. Nowa firma wyposażona została w kapitał akcyjny w wysokości 700 000 zł, który przeznaczyła na zakup 1,8 ha terenu fabrycznego, wzniesienie hal produkcyjnych o powierzchni 2000 m² oraz zainstalowanie maszyn napędzanych silnikami o mocy 150 KM³¹³. Na początku 1937 r. uruchomiła produkcję rozmaitych akumulatorów ołowianych, m.in. do samolotów, samochodów, motocykli, lokomotyw elektrycznych, wózków dostawczych, aparatów radiowych, central telefonicznych. Większość tych wyrobów powstawała na licencji angielskiej firmy AFA Accumulators Ltd z Londynu. Sanocka Fabryka Akumulatorów ściśle kooperowała ze S.A. „Sanok”, która dostarczała jej ebonit służący do wyrobu skrzynek na ogniwa akumulatorowe oraz specjalne płytki – seperatory z lateksu³¹⁴. W sierpniu 1939 r. wytwórnia w Sanoku zatrudniała 160 pracowników³¹⁵.

W lipcu 1937 r. z inicjatywą utworzenia w COP własnego oddziału fabrycznego wystąpiło Polskie Towarzystwo Akumulatorowe S.A. w Białej na Śląsku Cieszyńskim. W tym celu zakupiło ono 11,2 ha gruntów gminnych w Tarnobrzegu³¹⁶. Planowana wytwórnia produkować miała akumulatory ołowiane dla kolejnictwa i telekomunikacji oraz baterie stacyjne, samochodowe i radiowe. Budowę obiektów fabrycznych zainaugurowano w styczniu 1938 r., ukończono zaś w kwietniu 1939 r.³¹⁷ W realizacji inwestycji, a następnie uruchomieniu produkcji przeszkadzał brak dostępu do linii wysokiego napięcia 30 kV, którą na odcinku Sandomierz – Tarnobrzeg poprowa-

³¹² AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 191. Program założenia przedsiębiorstwa oraz zorganizowania wytwórczości Filii Nr 2 Państwowych Zakładów Tele i Radiotechnicznych. Załącznik nr 3 do pisma PZTiR L.817/AR/F2/tj/38 z 3 grudnia 1938 r.; CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Materiały Biura Planowań MSWojsk. Centralny Okręg Przemysłowy.

³¹³ *Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1938*, poz. 3541.

³¹⁴ APKr., PBK, sygn. OL-13. Informacja o Polskiej Spółce dla Przemysłu Gumowego „Sanok” S.A. w Sanoku z 16 marca 1939 r. dla Dyrekcji Powszechnego Banku Kredytowego w Warszawie; *Przemysł gumowy w Sanoku*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939, s. 34.

³¹⁵ J. Petrus, *Budownictwo Centralnego Okręgu...*, s. 173.

³¹⁶ APSand., zesp. 528. Wydz. Pow. w Tarnobrzegu, sygn. 3. Księga uchwał Gminy Katolickiej w Tarnobrzegu, k. 101–102. Protokół z posiedzenia Rady Gminnej Katolickiej w Tarnobrzegu z 31 lipca 1937 r.

³¹⁷ „Przegląd Mechaniczny” 1938, nr 3, s. 163; „Polska Zbrojna” nr 297 z 27 października 1938 r.; „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 30, s. 22.

dzono dopiero w przededniu wojny³¹⁸. Tarnobrzaska fabryka PTA zatrudniała wówczas około 60 pracowników³¹⁹.

W 1937 r. rząd nakłonił Polską Akcyjną Spółkę Elektryczną „Ericsson” – znajdującą się pod kontrolą kapitału szwedzkiego – do przeniesienia z Katowic do COP wytwórni sprzętu elektrotechnicznego. Zarząd miasta Radomia ofiarował firmie bezpłatnie teren o powierzchni 2,2 ha, a Ministerstwo Skarbu przyznało jej ulgi inwestycyjne³²⁰. Budowa fabryki, rozpoczęta wiosną 1938 r., prowadzona była w szybkim tempie, tak że już 20 grudnia tego roku przystąpiono do uruchomienia produkcji przy pomocy fachowców szwedzkich. W tym krótkim czasie wzniesiono zabudowania fabryczne o powierzchni 3500 m² i wyposażono je w nowoczesne maszyny zakupione w Szwecji oraz urządzenia przeniesione z wytwórni „Ericssona” w Katowicach–Wielowcu. Fabryka radomska specjalizowała się w produkcji trzech rodzajów wyrobów: aparatów telefonicznych, urządzeń elektrycznych do zabezpieczenia ruchu pociągów oraz akumulatorów żelazoniklowych do oświetlania wagonów na potrzeby PKP i na eksport do krajów bałkańskich. W sierpniu 1939 r. wytwórnia elektrotechniczna w Radomiu zatrudniała około 400 pracowników³²¹.

W 1938 r. w Kielcach powstała pierwsza w kraju Fabryka Świec Motorowych i Iskrowników inż. Czesława Wawrzyniaka. Ten stosunkowo nieduży zakład zaliczany był do ścisłego przemysłu wojennego z powodu powiązań kooperacyjnych z wytwórniami sprzętu lotniczego i motoryzacyjnego³²². W sierpniu 1939 r. w fabryce tej pracowało 112 robotników³²³.

Przed samą wojną perspektywy rozwoju przemysłu elektrotechnicznego w COP przedstawiały się pomyślnie. Firma „Elektrobudowa” Wytwórnia Maszyn Elektrycznych S.A. w Łodzi nosiła się z zamiarem utworzenia w Radomiu fabryki silników elektrycznych³²⁴. Natomiast bydgoska Fabryka Artykułów Elektrotechnicznych inż. Ciszewski i S-ka opracowała plan wybudowania w Zamościu oddziału fabrycznego, nastawionego na produkcję

³¹⁸ AAN, Min. Skarbu, sygn. 27. Sprawozdanie i bilans S.A. OZET za 1938 r.; „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1938, nr 18, s. 6.

³¹⁹ Po uzyskaniu pełnych zdolności wytwórczych fabryka PTA w Tarnobrzegu zatrudniać miała około 300 osób. Por. CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Materiały Biura Planowań MSWojsk. Centralny Okręg Przemysłowy; APKr., IPHKr., sygn. I.55. Tarnobrzeg – nota informacyjna do ankiety Delegatury Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R.P.

³²⁰ J. Małachowski, *Przemysł elektrotechniczny* [w:] *Przemysł Radomia*. Oprac. pod red. S. Witkowskiego, Lublin 1970, s. 197; „Monitor Polski” 1938, nr 44, poz. 53.

³²¹ *Działalność „Ericssona” w COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939, s. 26.

³²² CAW, GISZ, sygn. I.302.4.141, k. 104. Pismo II wiceministra spraw wojskowych do szefa Biura Inspekcji GISZ z 21 lutego 1939 r.; J.N., *Zagadnienia gospodarcze w organizacji obrony państwa*, Edinburg 1946, s. 158–159.

³²³ S. Meducki, *Przemysł i klasa robotnicza...*, s. 101.

³²⁴ „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 8, s. 5; nr 30, s. 15.

oprzyrządowania automatów tokarskich oraz obróbkę tworzyw termoutwardzalnych. Realizacja owych projektów miała rozpocząć się wiosną 1940 r.³²⁵

PRZEMYSŁ WŁÓKIENNICZY I ODZIEŻOWY

Względy strategiczne przemawiały za rozbudową w rejonie bezpieczeństwa przemysłu włókienniczego, bowiem jego główne ośrodki, w szczególności bielski i łódzki, zagrożone były w pierwszej kolejności na wypadek wojny z Niemcami. Istniejący stan rzeczy budził zaniepokojenie w Departamencie Intendentury MSWojsk., który podjął inicjatywę uruchomienia w tym rejonie produkcji artykułów tekstylnych i konfekcyjnych na potrzeby wojska³²⁶. Dzięki jego staraniom już w 1934 r. Zjednoczone Zakłady Włókiennicze K. Scheiblera i L. Grohmana S.A. zakupiły od Banku Gospodarstwa Krajowego obiekty fabryczne i maszyny włókiennicze, należące uprzednio do zbankrutowanej spółki akcyjnej „Len” w Krośnie i powołały do życia nowe przedsiębiorstwo pod nazwą Zakłady Przemysłu Lnianego „Krosno” S.A.³²⁷ Inwestycje zrealizowane w ciągu kilku lat przy pomocy kredytowej państwa spowodowały, że zakłady krosnińskie stały się nowoczesnym przedsiębiorstwem, wytwarzającym dla armii płótno lniane brezentowe na pokrowce, plandeki i namioty. W 1939 r. zatrudniały one około 1500 robotników³²⁸.

W rezultacie zabiegów Departamentu Intendentury również Spółka Akcyjna Pabianickich Fabryk Bawełnianych „Krusche i Ender” postanowiła założyć swój oddział w COP. We wrześniu 1938 r. rozpoczęła w Skopaniu k. Baranowa Sandomierskiego budowę zakładów włókienniczych, które wytwarzać miały m.in. kordy do opon samochodowych, impregnowane płótna namiotowe, tkaniny balonowe i tornistrowe. Nakłady inwestycyjne przeznaczone na ten cel wynosiły 5 092 500 zł. Fabrykę uruchomiono we wrześniu 1939 r., zatrudniając w niej początkowo około 300 robotników³²⁹.

W Centralnym Okręgu Przemysłowym oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie, w województwach kieleckim, lubelskim i warszawskim, funkcjonowały liczne garbarnie mogące w zupełności pokryć zapotrzebowanie woj-

³²⁵ *Historia elektryki polskiej*, t. IV, Warszawa 1972, s. 454.

³²⁶ T. Dąbrowski, *Przygotowania w dziale mundurowym oraz stan zapasów w r. 1939*, „Bellona” 1952, z. 3, s. 48.

³²⁷ Od roku 1933 Zjednoczone Zakłady Włókiennicze K. Scheiblera i L. Grohmana znajdowały się pod kontrolą (55% akcji) BGK. Zob. *Sprawozdanie Banku Gospodarstwa Krajowego za rok 1938*, s. 43.

³²⁸ *Rozwój przemysłu lnianego w COP*, „Polska Zbrojna”, dodatek spec. poświęcony COP, sierpień 1939, s. 35.

³²⁹ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Postanowienie ministra skarbu z 24 maja 1939 r. w sprawie ulg dla firmy Spółka Akcyjna Pabianickich Fabryk WYROBÓW Bawełnianych „Krusche i Ender” w Warszawie; *Nowy ośrodek włókienniczy w COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939, s. 29.

ska na surowce skórzane³³⁰. W związku z ożywieniem gospodarczym zwiększyły one u schyłku lat trzydziestych sprzedaż skór w kraju i na rynkach zagranicznych. Okoliczność ta sprzyjała rozwojowi na terenie COP fabrycznej wytwórczości obuwia³³¹.

W lutym 1938 r. zgodę Sztabu Głównego na usytuowanie w Mielcu oddziału filialnego otrzymała Fabryka Obuwia „Leo” S.A. w Bydgoszczy³³². Projektowana wytwórnia produkować miała dziennie na jedną zmianę 400–500 par butów. Spółka zamierzała zatrudnić 60 pracowników przeszkolonych w fabryce bydgoskiej, a także wykwalifikowanych szewców i cholewkarzy z okolic Mielca oraz kilkadziesiąt robotnic przyuczonych na miejscu w toku produkcji³³³. Firma przewidywała na ten cel nakłady w kwocie około 500 000 zł. Zwlekała jednak z rozpoczęciem inwestycji do czasu uzyskania prawa do ulg podatkowych. Do budowy fabryki przystąpiła dopiero w maju 1939 r. z chwilą przyznania jej owych udogodnień przez Ministerstwo Skarbu³³⁴.

W lipcu 1938 r. starania o ulgi podatkowe podjęły Małopolskie Zakłady Gumowe „Wudeta” w Krośnie. Firma przeznaczyła 177 128 zł na zakup maszyn potrzebnych do wyposażenia nowego oddziału fabrycznego o dziennej zdolności wytwórczej 600 par obuwia skózanego typu wojskowego. Przy produkcji tej w zakładach krośnieńskich pracować miało około 400 robotników. W rok po uruchomieniu tego oddziału spółka Wurzel i Daar nosiła się z zamiarem podwojenia produkcji butów wojskowych i liczby zatrudnionych przy niej pracowników przez wprowadzenie pracy dwuzmianowej³³⁵.

Doskonałe warunki dla rozwoju przemysłu skózanego istniały w Radomiu – największym ośrodku garbarstwa w Polsce³³⁶. W lutym 1939 r., w zabudowaniach starej gwoździarni przy ul. Miłej, zainaugurowała działalność filia Zakładów „Bata” o zdolności wytwórczej 300 par obuwia dziennie. Natomiast w budynkach dawnej garbarni Adlera na Żakowicach powstała

³³⁰ W 1936 r. garbarnie radomskie, lubelskie i warszawskie mogły wyprodukować łącznie 26 464 tony skór. Zob. F. Leidl, *Krajowy przemysł garbarski i obuwniczy w świetle potrzeb wojskowych*, Warszawa 1936, s. 52.

³³¹ *Przemysł m. Radomia*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 10, s. 5.

³³² CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.122. Pismo szefa Sztabu Głównego do szefa Biura Przemysłu Wojennego z 1 lutego 1938 r.

³³³ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Zobowiązanie firmy „Leo” Fabryka Obuwia S.A. do założenia fabryki obuwia wojskowego w Mielcu z 22 sierpnia 1938 r.

³³⁴ Muzeum Okręgowe w Rzeszowie, sygn. MRR-K/34. Zestawienie zakładów w COP; „Monitor Polski” 1939, nr 132, poz. 311.

³³⁵ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Pismo firmy „Wudeta” Małopolskie Zakłady Gumowe w Krośnie z 1 lipca 1938 r. do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie ulg podatkowych dla fabryki obuwia skózanego w Centralnym Okręgu Przemysłowym; Postanowienie ministra skarbu z 31 maja 1939 r. w sprawie ulg dla firmy „Wudeta” Małopolskie Zakłady Gumowe w Krośnie wł. Wurzel i Daar, „Monitor Polski” 1939, nr 132, poz. 310.

³³⁶ W 1939 r. w Radomiu funkcjonowało ponad 30 różnej wielkości zakładów garbarskich. Zob. S. Witkowski, *Radom jako ośrodek przemysłu [w:] Przemysł Radomia*. Oprac. zbiorowe pod red. S. Witkowskiego, Lublin 1970, s. 11.

Wytwórnia Wyrobów Skórzanych, w której znalazło pracę około 200 robotników³³⁷.

Powstające w COP wytwórnie prywatne nie były w stanie sprostać potrzebom mobilizacyjnym w zakresie odzieży i obuwia wojskowego. Wobec tego w 1938 r., w następstwie uzgodnień Departamentu Intendentury ze Sztabem Głównym, zapadła decyzja o przeniesieniu w rejon Stalowej Woli oddziałów fabrycznych Państwowych Zakładów Umundurowania z Poznania i Krakowa³³⁸. Postanowienie to, umotywowane względami strategicznymi, nie zostało jednak zrealizowane do wybuchu wojny, wymagało bowiem wybudowania na wskazanym terenie nowych obiektów fabrycznych, podczas gdy istniały pilniejsze potrzeby rozwojowe innych gałęzi przemysłu wojennego³³⁹.

ROZBUDOWA PRZEMYSŁU

MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH I CERAMICZNYCH

Inwestycje w COP sprzyjały rozwojowi średnich i drobnych zakładów przemysłowych, opierających produkcję na miejscowych surowcach i stosujących technologie nie wymagające wysoko wykwalifikowanych kadr pracowniczych. Z poprawy koniunktury korzystały w pierwszej kolejności przedsiębiorstwa trudniące się wytwórczością różnego rodzaju materiałów budowlanych. Wśród nich wysoką dynamiką wyróżniały się Zakłady Przemysłowe „Sędziszów” sp. z o.o., zarejestrowane w Sądzie Okręgowym w Rzeszowie 7 lipca 1937 r. Spółka, z kapitałem zakładowym 99 000 zł, utworzona została z inicjatywy inż. Edmunda Jurkowskiego, byłego dzierżawcy Wytwórni Kuchen Polowych. Jej udziałowcami byli: Henryk Dembiński, Antoni Jaroszyński, Stanisław Rey, Leon Starowieyski i Jan Kazimierz Szeptycki³⁴⁰. Firma natychmiast przystąpiła do budowy zakładu obróbki drewna na miejscu starego tartaku w Sędziszowie Małopolskim. Program wytwórczy obejmował produkcję tarcicy, parkietów i stolarki budowlanej. Już w listopadzie tego roku spółka otrzymała pierwsze zamówienie wojskowe na dostawę 180 dyszli do przodków armat polowych 75 mm³⁴¹. Zakłady

³³⁷ *Struktura gospodarcza Radomia*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 30, s. 14–15.

³³⁸ Państwowe Zakłady Umundurowania, jako przedsiębiorstwo skomercjalizowane, powstały 12 kwietnia 1928 r. W jego skład wchodziły wytwórnie odzieży i obuwia wojskowego w Poznaniu i Krakowie oraz wojskowe warsztaty krawieckie w Warszawie. Zob. J. Gołębiowski, *Przemysł wojenny...*, s. 145–146.

³³⁹ T. Dąbrowski, *Przygotowania w dziale mundurowym...*, s. 48.

³⁴⁰ C. Brzoza, M. Hertmanowicz-Brzoza, *Sędziszów Małopolski w Polsce niepodległej 1918–1939* [w:] *Szkice z dziejów Sędziszowa Mtp. i okolicy*, Rzeszów 1983, s. 136–137.

³⁴¹ CAW, KZU, sygn. I.360.1.308. Sprawozdanie Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia za miesiąc sierpień 1938 r.

Przemysłowe „Sędziszów” rozpoczęły pracę w czerwcu 1938 r. Wytwórnia stopniowo powiększała zakres produkcji na potrzeby budownictwa oraz poszerzała asortyment wyrobów o skrzynie do pakowania amunicji artyleryjskiej, wozy taborowe, baraki przenośne dla wojska. W listopadzie 1938 r. udziałowcy, mając na uwadze korzystne perspektywy rozwojowe spółki, podnieśli jej kapitał zakładowy do 550 000 zł, który przeznaczony został na dodatkowe inwestycje, m.in. na utworzenie kuźni i suszarni mechanicznej. Władze rządowe uznały działalność firmy za ważną dla obrony państwa i w czerwcu 1939 r. przyznały jej prawo do ulg podatkowych³⁴². Realizację zaplanowanych zadań inwestycyjnych przerwała kampania wrześniowa. Rozbudowę fabryki sędziszowskiej ukończono dopiero w 1942 r. W przededniu wojny zatrudniała ona 447 osób, w tym 3 inżynierów, 4 techników i 20 pracowników umysłowych³⁴³.

W marcu 1938 r. dwaj przemysłowcy z Poznania – Walenty Kowalski i Bernard Ludwig – utworzyli spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością pod nazwą Wielkopolskie Zakłady Stolarskie, z kapitałem zakładowym w kwocie 10 000 zł³⁴⁴. Firma w ciągu pięciu miesięcy uruchomiła w Rzeszowie przy ul. św. Mikołaja mechaniczną fabrykę wyrobów drzewnych. Ów niewielki zakład, zatrudniający kilkunastu robotników, wykazywał ciągły wzrost obrotów. W marcu 1939 r. dysponował już portfelem zamówień na sumę 300 000 zł. Wytwórnia zaopatrywała Fabrykę Obrabiarek „H. Cegielskiego” w skrzynie i palety oraz dostarczała stolarkę licznym firmom prywatnym wykonującym roboty budowlane w Centralnym Okręgu Przemysłowym³⁴⁵.

W maju 1938 r., w związku z intensywną elektryfikacją COP, prezes zarządu S.A. „Ćmielów” inż. Stanisław Syska z Krakowa podjął przygotowania do budowy własnej fabryki porcelany elektrotechnicznej w Boguchwale w pow. rzeszowskim³⁴⁶. W tym celu zakupił licencję na wyrób izolatorów niskiego i wysokiego napięcia od znanej firmy Compagné Générale d'Électro-Céramique w Paryżu oraz sprowadził z Francji ponad 100 ton kamieni mielonych do fabrykacji masy porcelanowej³⁴⁷. Wytwórnia miała być wyposażona w dwa piece obrotowe o wydajności 50 ton porcelany technicznej miesięcznie. Pierwszą, próbną partię izolatorów wyprodukowała w sierpniu 1939 r. Budowę zakładu ukończono jednak dopiero na wiosnę 1940 r. Wy-

³⁴² APKr., BZSZ, sygn. 520 (st). Odpis wpisu do rejestru handlowego II/15 Sądu Okręgowego w Rzeszowie; *Monitor Polski* 1939, nr 165, poz. 407.

³⁴³ B. Kaczmar, *Centralny Okręg Przemysłowy*, s. 24.

³⁴⁴ APKr., BZSZ, sygn. 520(st). Wypis z aktu notarialnego kancelarii notarialnej dr. Zdzisława Traczyńskiego w Rzeszowie z 23 sierpnia 1938 r. Nr repertorium 955/38.

³⁴⁵ Tamże. Załącznik do bilansu Wielkopolskich Zakładów Stolarskich sp. z o.o. w Rzeszowie za rok 1938, sporządzony 28 marca 1939 r.

³⁴⁶ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Materiały Biura Planowań MSWojsk. Centralny Okręg Przemysłowy; *Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu* 1938, poz. 4272; „Czas” nr 149 z 1 czerwca 1938 r.

³⁴⁷ APKr., BZSZ, Wnioski dewizowe. Pozwolenie przywozu wydane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu 8 maja 1939 r.

korzystując w pełni moce produkcyjne Fabryka Porcelany inż. S. Syski w Boguchwale mogła zatrudnić około 120 robotników³⁴⁸.

Istotne znaczenie dla zaspokojenia potrzeb budownictwa w COP miały inwestycje S.A. „Metan”, która latem 1938 r. przystąpiła do budowy Huty Szkła Taflowego i Technicznego w Kamieniu Nowym, oddalonym o 5 km od Sandomierza. Wytwórnia wyposażona została w największy w Polsce, długi na 34 m piec do wytopu szkła oraz walcownię przystosowaną do wytwarzania tafli okiennych o powierzchni 10 m². Huta posiadała również urządzenia do produkcji szkła niełamliwego, importowanego dotychczas z Belgii, mającego zastosowanie w przemyśle motoryzacyjnym i lotniczym. Jej zdolność produkcyjna wynosiła 15 000 ton wyrobów szklanych rocznie. Fabryka uruchomiła produkcję w kwietniu 1939 r. Znalazło przy niej zatrudnienie około 250 robotników³⁴⁹.

Hutę „Metan” wybudowała spółka utworzona przez polskich akcjonariuszy. Zainteresowanie tym działem wytwórczości w COP przejawiali także dysponenci obcego kapitału. We wrześniu 1938 r. grupa kapitalistów belgijskich, właściciele hut szkła w Szczakowej, Piotrkowie i Rokitnie, powołała do życia spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Zakłady Przemysłowe „Mikavit” w Radomiu, z kapitałem zakładowym 100 000 zł. Firma wydzierżawiła na terenie miasta 2 ha gruntów wraz z zabudowaniami przemysłowymi i po ich adaptacji przystąpiła do instalowania pieca i urządzeń hartowniczych do przetwarzania szkła lustrzanego na szkło techniczne kuloodporne i bezodpryskowe według patentu Alberto Quentino z Florencji, który był również udziałowcem spółki „Mikavit”. W marcu 1939 r. fabryka zaangażowała kilkudziesięciu robotników i przystąpiła do rozruchu urządzeń o wydajności 100 m² szkła na dobę. Firma zapowiadała, w miarę wzrostu popytu na jej produkty, dalszą rozbudowę fabryki³⁵⁰.

Funkcjonujące w COP cegielnie mechaniczne i polowe miały pełny portfel zamówień i nie mogły sprostać wielkiemu zapotrzebowaniu na swe wyroby³⁵¹. Pomimo korzystnych warunków zbytu tylko nieliczne firmy dysponowały kapitałem umożliwiającym podniesienie zdolności wytwórczych. W Zagłębiu Staropolskim jedynie największe przedsiębiorstwa eksploatujące cegielnie poniosły znaczniejsze wydatki inwestycyjne i korzystały z tego tytułu z ulg podatkowych. W styczniu 1937 r. prawo do owych udogodnień

³⁴⁸ APKr., IPHKr., sygn. 125. Informacja Fabryki Porcelany i Wyrobów Ceramicznych „Ćmielów” Sp. Akc. dla Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie z marca 1945; M. Bosck, *Zakłady Porcelany Elektrotechnicznej im. L. Waryńskiego w Boguchwale*, „Przegląd Mechaniczny” 1961, z. 19–20, s. 617; J. Petrus, *Budownictwo Centralnego Okręgu...*, s. 172–173.

³⁴⁹ Huta Szkła Taflowego i Technicznego „Metan”, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 9, s. 6; *Przemysł szklany w Centralnym Okręgu Przemysłowym „Metan”*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 30, s. 31.

³⁵⁰ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Pismo Zakładów „Mikavit” do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 3 października 1938 r.; *Przemysł m. Radomia*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 10, s. 5.

³⁵¹ „Polonia” z 12 stycznia 1939 r., s. 6; „Gazeta Polska” nr 190 z 11 lipca 1939 r.

otrzymały Zakłady Ceramiczne „Złotoglin” S.A., które rozbudowały cegielnię i wytwórnię wyrobów kamionkowych w Parszowie n. Kamienną³⁵². W maju 1939 r. przywilejem tym obdarzona została Fabryka Wyrobów Szamotowych inż. Władysława Klepackiego w Ostrowcu Świętokrzyskim³⁵³. Nakłady te umożliwiły wymienionym firmom zwiększenie produkcji cegły zwykłej dla budownictwa, materiałów ogniotrwałych dla hutnictwa i odlewnictwa oraz wyrobów ceramicznych kwasoodpornych dla przemysłu chemicznego³⁵⁴.

Pod wpływem koniunktury inwestycyjnej nastąpił nie notowany dotychczas w Polsce wzrost sprzedaży cementu portlandzkiego. W latach 1934–1938 jego produkcja powiększyła się z 0,7 mln t do 1,7 mln t. Wytwórczość ta prawie w całości przeznaczona była na rynek krajowy³⁵⁵. Jedyna działająca w COP cementownia „Firlej” w Rejowcu k. Lublina nie była w stanie zaspokoić wzrastającego zapotrzebowania na ten podstawowy materiał budowlany. Większość zużywanego na tym terenie cementu pochodziła z wytwórni położonych w zagłębiu węglowym³⁵⁶. W tej sytuacji Związek Polskich Fabryk Cementu planował podniesienie mocy produkcyjnych w istniejących fabrykach do 2,2 mln t oraz postulował budowę dwóch nowych cementowni w COP³⁵⁷. Jesienią 1938 r. z jego inicjatywy powstało przedsiębiorstwo pod nazwą Fabryka Portland-Cementu „Nad Kamienną” z kapitałem 1 mln zł. Spółka zawiązana została w celu budowy i eksploatacji cementowni w Bodzechowie k. Ostrowca Świętokrzyskiego. Projektowana roczna zdolność wytwórcza fabryki obliczona była na 80 000 t cementu portlandzkiego oraz 60 000 t cementu szlakowego, dotychczas w kraju nie produkowanego. Koszty planowanego przedsięwzięcia wynosiły 4 265 000 zł. Do sierpnia 1939 r. wzniesiono kilka hal fabrycznych i zgromadzono większość maszyn. Cementownia w Bodzechowie miała rozpocząć produkcję na wiosnę 1940 r. Jednakże jej dalszą budowę przerwały wrześniowe wydarzenia wojenne³⁵⁸.

³⁵² „Monitor Polski” 1937, nr 57, poz. 82.

³⁵³ AAN, Min. Skarbu. sygn. 6564. Wykaz przedsiębiorstw i osób, którym przyznano prawo do ulg na podstawie ustawy o ulgach inwestycyjnych z 9 kwietnia 1938 r.

³⁵⁴ *Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1938*, poz. 4298 i poz. 4334.

³⁵⁵ *MRS 1939*, s. 139 i 159.

³⁵⁶ U schyłku lat trzydziestych funkcjonowało w Polsce 11 fabryk cementu. Największe cementownie skupione były na Śląsku, w Zagłębiu Dąbrowskim i Zagłębiu Krakowskim. Zob. J. Nechay, *Zagadnienie przemysłu cementowego [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*, cz. III, Warszawa 1938, s. 127–134.

³⁵⁷ „Czas” nr 144 z 26 maja 1939 r.

³⁵⁸ Muzeum Okręgowe w Rzeszowie, sygn. MRR-K/34. Zestawienie zakładów w COP; „Monitor Polski” 1939, nr 121, poz. 285; *Pierwsza cementownia w COP-ie*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 30, s. 26.

Rozdział V

Elektryfikacja i gazyfikacja COP

INWESTYCJE ELEKTRYFIKACYJNE – ROZBUDOWA SIECI PRZESYŁOWYCH
WYSOKIEGO NAPIĘCIA I BAZY ENERGETYCZNEJ

Uprzemysłowieniu kraju od samego początku nie sprzyjały niedostatki w infrastrukturze energetycznej. W pierwszych latach niepodległości, podobnie jak przed pierwszą wojną światową, elektryfikacja dokonywała się żywiołowo i nieracjonalnie. Powstało wówczas kilkaset małych elektrowni prywatnych i samorządowych, zaopatrujących w prąd elektryczny pojedyncze zakłady przemysłowe, poszczególne miasta i miejscowości, rzadko kiedy niewielkie okręgi przemysłowe, obejmujące w najlepszym razie kilka gmin. Wyjątek stanowił obszar zagłębia węglowego, gdzie przy tamtejszych kopalniach i fabrykach istniał szereg dużych zakładów elektrycznych, dysponujących znacznymi rezerwami energetycznymi. W 1922 r., po podziale Górnego Śląska, po stronie polskiej znalazły się 64 elektrownie o łącznej mocy 347 MW, co w konsekwencji oznaczało ześrodkowanie na tym niewielkim i peryferyjnie położonym obszarze około 60% zdolności wytwórczych energetyki polskiej¹.

Skoncentrowanie wytwarzania energii elektrycznej w pobliżu kopalń węgla było uzasadnione z punktu widzenia ekonomicznego, jednakże biorąc pod uwagę obronność państwa przedstawiało się nader niekorzystnie. Bliskość granicy polsko-niemieckiej powodowała, że ze względów strategicznych wskazana była dekoncentracja źródeł energii elektrycznej, służącej zarówno do uruchomienia przemysłu, jak również do celów komunikacyjnych i komunalnych. Warunkiem dekoncentracji, a więc i zwiększonej pewności dostaw energii elektrycznej do ważnych z punktu widzenia wojskowego ośrodków przemysłowych, była budowa dalekosiężnych linii przesyłowych wysokiego

¹ W końcu 1938 r. moc zainstalowana w 185 zakładach elektrycznych (o mocy powyżej 1 MW) wynosiła około 1500 MW, całkowita zaś produkcja energii elektrycznej osiągnęła 3,95 mld kWh. Zob. W. Günther, *Elektryfikacja Polski*, Warszawa 1938, s. 11–12; *Zakłady elektryczne w Polsce*, „Przegląd Mechaniczny” 1939, nr 5, s. 234.

napięcia oraz praca we wspólnej sieci większej liczby elektrowni, rozmieszczonych w różnych dzielnicach państwa i bardziej oddalonych od jego granic².

Wymienione przesłanki legły u podstaw prac studialnych nad programem elektryfikacji kraju, rozpoczętych w 1924 r. przez grono specjalistów z Wydziału Elektrycznego Ministerstwa Robót Publicznych³. Gotowy projekt tego programu uzyskał akceptację Ministerstwa Spraw Wojskowych 20 marca 1926 r., a także wzbudził zainteresowanie ekspertów American European Utilities Corporation, ubiegających się o przyznanie koncesji na budowę i eksploatację linii wysokiego napięcia na obszarze objętym planem rządowym. Spór pomiędzy zwolennikami i przeciwnikami udzielenia koncesji spółce amerykańskiej spowodował, że dopiero w lutym 1928 r. minister robót publicznych Jędrzej Moraczewski skierował do Komitetu Ekonomicznego Ministrów wniosek o rozpatrzenie programu elektryfikacji kraju⁴.

Program ów podkreślał konieczność aktywnego udziału państwa w tworzeniu krajowego systemu energetycznego. Jego podstawę stanowić miały elektrownie ciepłe w zagłębiu węglowym, zasoby energii wodnej Soły, Dunajca i Sanu oraz krośnieńskie pola gazonośne. Uzależniał wykorzystanie tych zasobów od wykonania szeregu inwestycji państwowych na rozległej przestrzeni, obejmującej w całości województwa krakowskie i kieleckie, w części zaś łódzkie, warszawskie, lubelskie i lwowskie. Obszar projektowanej elektryfikacji stanowił 20% powierzchni kraju i zamieszkaany był przez około 30% ludności Polski (ryc. 7).

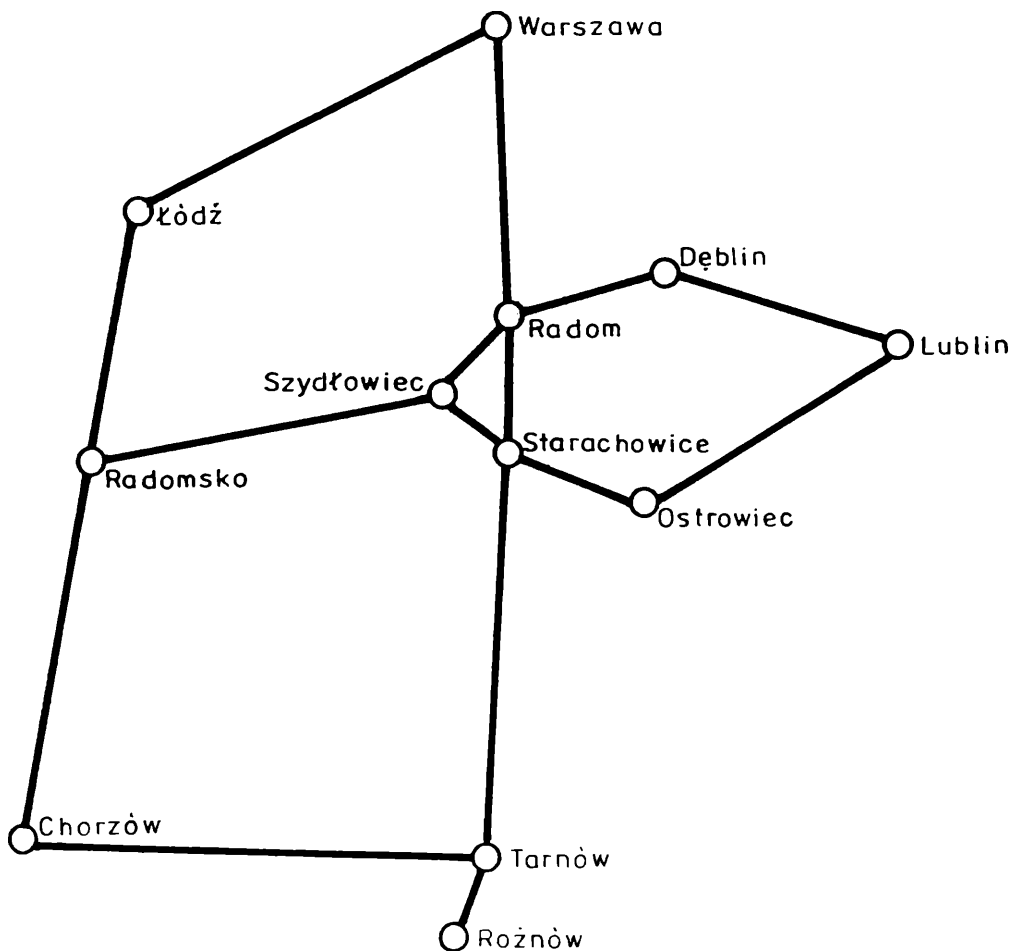
Program Ministerstwa Robót Publicznych wskazywał na potrzebę zracjonalizowania gospodarki energetycznej na Górnym Śląsku oraz postulował radykalne zmniejszenie zależności przemysłu zbrojeniowego od dostaw energii z elektrowni stanowiących własność spółek z udziałem kapitału niemieckiego. W związku z tym przewidywał wykupienie przez państwo największej w Polsce elektrowni okręgowej w Chorzowie (80 MW), należącej do Oberschlesische Elektrizitätswerke A.G. oraz wybudowanie w zagłębiu węglowym nowej państwowej elektrowni ciepłej o mocy 132 MW, a także dwóch państwowych elektrowni wodnych w Porąbce i Rożnowie. Dla wykonania wymienionych inwestycji, a następnie eksploatacji elektrowni i linii przesyłowych b. wysokiego napięcia miało być powołane przedsiębiorstwo skomercjalizowane o nazwie Państwowe Zakłady Elektryczne⁵.

² A. Ringman, *Uprzemysłowienie a obrona państwa*, Warszawa 1937, s. 130–131.

³ G. Sokolnicki, *Elektryfikacja Polski*, Przemysł 1929, s. 24.

⁴ Z. Landau, J. Tomaszewski, *Anonimowi władcy. Z dziejów kapitału obcego w Polsce 1918–1939*, Warszawa 1968, s. 170–171.

⁵ *Wniosek Wydziału Elektrycznego Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie elektryfikacji państwa. Załącznik do pisma poufnego ministra J. Moraczewskiego do wicepremiera K. Bartla z 25 lutego 1928 r. [w:] Spory wokół sprawy elektryfikacji Polski (1926–1930)*. Oprac. C. Madajczyk, „Najnowsze Dzieje Polski 1914–1939”, t. V, 1962, s. 171–172.



Ryc. 7. Układ schematyczny państwowej sieci 150 kV i 60 kV według projektu Wydziału Elektrycznego Ministerstwa Robót Publicznych z 1926 roku
Źródło: Wniosek Wydziału Elektrycznego Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie elektryfikacji państwa. Załącznik do pisma poufnego ministra J. Moraczewskiego do wicepremiera K. Bartla z 25 lutego 1929 r. [w:] *Spory wokół elektryfikacji Polski (1926–1930)*, oprac. C. Madajczyk, „Dzieje Najnowsze Polski 1914–1939”, t. V, 1962, s. 170–173.

W programie położono nacisk na zapewnienie dostaw energii dla rozbudowującego się przemysłu zbrojeniowego. W tym celu proponowano wybudowanie linii przesyłowej o napięciu 150 kV z zagłębia węglowego do Łodzi i Warszawy z odgałęzieniem w Radomsku do Szydłowca. Stąd zamierzano w rejonie bezpieczeństwa poprowadzić dwie linie o napięciu 60 kV, tworzące obwód zamknięty: Szydłowiec – Radom – Dęblin – Lublin – Ostrowiec – Starachowice – Szydłowiec. Dla zabezpieczenia dostaw energii ze źródeł alternatywnych, znajdujących się na Podkarpaciu, przewidywano zainstalowanie dwóch linii o napięciu 150 kV: 1) Rożnów – Tarnów – Starachowice – Warszawa; 2) Rożnów – Tarnów – Kraków – Chorzów. W ten sposób zostałyby stworzony załączek państwowego systemu energetycznego, obejmujący zagłębie węglowe, łódzki okręg przemysłowy, Warszawę i rejon bezpieczeństwa⁶.

Wykonanie tego programu wymagało wielkich nakładów inwestycyjnych, oszacowanych wstępnie na kwotę 217 mln zł. Państwo tymczasem nie dysponowało wolnymi środkami finansowymi, bowiem nadwyżki budżetowe i kredyty zagraniczne przeznaczało na budowę Gdyni, Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach, rozbudowę przemysłu zbrojeniowego w Warszawie i na Kielecczyźnie. W tych warunkach nie była możliwa realizacja szeroko zakrojonego programu tworzenia krajowego systemu energetycznego. Wobec tego władze państwowe zdecydowały się na rozpoczęcie mniej kosztownej elektryfikacji na skalę okręgową.

Wiosną 1928 r. z inicjatywy Ministerstwa Spraw Wojskowych i Ministerstwa Robót Publicznych powstała Komisja Studiów dla Elektryfikacji Okręgu Radomskiego, której powierzono zadanie zbadania możliwości połączenia siecią wysokiego napięcia elektrowni położonych w rejonie bezpieczeństwa w celu wzajemnej wymiany energii, wykorzystania rezerw mocy energetycznych oraz rozpoczęcia elektryfikacji przyległego okręgu. W rezultacie prac rzeczonyj Komisji 13 czerwca 1928 r. uformował się Komitet Założycielski Spółki Elektryfikacyjnej Okręgu Radomskiego, zaś 14 lipca tego roku zawiazane zostało przedsiębiorstwo o nazwie Zjednoczenie Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego ZEORK sp. z ogr. odp., przekształcone następnie 5 października 1928 r. w spółkę akcyjną z kapitałem 5 100 000 zł. Firma ta, jakkolwiek posiadała prywatno-prawną formę spółki akcyjnej, była w zupełności kontrolowana przez państwo. Kapitał ZEORKu składał się z udziałów Państwowych Wytwórni Uzbrojenia, Państwowej Wytwórni Prochu i Starachowickich Zakładów Górniczych. Dyrektorzy wymienionych przedsiębiorstw: Witold Wierzejski, Jan Prot i Stefan Ossowski, tworzyli trzyosobowy zarząd spółki. Ministerstwo Spraw Wojskowych delegowało do rady nadzorczej gen. Jakuba Krzemińskiego i gen. Ferdynanda Zarzyckiego⁷.

Firma ZEORK rozpoczęła działalność inwestycyjną w 1929 r. od wybudowania linii wysokiego napięcia 33 kV, łączącej elektrownie fabryczne

⁶ Tamże, s. 170.

⁷ *Zjednoczenie Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego Spółka Akcyjna „Zeork”. 10 lat pracy 14 VII 1928–14 VII 1938*, Warszawa 1938, s. 7–8.

udziałowców spółki w Pionkach (6 MW), Skarżysku (2 MW) i Starachowicach (3 MW), dysponujące nadwyżkami mocy. Budowa tej linii umożliwiła podłączenie do sieci ZEORK Państwowej Fabryki Broni w Radomiu, która dotychczas zaopatrywała się w prąd z elektrowni Radomskiego Tow. Elektrycznego, stanowiącej własność spółki belgijskiej Société d'Entreprises Electriques en Pologne⁸.

Działalności inwestycyjnej ZEORK nie zahamowały gwałtowne spory i dyskusje wokół sprawy udzielenia koncesji firmie W.A. Harrimana z Nowego Jorku na elektryfikację Małopolski⁹. W 1930 r. ZEORK otrzymał uprawnienie rządowe (nr 120) na elektryfikację 34 gmin w północnej i środkowej części województwa kieleckiego. W następnym roku, na podstawie nowego uprawnienia (nr 151) obszar koncesyjny rozciągnięty został na 237 gmin, zaś w 1937 r. obejmował 297 gmin (uprawnienie nr 339) w dwunastu powiatach województwa kieleckiego (iłżecki, jędrzejowski, kielecki, konecki, kozienicki, opatowski, opoczyński, pińczowski, radomski, sandomierski, stopnicki i włoszczowski), w dwóch powiatach województwa lubelskiego (garwoliński i puławski) oraz w części dwóch powiatów województwa warszawskiego (grójecki i rawski). Utworzony wówczas IX Okręg Elektryfikacyjny pokrywał się całkowicie z koncesyjnie wyodrębnionym terenem działania Zjednoczenia Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego¹⁰.

Przyznanie S.A. ZEORK wymienionych koncesji umożliwiało stopniowy rozwój inwestycji sieciowych w województwie kieleckim. W latach 1930–1931 wybudowano linię wysokiego napięcia Pionki – Dęblin z odgałęzieniem do Kozienic oraz przeprowadzono linię ze Skarżyska do Końskich – ważnego ośrodka przemysłu odlewniczego. Wówczas też powstała linia przesyłowa ze Skarżyska przez Suchedniów do kamieniołomów państwowych w Zagnańsku. W okresie 1932–1933 przedłużono linię główną ze Starachowic do Ostrowca, skąd poprowadzono połączenie do cukrowni w Częstochach. Wybudowano również odgałęzienie do Opatowa oraz do fabryki porcelany w Ćmielowie. W tym samym czasie powstała linia Chęciny – Jędrzejów, zasilana czasowo, niezależnie od reszty sieci spółki, z elektrowni kieleckiej. W 1933 r. długość linii przesyłowych wysokiego napięcia eksploatowanych przez ZEORK wynosiła 335 km, zaś w 1934 r. powiększyła się o dalszych 166 km. Powstały wtedy następujące połączenia: Dęblin – Puławy – Kazimierz – Opole; Puławy – Kurów – Markuszów; Kurów – Nałęczów –

⁸ AAN, KEM, sygn. 1289. Notatka w sprawie działalności Zjednoczenia Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego z 11 grudnia 1931 r.; *Historia elektryki polskiej*. T. 2. *Elektroenergetyka*, Warszawa 1977, s. 119–120.

⁹ Szerzej na ten temat: *Sprawa Harrimana. Głosy publiczne i dokumenty*. Zebrał M. Kozłowski, Warszawa 1929; J. Majewski, *Sprawa elektryfikacji Polski w okresie międzywojennym* [w:] *Badania nad historią gospodarczo-społeczną w Polsce*, Warszawa 1978, s. 246–249.

¹⁰ Podstawę prawną podziału kraju na okręgi elektryfikacyjne stworzyło rozporządzenie Prezydenta RP z 27 X 1933 r. Weszło ono w życie na mocy rozporządzenia wykonawczego ministra przemysłu i handlu z 31 III 1937 r., kiedy to utworzono w Polsce 17 okręgów elektryfikacyjnych. Zob. Dz. URP 1933, nr 85, poz. 633 oraz Dz. URP 1937, nr 24, poz. 156.

Wąwolnica; Dęblin – Ryki; Ćmielów – Ożarów. W latach 1935–1936 zbudowano 323 km sieci wysokiego napięcia, m.in. linie: Zagnańsk – Chęciny; Jędrzejów – Pińczów; Dęblin – Garwolin; Pionki – Warka; Szydłowiec – Nowe Miasto; Radom – Białobrzegi; Opatów – Staszów; Starachowice – Ilża¹¹.

W latach 1937–1938 spółka ZEORK zrealizowała na zlecenie rządu szereg inwestycji elektryfikacyjnych, niezbędnych dla uruchomienia Zakładów Południowych, budowanych na obszarze zupełnie pozbawionym linii wysokiego napięcia. Już na początku 1937 r. spółka zainstalowała małą tymczasową elektrownię, z dwoma silnikami spalinowymi, dla zaspokojenia potrzeb związanych z robotami budowlanymi prowadzonymi w okolicach Niska. W okresie od lipca do grudnia tegoż roku wykonała linię 33 kV Ostrowiec – Sandomierz z odgałęzieniem do Zawichostu oraz gruntownie zmodernizowała istniejącą już linię z Ostrowca do Starachowic. Następnie, już poza własnym okręgiem, zainstalowała na odcinku Sandomierz – Rozwadów – Nisko linię o napięciu 30 kV, zakończoną wielką stacją transformatorową. Dzięki tym połączeniom Zakłady Południowe mogły otrzymywać z sieci ZEORK 2 MW energii, niezbędnej dla pokrycia minimalnych potrzeb w okresie budowy i wstępnej fazy uruchamiania produkcji¹².

Ogółem w latach 1929–1938 ZEORK zrealizował inwestycje na kwotę 13,2 mln zł, w wyniku których powstało 1136 km linii wysokiego napięcia, 646 km sieci niskiego napięcia oraz 181 stacji transformatorowych. W efekcie działalności spółki zelektryfikowano 183 miejscowości. Z prądu elektrycznego korzystało 31 370 odbiorców indywidualnych oraz 609 różnego rodzaju zakładów przemysłowych, w tym 11 hut i odlewni, 2 fabryki chemiczne, 10 fabryk metalowych oraz liczne kamieniołomy, cegielnie, młyny i tartaki. W zakładach podłączonych do sieci ZEORK zainstalowano silniki o łącznej mocy 8850 kW¹³. W końcu 1938 r. w przedsiębiorstwie tym pracowało 29 inżynierów, 14 technologów, 60 techników, 153 pracowników administracyjnych i 541 robotników¹⁴.

W latach trzydziestych prawie cały wysiłek inwestycyjny i organizacyjny koncentrował się na tworzeniu podstaw elektryfikacyjnych w kieleckiej części rejonu bezpieczeństwa. Natomiast na terenach położonych w widłach Dunajca, Wisły i Sanu postęp w tej dziedzinie zaznaczył się dopiero u schyłku tego okresu w związku z budową licznych fabryk przemysłu zbrojeniowego.

¹¹ J. Sawicki, *Rozwój elektryfikacji Okręgu Radomsko-Kieleckiego*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, nr 8, s. 461–462.

¹² W. Günther, *Elektryfikacja Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1939, nr 3, s. 57.

¹³ CAW, Dep. Bud. MSWojsk., sygn. I.300.63.210. Rozwój działalności Spółki ZEORK do 1937 r.; *Rola „Zeork” w elektryfikacji COP*, „Polska Zbrojna”. Spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939, s. 25–26.

¹⁴ J. Gniewiewski, *Zjednoczenie Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1939, nr 12, s. 577.

Wiodącą rolę w elektryfikacji południowej części rejonu bezpieczeństwa odegrała elektrownia mościcka, stanowiąca własność Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie. Początkowo, od 1931 r. elektrownia ta zaopatrywała w energię miasto Tarnów i miejscowe warsztaty kolejowe¹⁵. Dopiero w 1934 r. Zjednoczone Fabryki, jako właściciel elektrowni, otrzymały uprawnienie elektryfikacyjne (nr 222) obejmujące w województwie krakowskim powiaty: brzeski, dąbrowski, dębicki, mielecki, nowosądecki, tarnowski i część powiatów bocheńskiego, gorlickiego, jasielskiego i nowotarskiego, a w województwie lwowskim powiat rzeszowski i część krośnieńskiego¹⁶.

W 1935 r., jeszcze w ramach struktury organizacyjnej Zjednoczonych Fabryk, elektrownia wyodrębniona została jako Okręgowy Zakład Elektryczny w Tarnowie (OZET). Dzięki temu powstały warunki do rozpoczęcia elektryfikacji na skalę okręgową¹⁷. W sierpniu 1937 r., po podziale kraju na okręgi elektryfikacyjne, OZET przekształcono w spółkę akcyjną z kapitałem 2 250 000 zł, który w 89% stanowił własność Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych, w 11% zaś należał bezpośrednio do skarbu państwa¹⁸. Następnie spółka ta otrzymała dodatkowe uprawnienie rządowe (nr 340) na elektryfikację powiatów kolbuszowskiego, niżańskiego i tarnobrzesckiego. Tym sposobem obszar koncesyjny OZET objął XI Okręg Elektryfikacyjny Tarnowski, który prawie w całości leżał w granicach Centralnego Okręgu Przemysłowego¹⁹.

Od samego początku swej działalności OZET nie posiadał własnego programu elektryfikacyjnego. Podstawowe instalacje sieciowe wykonywał na zlecenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zgodnie z harmonogramem inwestycji przemysłowych. Z reguły linie przesyłowe wytyczano w kierunku miejscowości, w których rozpoczęto budowę zakładów ważnych dla obronności państwa. Według tego schematu postępowania wykonano w 1935 r. pierwszą linię przesyłową 30 kV, łączącą Mościce z Dąbrową Tarnowską. Na trasie tej, długości 25 km, znajdowało się miasteczko Żabno, skąd poprowadzono krótkie odgałęzienie dla zasilania fabryki celulozy w Niedomicach. W 1936 r. w związku z przygotowaniami do budowy zapory wodnej na

¹⁵ Chorzów – Mościce, „Codzienna Gazeta Handlowa”, dodatek do nr. 270, s. 60.

¹⁶ CAW, Biuro Przem. Woj. MSWojsk., sygn. I.300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie z działalności przedsiębiorstw o kapitale mieszanym za rok 1937 wzgl. 1937/38, s. 27.

¹⁷ AAN, KEM, sygn. 1297. Wniosek ministra przemysłu i handlu oraz skarbu na Komitet Ekonomiczny Ministrów w sprawie utworzenia Spółki Akcyjnej Okręgowy Zakład Elektryczny w Tarnowie z 15 stycznia 1937 r.

¹⁸ AAN, Min. Skarbu, sygn. 69, k.3. Świadcstwo tymczasowe o udziale skarbu państwa w kapitale akcyjnym spółki Okręgowy Zakład Elektryczny w Tarnowie z dnia 25 lutego 1938 r.

¹⁹ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.138. Pismo wiceministra przemysłu i handlu A. Rose do II wiceministra spraw wojskowych gen. A. Litwinowicza z 30 października 1937 r.

Dunajcu, zainstalowano linię wysokiego napięcia Mościce – Wojnicz – Rożnów długości 45 km²⁰.

W latach 1937–1939, w następstwie realizacji programu rozbudowy przemysłu zbrojeniowego, OZET zintensyfikował elektryfikację swego okręgu. Wśród wybudowanych wówczas sieci wysokiego napięcia 30 kV najdonioślejsze znaczenie miała linia przesyłowa Mościce – Dębica – Rzeszów, oddana do eksploatacji 28 listopada 1937 r. Dzięki niej nie tylko zelektryfikowano znajdujące się wzdłuż tej trasy miejscowości, ale przede wszystkim dostarczono energię do powstających tam wytwórni: Fabryki Gum Jezdnych „Stomil” w Dębicy, Zakładów Chemicznych „Dębica”, Fabryki Obrabiarek „H. Cegielskiego” oraz Wytwórni Silników PZL w Rzeszowie. Od tej linii poprowadzono następnie dwa odgałęzienia: 1) Dębica – Brzeźnica dla zaopatrzenia w energię Walcowni Metali Kolorowych w Pustyni i wytwórni S.A. „Lignoza” w Pustkowie; 2) Rzeszów – Boguchwała do tamtejszej Fabryki Porcelany Technicznej²¹.

W 1938 r. wydłużono wiele wybudowanych wcześniej linii przesyłowych 30kV. Wykonano wówczas następujące odcinki: 1) Dąbrowa – Mielec; 2) Rożnów – Nowy Sącz; 3) Wojnicz – Brzesko – Bochnia; 4) odgałęzienie linii Sandomierz – Nisko do Gorzyc w celu doprowadzenia elektryczności do nowo powstałej Odlewni Metali Półszlachetnych. Przed samą wojną, w lecie 1939 r., na ukończeniu były dwa odcinki: 1) Mielec – Baranów oraz 2) Sandomierz – Tarnobrzeg. W sumie w omawianym okresie w XI Okręgu Elektryfikacyjnym Tarnowskim powstało: 239 km sieci 30 kV; 26 km linii 6 kV oraz 34 km sieci niskiego napięcia. Na koniec 1938 r. wartość bilansowa majątku stałego S.A. OZET wynosiła ponad 6 mln zł, zaś zadłużenie firmy z tytułu pożyczek zaciągniętych w Banku Gospodarstwa Krajowego na cele elektryfikacyjne przekraczało 3,3 mln zł. W maju 1939 r. przedsiębiorstwo zatrudniało 610 robotników stałych i 89 pracowników umysłowych²².

Oprócz spółek skarbu państwa w dziele elektryfikacji COP uczestniczył również kapitał prywatny. W dniu 18 listopada 1938 r. minister przemysłu i handlu przyznał Podkarpackiemu Tow. Elektrycznemu S.A. we Lwowie uprawnienie (nr 363) na wytwarzanie, przesyłanie i rozdzielanie energii elektrycznej w celach handlowych na terenie XV Okręgu Elektryfikacyjnego Podkarpackiego. Czas trwania koncesji wynosił 35 lat, zaś obszar działania obejmował m.in. powiaty brzozowski, leski i sanocki oraz część gorlickiego, jasielskiego i krośnieńskiego²³. Towarzystwo zaopatrywało te powiaty w elek-

²⁰ *Historia elektryki polskiej*. T. 2. s. 130.

²¹ CAW, Biuro Przem. Woj. MSWojsk., sygn. I.300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie s. 28–29.

²² AAN, Min. Skarbu, sygn.69, k. 42–49. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej S.A. Okręgowy Zakład Elektryczny w Tarnowie za 1938 r.; *Realizacja planu inwestycyjnego na terenie COP*. „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 10, s. 4.

²³ *Gospodarka elektryczna w Polsce*, Warszawa 1939, s. 639–640.

tryczność wytwarzaną przez elektrownię gazową w Brzezówce k. Jasła, dysponującą mocą 3 MW. Do Podkarpackiego Tow. Elektrycznego należały na tym terenie dwie linie wysokiego napięcia o łącznej długości 162 km: 1) Jasło – Krosno – Sanok – Lesko z odnogami do Iwonicza, Rymanowa i Brzozowa; 2) Jasło – Gorlice z odgałęzieniami do Biecza i Glinika Mariampolskiego²⁴. Oprócz wymienionych miejscowości energię elektryczną otrzymywały liczne fabryki usytuowane na Podkarpaciu, m.in. Małopolskie Zakłady Gumowe „Wudeta” w Krośnie, fabryka wyrobów gumowych S.A. „Sanok”, Fabryka Wagonów L. Zieleniewskiego w Sanoku oraz wszystkie kopalnie i rafinerie ropy naftowej w zagłębiu jasielsko-krośnieńskim, należące do koncernu „Małopolska”²⁵.

O ile elektryfikacja na skalę okręgową w zachodniej i południowej części COP poczyniła widoczne postępy, o tyle na Lubelszczyźnie zrobiono w tym zakresie niewiele. Systematyczna rozbudowa linii wysokiego napięcia odbywała się w rejonie Dębina, Garwolina, Puław, Kazimierza, Nałęczowa i Opola Lubelskiego, a więc na terenach graniczących z województwem kieleckim, przyznanych uprawnieniem rządowym Zjednoczeniu Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego. W 1936 r. ZEORK podjął starania o uzyskanie koncesji na elektryfikację dziewięciu powiatów województwa lubelskiego: lubartowskiego, lubelskiego, chełmskiego, krasnostawskiego, hrubieszowskiego, zamojskiego, tomaszowskiego, biłgorajskiego i janowskiego. Zabiegi ZEORK spotkały się z odmową ministra przemysłu i handlu, który uznał za wskazane utworzyć na tym obszarze X Okręg Elektryfikacyjny Lubelski i nadać uprawnienie elektryfikacyjne Lubelskiemu Międzykomunalnemu Związкови Elektryfikacyjnemu (LUBZEL), zorganizowanemu w 1935 r. przez władze gminne pięciu miast: Lublina, Chełma, Lubartowa, Krasnegostawu i Zamościa²⁶.

Możliwości elektryfikacyjne na tym terenie przedstawiały się nader niekorzystnie. Wśród komunalnych zakładów elektrycznych jedynie dwie elektrownie miejskie: w Lublinie (5,8 MW) i w Zamościu (1,3 MW), odpowiadały wymogom nowoczesności²⁷. Pozostałe miasta dysponowały silnikami spalinowymi lub lokomobilami, które wytwarzały niewielkie ilości prądu dla celów oświetleniowych w godzinach nocnych. W tej sytuacji LUBZEL, przystępując do elektryfikacji okręgowej, mógł liczyć tylko na skromne nadwyżki

²⁴ I.W. Pilkiewicz, *Zakłady elektryczne na obszarze województwa krakowskiego* [w:] *Elektryfikacja Ziemi Krakowskiej. Materiały Komisji Energetyczno-Elektryfikacyjnej Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie*, Kraków 1937, s. 64–65.

²⁵ Podkarpackie Tow. Elektryczne również wchodziło w skład opanowanego przez kapitał francuski koncernu „Małopolska”. Zob. *Zakłady elektryczne koncernu „Małopolska”*, „Światło i Siła” 1930, nr 5, s. 26.

²⁶ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.139, k.4. Pismo ministra przemysłu i handlu A. Romana do ministra spraw wojskowych T. Kasprzyckiego z dnia 29 września 1937 r.; *Zakład Elektryczny Lublin wczoraj i dziś. 60 lat działalności*, Lublin 1987, s. 7–8.

²⁷ *Statystyka zakładów elektrycznych w Polsce 1935, 1936*, poz. 67 i 162.

mocy z zakładów elektrycznych Lublina i Zamościa oraz kontraktowe dostawy energii z elektrowni fabrycznej cementowni „Firlej” w Rejowcu²⁸.

Przed rozpoczęciem elektryfikacji na skalę okręgową w południowej części województwa lubelskiego istniały zaledwie trzy krótkie odcinki sieci wysokiego napięcia o lokalnym znaczeniu: Zamość – Izbica; Zamość – Zawada; Krasnystaw – Fajslawice. LUBZEL, przystępując w 1936 r. do planowanej elektryfikacji, dążył do przedłużenia wymienionych odcinków i stworzenia z nich zalążka sieci okręgowej. W pierwszym roku działalności zainstalował 47 km linii przesyłowych 30 kV, umożliwiających dostawę prądu z Elektrowni Miejskiej w Zamościu do Krasnegostawu i Szczebrzeszyna oraz z Elektrowni Miejskiej w Lublinie do Lubartowa. Od tej ostatniej linii w roku następnym poprowadzono krótkie odgałęzienie do rozpoczętej budowy fabryki amunicji małokalibrowej w Jawidzu. W czerwcu 1938 r. uruchomiono ważną linię przesyłową z Lublina do Kraśnika, dla zasilania powstającej tam fabryki amunicji artyleryjskiej. W końcu tego roku oddano do eksploatacji linię wysokiego napięcia Lublin – Chełm, która umożliwiła włączenie do sieci okręgowej niewielkich nadwyżek mocy elektrowni fabrycznej w Rejowcu. Ogółem w latach 1937–1938 wybudowano w omawianym okręgu elektryfikacyjnym 121 km sieci o napięciu 30 kV²⁹.

Wymienione inwestycje sieciowe w niewielkim tylko stopniu przyczyniły się do poprawy istniejącego stanu rzeczy. Okręg Elektryfikacyjny Lubelski należał do największych w kraju, obejmował bowiem obszar 14 000 km², zamieszkały był przez około 1,5 mln ludności. Tymczasem LUBZEL na początku 1939 r. eksploatował 198 km linii o napięciu 30 kV oraz 119 km sieci niskiego napięcia. Zaopatrywał wówczas w energię 29 miejscowości rozrzuconych w ośmiu powiatach województwa lubelskiego³⁰. Z przebiegu elektryfikacji na tym terenie można wnioskować, że wysiłek samorządów zrzeszonych w Lubelskim Międzykomunalnym Związku Elektryfikacyjnym nie był w stanie przyczynić się do znaczącej poprawy infrastruktury energetycznej, na miarę potrzeb powstających we wschodniej części COP zakładów przemysłowych.

Prowadzona w końcu lat trzydziestych elektryfikacja okręgowa nie nosiła znamion działania planowego. Decyzje w tej sprawie podejmowane były równocześnie z postanowieniami o lokalizacji zakładów zbrojeniowych, które z kolei przesądzały o kolejności elektryfikacji danego obszaru i kierunkach budowy linii przesyłowych. Poważnym utrudnieniem dla tego typu

²⁸ *Elektrownia Miejska w Lublinie*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, nr 5, s. XXVIII; J. Czerwiński, *Elektryfikacja województwa lubelskiego*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1939, nr 8, s. 468–470.

²⁹ M. Günther, *Elektryfikacja COP*, „Polska Zbrojna”. Spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939, s. 24; J. Czerwiński, *Postępy elektryfikacji południowej części województwa lubelskiego w latach 1936–1938*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1939, nr 12, s. 585–586.

³⁰ E. Wątor, „Elektryfikacja Małopolski w okresie międzywojennym 1918–1939”, Kraków 1990, s. 95–96 (maszynopis pracy magisterskiej w Archiwum WSP w Krakowie).

inwestycji były spóźnione decyzje dotyczące prawnych uregulowań podziału kraju na okręgi elektryfikacyjne oraz wymuszona sytuacją kryzysową zwłoka w rozpoczęciu realizacji programu krajowego systemu energetycznego, wymagającego budowy linii przesyłowych bardzo wysokiego napięcia. Warunkiem wykonania tego programu było istnienie zakładów elektrycznych, dysponujących dużymi rezerwami mocy. W ówczesnym stanie rzeczy podstawę tworzenia krajowego systemu energetycznego stanowić mogły elektrownie górnośląskie. Za takim rozwiązaniem przemawiały względy ekonomiczne, które jednak w odniesieniu do potrzeb przemysłu zbrojeniowego nie zawsze brane były pod uwagę w pierwszej kolejności.

W przekonaniu decydentów wojskowych wymogom bezpieczeństwa odpowiadała wspomniana już elektrownia fabryczna w Mościcach, uruchomiona w 1929 r. Ten największy w Małopolsce zakład energetyczny, wyposażony był w agregaty prądotwórcze o mocy 24,9 MW, przystosowane do opalania węglem i gazem ziemnym. Elektrownia wykorzystywała zaledwie 40% własnych zdolności wytwórczych, produkując energię wyłącznie na potrzeby Państwowej Fabryki Związków Azotowych. Dlatego już w maju 1930 r. rząd rozważał możliwość włączenia jej rezerw do projektowanego systemu energetycznego³¹.

Długotrwały kryzys gospodarczy spowodował, że decyzję w tej sprawie podjęto dopiero w 1933 r., a jej wykonanie powierzono S.A. ZEORK, która opracowała projekt linii przesyłowej b. wysokiego napięcia 150 kV, długości 116 km, łączącej Mościce ze Starachowicami. Budowa magistrali elektrycznej trwała od kwietnia 1935 r. do grudnia 1937 r. Linia, łącznie z dwiema stacjami transformatorowymi dużej mocy w Mościcach i Starachowicach, kosztowała państwo 9,2 mln zł³². Pierwsza w Polsce linia przesyłowa o napięciu 150 kV zapewniała dopływ do sieci ZEORK około 4 MW dodatkowej energii. Niezwłocznie po zakończeniu tej inwestycji Ministerstwo Przemysłu i Handlu zleciło spółce wykonanie drugiego odcinka magistrali przesyłowej 150 kV ze Starachowic do Warszawy³³. Linia o długości 146 km kosztować miała 11 mln zł, a termin jej uruchomienia ustalono na rok 1940³⁴.

W trakcie budowy pierwszego odcinka państwowej magistrali przemysłowej w Biurze Elektryfikacji Ministerstwa Przemysłu i Handlu przystąpiono do opracowania nowego planu elektryfikacji kraju. Plan ów nawiązywał wprawdzie do projektu Ministerstwa Robót Publicznych z 1926 r., jednakże zawierał szereg nowych elementów, odpowiadających potrzebom realizo-

³¹ Referat ministra prof. M. Matakiewicza pt. *Sprawa firmy W.A. Harrimana and Co. Incorporated New York [w:] Spory wokół elektryfikacji...*, s. 210.

³² J. Gniewiewski, *Zjednoczenie Elektrowni...*, s. 577–578.

³³ J. Obrąpalski, *Zadania i koszty elektrycznych linii przesyłowych Zagłębie-Warszawa oraz Zagłębie-COP*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1938, nr 22, s. 734.

³⁴ Linia przesyłowa Rożnów – Mościce – Starachowice – Warszawa uruchomiona została na całej swej długości dopiero w kwietniu 1944 r. Zob. *Historia elektryki polskiej*, t. 2, s. 135.

wanego w końcu lat trzydziestych programu rozbudowy przemysłu zbrojeniowego³⁵.

Opracowany w latach 1937–1938 plan elektryfikacji kraju zakładał powiązanie ze sobą wszystkich źródeł energii znajdujących się na południu państwa, a zatem również elektrowni leżących bezpośrednio w COP. W tym celu miała być wybudowana tzw. szyna zbiorcza o napięciu 150 kV, biegnąca wzdłuż Małopolski, na trasie Chorzów – Jaworzno – Kraków – Mościce – Rzeszów – Przemyśl – Lwów. Szyna ta zbierałaby energię wytwarzaną przez elektrownie węglowe w Chorzowie, Jaworznie, Janowie i Brzeszczach, elektrownie gazowe w Mościcach i Lwowie, zasilane paliwem z rejonu Jasła, Daszawy i Borysławia oraz hydroelektrownie na Sole, Dunajcu, Sanie, Dniestrze i jego dopływach³⁶.

Od projektowanej szyny zbiorczej przewidywano poprowadzenie czterech głównych magistrali o napięciu 150 kV, zasilających centralne rejony państwa, zmierzających w kierunku północnym i zbiegających się w węźle warszawskim, a mianowicie: 1) Jaworzno – Radomsko – Łódź – Warszawa; 2) Mościce – Starachowice – Radom – Warszawa; 3) Rzeszów – Nisko – Lublin – Warszawa (ryc. 8). Ponadto projektowano linię 150 kV na trasie Nisko – Starachowice – Łódź, dla zaopatrywania wymienionych ośrodków w prąd z elektrowni wodnych i gazowych³⁷.

Według oceny specjalistów realizacja tego projektu wymagała budowy na obszarze Polski centralnej i południowej 2031 km linii przesyłowych b. wysokiego napięcia. Nakłady inwestycyjne państwa niezbędne do realizacji tego przedsięwzięcia oszacowano na 157,2 mln zł i planowano rozłożenie tych wydatków na okres dwunastu lat. W pierwszym czteroleciu 1939–1942 przewidywano wydatkowanie kwoty 55,5 mln zł na zainstalowanie 531 km dalekosiężnych sieci elektrycznych o napięciu 150 kV³⁸.

Urzeczywistnienie owych zamierzeń wydawało się w zupełności możliwe. Według danych Ministerstwa Skarbu w latach 1937–1938 państwo wydatkowało na elektryfikację COP 29,5 mln zł, podczas gdy plan inwestycyjny na okres 1939–1942 przewidywał wzrost nakładów na ten cel do 70 mln zł³⁹. W Ministerstwie Przemysłu i Handlu podjęto odpowiednie przygotowania organizacyjne, powołując do życia specjalne komitety budowy linii przesyłowych b. wysokiego napięcia, składające się z urzędników tego resortu,

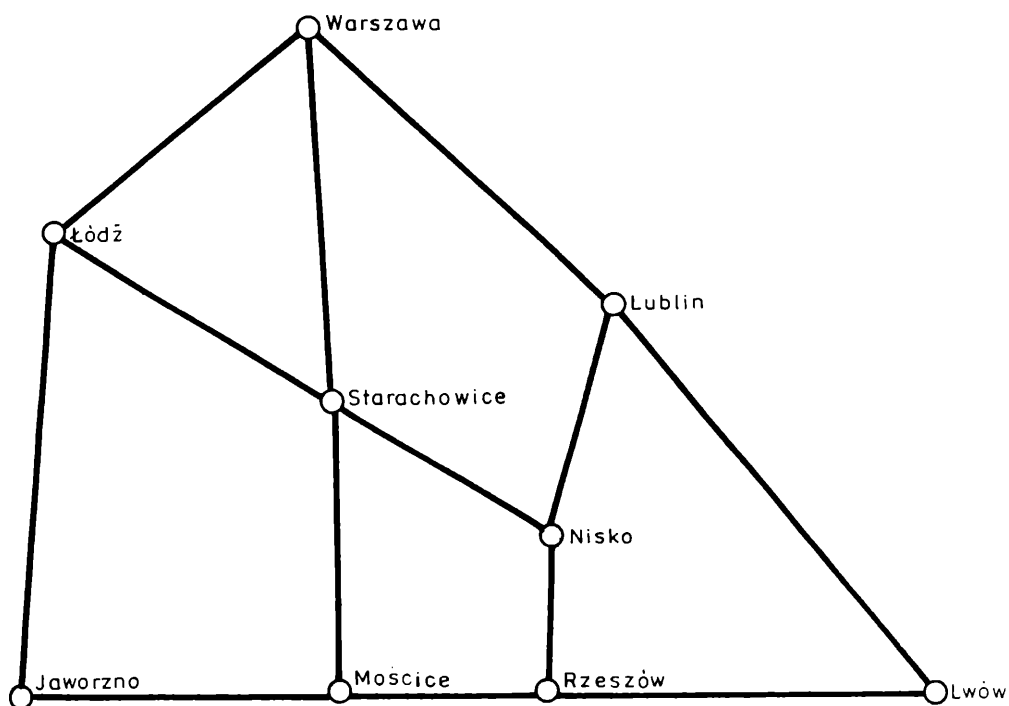
³⁵ CAW, SeKOR, sygn. I. 303.4.108. Uwagi inż. Mieczysława Günthera w sprawie 4-letniego planu inwestycyjnego w dziale elektryfikacji z 22 września 1936 r.

³⁶ *Elektryfikacja Ziemi Krakowskiej. Materiały Komisji...*, s. 188–189.

³⁷ S. Kozłowski, *Zagadnienie elektryfikacji miast małopolskich [w:] Sprawozdanie z walnego zjazdu delegatów miast małopolskich we Lwowie 11–12 września 1938*, Lwów 1938, s. 72–73.

³⁸ M. Günther, *Zagadnienie elektryfikacji. Wytyczne do projektu państwowych linii przesyłowych b. wysokiego napięcia [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*, Lwów 1938, t. II, sekcja 2, s. 173.

³⁹ AAN, Min. Skarbu, sygn. 6. Projekt ustawy o dotacjach na rzecz Funduszu Obrony Narodowej i inwestycjach państwowych w okresie od 1 kwietnia 1939 r. do 31 marca 1942 r.



Ryc. 8. Układ schematyczny państwowej sieci 150 kV według projektu Biura Elektrycznego Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 1937 roku

Źródła: CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.108. Uwagi inż. Mieczysława Günthera w sprawie 4-letniego programu inwestycyjnego w dziale elektryfikacji, opracowanego przez Biuro Elektryfikacji Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 22 września 1936 r.; G. Sokolnicki, P.J. Nowacki, *Wybór napięcia polskich państwowych linii przesyłowych*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, z. 10, s. 677.

Ministerstwa Skarbu oraz Ministerstwa Spraw Wojskowych. W 1938 r. Okręgowy Zakład Elektryczny w Tarnowie otrzymał od rządu zlecenie na opracowanie projektów i wybudowanie linii przesyłowych w południowej części COP. Po wstępnych przygotowaniach trwających ponad rok, w maju 1939 r. rozpoczął budowę odcinka Rożnów – Mościce, będącego przedłużeniem magistrali Mościce – Starachowice – Warszawa oraz przystąpił do instalowania linii Mościce – Rzeszów, stanowiącej fragment przyszłej szyny zbiorczej Śląsk – Lwów. W fazie projektowania znajdowały się jeszcze dwie magistrale tego typu: Rzeszów – Nisko oraz Mościce – Jaworzno – Chorzów⁴⁰.

Wykonanie programu elektryfikacji COP wymagało unowocześnienia bazy energetycznej. Wraz z widocznym postępowaniem w budowie sieci okręgowych oraz zapoczątkowaniem tworzenia systemu linii przesyłowych b. wysokiego napięcia, istniejące na tym terenie zakłady elektryczne wyczerpywały własne rezerwy mocy. Wzrost popytu oraz perspektywa utrzymania się korzystnej koniunktury w przemyśle zbrojeniowym skłoniły udziałowców Zjednoczenia Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego do zwiększenia własnego potencjału energetycznego. Rozbudowana została elektrownia Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach, która dzięki zainstalowaniu nowych turbin parowych osiągnęła w 1937 r. moc 12,4 MW. W 1938 r. elektrownia fabryczna w Skarżysku zwiększyła swe moce z 2 MW do 6 MW, elektrownia mościcka zaś rozbudowana została z 24,9 MW do 31,9 MW⁴¹. Ponadto w stosunkowo niewielkim zakresie rozwinęły swe zdolności wytwórcze elektrownie w Kielcach i Zamościu⁴².

Wymienione zakłady elektryczne, poza elektrownią w Mościcach, miały charakter lokalny i nawet po zwiększeniu zdolności produkcyjnych nie mogły sprostać zapotrzebowaniu fabryk budowanych w COP. Według szacunków specjalistów niezbędny był na tym terenie wzrost mocy do 80 MW w 1942 r. oraz do 120 MW w 1947 r.⁴³ Wobec tego zachodziła konieczność budowy dużych elektrowni, rozmieszczonych w miarę równomiernie, w pobliżu ośrodków najsilniej uprzemysławianych. Kryteriom takim odpowiadał zamysł lokalizacji siłowni w Stalowej Woli, pracującej nie tylko na potrzeby

⁴⁰ AAN, Min. Skarbu, sygn. 27. Zjednoczone Fabryki Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie. Sprawozdanie S.A. OZET za 1938 r.

⁴¹ CAW, Dep. Uzbr. MSWojsk., sygn. I.300.35.157. Ogólny opis Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach z lutego 1938 r.; AAN, Min. Skarbu, sygn. 5892. Pismo II wiceministra spraw wojskowych gen. A. Litwinowicza do ministra skarbu E. Kwiatkowskiego z 9 sierpnia 1938 r.; sygn. 5891, k.38–39 i 42–51. Pismo Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 3 lutego 1939 r. w sprawie ulg inwestycyjnych.

⁴² W latach 1938–1939 Elektrownia w Kielcach S.A. zainstalowała agregaty prądotwórcze o mocy 2 MW, Elektrownia Okręgowa w Zamościu o mocy 1,6 MW, zaś Elektrownia Miejska w Lublinie przygotowała projekt zwiększenia zdolności wytwórczych o 7 MW. Zob. AAN, Min. Skarbu, sygn. 5900. Pismo Elektrowni w Kielcach S.A. do Ministerstwa Skarbu z 9 czerwca 1938 r.; J. Czerwiński, *Postępy elektryfikacji...*, s. 585–586.

⁴³ J. Obrąpalski, *Zadania i koszty budowy...*, s. 734.

Zakładów Południowych i Wytwórni Amunicji w Majdanie–Dębie, ale także w przyszłości dla Huty Aluminium i innych energochłonnych zakładów przetwórstwa surowcowego usytuowanych w widłach Wisły i Sanu.

Zamiar ten mógł zostać urzeczywistniony, bowiem we wrześniu 1937 r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu podjęło rozmowy z francuską firmą Société de Construction Electriques et Mécaniques „Als-Thom” z Belfortu, która wystąpiła z ofertą zbudowania nowoczesnej elektrowni o mocy 40 MW, opalanej pyłem węglowym i gazem ziemnym. W kwietniu 1938 r. firma ta rozpoczęła budowę elektrowni w Stalowej Woli, na prawym brzegu Sanu. Już w maju 1939 r. uruchomiła pierwszą turbinę o mocy 20 MW i dwa kotły parowe o wydajności 90 t/h. Drugi turbozespół oddała do eksploatacji w sierpniu 1939 r. Wówczas jedynym odbiorcą energii były Zakłady Południowe, a wykorzystanie mocy nie przekraczało 10 MW. Budowa tej elektrowni kosztowała państwo około 17 mln zł, a większość nakładów inwestycyjnych pokryta została z przyznanej Polsce pożyczki francuskiej⁴⁴. Po uruchomieniu włączona została w skład Okręgowego Zakładu Elektrycznego w Tarnowie. Zatrudniała 120 pracowników⁴⁵.

Po rozpoczęciu budowy zakładu elektrycznego w Stalowej Woli Biuro Elektryfikacyjne Ministerstwa Przemysłu i Handlu prowadziło z firmą „Als-Thom” pertraktacje w sprawie budowy na terenie COP dwóch dalszych elektrowni ciepłych, napędzanych węglem i gazem ziemnym, a więc spełniających wymogi strategiczne na wypadek odcięcia dostaw opału z kopalń położonych w pobliżu granicy polsko-niemieckiej. W końcu 1938 r. zawarta została z Francuzami umowa na budowę dwóch elektrowni: w Jawidzu k. Lublina o mocy 40 MW oraz w Stykowie k. Starachowic o mocy 20 MW z możliwością jej powiększenia do 40 MW. Ponadto kontrakt przewidywał dostawę urządzeń dla trzech wielkich stacji transformatorowych 150 kV w Nisku, Lublinie i Jeziornie k. Warszawy. Firma „Als-Thom” zobowiązała się wykonać wymienione inwestycje w ciągu kilkunastu miesięcy, w terminie nie przekraczającym 1940 r., dlatego już wczesną wiosną 1939 r. przystąpiła do budowy elektrowni w Stykowie. Strona francuska udzieliła na ten cel rządowi polskiemu 60 mln zł kredytu, który miał być spłacony w ciągu 10 lat na bardzo dogodnych warunkach. W związku z rzezoną umową Ministerstwo Przemysłu i Handlu zleciło spółce ZEORK opracowanie projektu technicznego i wykonanie linii przesyłowej 150 kV Starachowice – Nisko – Lublin – Warszawa, łączącej ze sobą budowane przez „Als-Thom”

⁴⁴ Por. A. Roman, *Problemy i wytyczne...*, t. III, s. 31–32; W. Günther, *Elektryfikacja Centralnego Okręgu...*, s. 57; W. Szewczyk, *Przemysł Stalowej Woli w XXX-leciu Polski Ludowej [w:] Puszcza Sandomierska wczoraj i dziś. Zbiór rozpraw pod red. J. Półciwarka, Rzeszów 1980*, s. 257.

⁴⁵ AAN, Min. Skarbu, sygn.3. Biuletyn Informacyjny Ministerstwa Skarbu, nr 5, lipiec 1939, s. 24–25; *Inwestycje elektryfikacyjne w COP*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 23, s. 4.

elektrownie oraz odprowadzającej przewidywane nadwyżki energii z COP do stolicy⁴⁶.

Omawiane decyzje rządowe stwarzały realne podstawy do unowocześnienia energetyki i przyspieszenia elektryfikacji Centralnego Okręgu Przemysłowego. Podjęte zostały jednak zbyt późno, by mogły przynieść wymierne efekty przed wybuchem wojny we wrześniu 1939 r.⁴⁷

PROBLEM WYKORZYSTANIA ZASOBÓW ENERGII WODNEJ PODKARPACIA NA POTRZEBY ELEKTRYFIKACJI COP

W związku z koniecznością elektryfikacji COP władze państwowe zwróciły baczniejszą uwagę na możliwości wykorzystania zasobów wodnych Podkarpacia dla celów energetycznych. Według oceny rzeczoznawców w dorzeczu górnej Wisły zasoby nadające się do eksploatacji wynosiły 382 MW i stwarzały możliwość otrzymania około 1,6 mld kWh⁴⁸ energii elektrycznej rocznie. Tymczasem owe bogate rezerwy wyzyskane były w minimalnym stopniu. Na rzekach karpackich funkcjonowało 9 niewielkich elektrowni: 1 na Wiśle w Ustroniu, 3 na Sole w Czańcu, Sporyszu i Żywcu, 1 na Rabie w Gdowie, 2 na Dunajcu w Nowym Targu oraz 2 zbudowane na potokach tatrzańskich w Kuźnicach i Jaszczurówce. Moc zainstalowana w wymienionych zakładach wodnych wahała się od 100 do 400 kW i z punktu widzenia przemysłowego nie miała większego znaczenia⁴⁹.

Zapoczątkowanie rozwoju hydroenergetyki w Polsce na szerszą skalę możliwe było jedynie w ścisłym związku z budową wielkich wielofunkcyjnych zbiorników wodnych. Szczególnym bodźcem do działań w tym kierunku mogły być ogromne straty materialne, powodowane periodycznie powtarzającymi się powodziąmi na południu kraju. W 1903 r. wiosenny wylew Wisły i jej dopływów zatopił w zachodniej Małopolsce około 3 000 km², pozabawiając dachu 15 000 ludzi i niszcząc dorobek wartości około 6 mln dolarów. Wielkie straty spowodowały także wylewy w latach 1924, 1925 i 1927. Najgroźniejsza jednak okazała się powódź lipcowa w 1934 r., która objęła obszar 3 003 km² na terenie kilkunastu powiatów województwa krakowskiego i lwowskiego. Na Dunajcu w Rożnowie znany dotychczas maksymalny poziom wody przekroczony został wówczas o 3 metry, czyli fala kulmina-

⁴⁶ A. Rose, *Elektryfikacja Centralnego Okręgu Przemysłowego. Przemówienie wiceministra przemysłu i handlu wygłoszone przez radio 25 maja 1939*, „Polska Gospodarcza” 1939, t. XX, z. 21; D. Garbacz, *Narodziny. Stalowa Wola...*, s. 46.

⁴⁷ Do września 1939 r. firma „Als-Thom” wybudowała jedynie fundamenty i konstrukcję żelbetową budynku głównego elektrowni w Stykowie. Zob. *Historia elektryki polskiej*. T. 2, s. 132–134.

⁴⁸ H. Herbich, *Zagadnienie sił wodnych [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. II*, Warszawa 1938, s. 161.

⁴⁹ S. Srokowski, *Geografia gospodarcza Polski*, Warszawa 1939, s. 54.

cyjna osiągnęła tam poziom wyższy o 7 metrów od normalnego stanu wód w rzece. Straty poniesione podczas tej powodzi w zniszczonych płonach, zasypianych piaskiem i żwirem polach, w spustoszonych licznych osiedlach oraz uszkodzonych środkach komunikacyjnych przekraczały kwotę 100 mln zł⁵⁰.

Już negatywne następstwa wielkiej powodzi z 1903 r. skłoniły władze galicyjskie do wydania w dniu 9 maja 1907 r. ustawy krajowej, która przewidywała budowę zbiorników retencyjnych. Pierwsze projekty tego typu rezerwuarów powstały w latach 1908–1912 w Krajowym Biurze Melioracyjnym na zlecenie Wydziału Krajowego. Projekty te zakładały budowę zapór murowanych w Porąbce, Kościeliskach i Zawoi oraz przegród ziemnych na Łękawce w Moszczenicy i na Dunajcu w Witowie. Planowane zbiorniki, obok gromadzenia wód powodziowych, miały na celu wyzyskanie energii wodnej⁵¹. Podobny zamysł przyświecał projektowi jazu piętrzącego wodę na Dunajcu w Rożnowie wraz z elektrownią o mocy 4,8 MW, opracowanemu w latach 1917–1918 przez prof. Karola Pomianowskiego⁵².

Według oceny specjalistów budowa wielofunkcyjnych zbiorników retencyjnych mogła przyczynić się nie tylko do ochrony przeciwpowodziowej, ale również do lepszego wykorzystania gruntów rolnych na zagrożonych obszarach oraz poprawy warunków żeglugowych na górnej Wiśle. Z ogólnospołecznego punktu widzenia tego rodzaju inwestycje były opłacalne, a budowa przy zbiornikach elektrowni wodnych przyczyniała się do podniesienia ich rentowności⁵³. Przedsięwzięcia te wymagały jednak wielomilionowych nakładów, które zwracały się po dłuższym czasie. Nic więc dziwnego, że nawet w krajach zamożniejszych wielkie budowle hydrotechniczne mogły być wykonywane głównie w oparciu o kapitały państwowe. Tymczasem w niepodległej Polsce pierwsza, nieudana zresztą próba wybudowania nowoczesnej elektrowni wodnej podjęta została z inicjatywy prywatnej.

W 1919 r. S.A. Norblin, Bracia Buch i T. Werner, po otrzymaniu dużego zamówienia rządowego, nosiła się z zamiarem utworzenia w Sanoku wytwórni amunicji oraz przeniesienia tam z Warszawy walcowni rur i drutu. Wymienione zakłady miały być napędzane tanim prądem z elektrowni wodnej, którą spółka chciała zbudować na Sanie w Myczkowcach. Projekt hydroelektrowni, autorstwa K. Pomianowskiego, przewidywał wzniesienie zapory o wysokości 15 m oraz wydrążenie kanału przepływowego i sztolni na serpentynie Sanu. Przyszła elektrownia, o mocy 4 MW i rocznej produk-

⁵⁰ J. Lewakowski, *Mapa terenów powodzi lipcowej 1934 r.*, „Wiadomości Służby Geograficznej” 1935, z. 3–4.

⁵¹ A. Różański, *Roboty wodne i melioracyjne w Małopolsce wykonane z inicjatywy Sejmu i Wydziału Krajowego*, Lwów 1933, s. 7.

⁵² Z. Śliwiński, *Budowa zbiornika wodnego i zakładu elektrycznego w Rożnowie* [w:] *Elektryfikacja Ziemi Krakowskiej*, Kraków 1937, s. 108.

⁵³ H. Herbich, *Zasady i wyzyskanie energii wodnej w Polsce*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 5, s. 225.

cji 19 mln kWh, sprzedawać miała nadwyżki prądu Fabryce Maszyn i Wagonów L. Zieleniewskiego w Sanoku i rafinerii ropy w Ustrzykach. W dalszej perspektywie przewidywano dla niej rolę zakładu okręgowego, zaopatrującego w energię elektryczną zagłębia naftowe w rejonie Jasła i Borysławia⁵⁴.

Budowę zakładu wodno-elektrycznego w Myczkowcach rozpoczęto w maju 1920 r., lecz już wkrótce wskutek działań wojennych, a następnie trudności finansowych inwestora, spowodowanych zmniejszeniem zamówień wojskowych, roboty zostały znacznie ograniczone. W grudniu 1922 r. przy współudziale Banku Elektryfikacyjnego i przyszłych głównych użytkowników energii, zawiązała się S.A. „Elektro-San” w celu ukończenia elektrowni myczkowieckiej⁵⁵. Dopływ kapitału umożliwił zintensyfikowanie robót hydrotechnicznych. W 1923 r. wykonano sztolnię, większą część kanału przepływowego oraz rozpoczęto stawianie fundamentów pod jaz piętrzący, elektrownię i budynek administracyjny. Harmonogram przewidywał uruchomienie zakładu w Myczkowcach 1 października 1924 r. Jednakże przed upływem tego terminu inwestycję zaawansowaną w 80% musiano zaniechać z powodu nowych komplikacji finansowych, wywołanych hiperinflacją markową, a następnie kryzysem związanym ze stabilizacją złotego⁵⁶.

W Drugiej Rzeczypospolitej inicjatywy budowy wielkich zbiorników przeciwpowodziowych oraz spożytkowania spiętrzeń wodnych dla celów energetycznych cieszyły się aprobatą władz państwowych, tym bardziej, że z grona autorów znakomych rozwiązań hydrotechnicznych wywodzili się ówczesni ministrowie robót publicznych: Andrzej Kędzior, Gabriel Narutowicz, Mieczysław Rybczyński, Maksymilian Matakiewicz. Jednocześnie jednak, w latach 1918–1934, kolejne rządy zajmowały niekonsekwentne stanowisko w sprawie uregulowania stosunków wodnych w dorzeczu górnej Wisły. Ów brak stanowczości i towarzysząca mu dążność do rozwiązań częściowych podyktowane były niedostatkami środków budżetowych niezbędnych dla tego typu inwestycji. Nic więc dziwnego, że rozpoczęte już budowy zbiorników przeciągały się, a realizację interesujących projektów hydrotechnicznych odkładano *ad Kalendas graecas*⁵⁷.

Ograniczone możliwości skarbu państwa zaciążyły na przebiegu budowy zapory wodnej w Porąbce, zapoczątkowanej już w 1914 r. z inicjatywy galicyjskiego Wydziału Krajowego. Jej kontynuację przewidywała uchwalona przez Sejm Ustawodawczy ustawa z 19 maja 1919 r. o budowie dróg

⁵⁴ *Gospodarka elektryczna w Polsce*, Warszawa 1923, s. 401; K. Pomianowski, *Stan obecny wyzyskania sił wodnych*, „Przegląd Techniczny” 1929, nr 4–5, s. 159.

⁵⁵ K. Pomianowski, *Zakład wodno-elektryczny w Myczkowcach na Sanie*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1923, z. 12, s. 209–210.

⁵⁶ K. Pomianowski, *Zakład wodno-elektryczny...*, s. 213; M. Rybczyński, *Sity wodne w Polsce [w:] Źródła energii w Polsce i ich wyzyskanie*, Warszawa 1936, s. 117.

⁵⁷ J. Wowkonowicz, *Zagadnienie Wisły*, „Codzienna Gazeta Handlowa” 1938, dodatek do nr. 270, s. 107.

wodnych⁵⁸. Jednakże do właściwych robót terenowych przystąpiono dopiero w 1921 r., po dokonaniu zmian w założeniach technicznych zbiornika według wskazówek ówczesnego ministra robót publicznych G. Narutowicza, autora projektu podobnej budowli hydrotechnicznej, wykonanej w Mühlebergu na rzece Aar w Szwajcarii. Kosztorys całego przedsięwzięcia, łącznie z budową elektrowni wodnej, przewidywał nakłady w wysokości 23,4 mln zł. Tymczasem w okresie 1921–1930 wydatkowano na ten cel 7 651 423 zł, czyli w ciągu dziesięciu lat zrealizowano zaledwie 30% sumy kosztorysowej. W 1931 r., w związku z wielkim kryzysem gospodarczym i pogłębiającym się deficytem budżetowym, roboty budowlane wstrzymano, zaś na konserwację niedokończonego obiektu przeznaczano niewielkie kwoty⁵⁹.

Dopiero katastrofalne skutki powodzi lipcowej 1934 r. w dorzeczu górnej Wisły uświadomiły władzom centralnym konieczność silniejszego zaangażowania się w realizację programu budowy zabezpieczeń przeciwpowodziowych. Wyrazem zmiany nastawienia rządu do tego zagadnienia był wielokrotny wzrost wydatków inwestycyjnych na roboty hydrotechniczne. Nakłady na wykonanie zapory w Porąbce zwiększyły się z 356 000 zł w roku budżetowym 1933/34 do 5 286 000 zł w roku 1934/35⁶⁰. W sierpniu 1934 r. zapadła rządowa decyzja o budowie zbiornika na Dunajcu, a w ślad za nią Ministerstwo Komunikacji podjęło rozmowy z firmą Zapory i Roboty Hydrauliczne Tow. Polsko-Francuskie, uwieńczone 24 sierpnia 1935 r. podpisaniem umowy o wykonanie robót przy tamie i elektrowni wodnej w Rożnowie⁶¹. W latach 1934/35–1935/36 na budowę obu zbiorników wydatkowano około 8 mln zł. W roku budżetowym 1936/37, w myśl uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów z 5 lutego 1936 r., na realizację zapór wodnych w Porąbce i Rożnowie przeznaczono 12 mln zł⁶².

Wymienione decyzje stworzyły nie tylko realne podstawy finansowe dla wykonywanych przedsięwzięć inwestycyjnych, ale także zmobilizowały specjalistów z Biura Dróg Wodnych w Ministerstwie Komunikacji do opraco-

⁵⁸ Dz. URP 1919, nr 59, poz. 356.

⁵⁹ A. Kędzior, *W sprawie trwałego zabezpieczenia Wisły i jej dopływów przed powodzią*, Kraków 1934, s. 46.

⁶⁰ W 1936 r. na dokończenie budowy zbiornika w Porąbce przeznaczono 3,1 mln zł. Roboty na warunkach kredytowych wykonało Tow. Polsko-Francuskie Robót Publicznych sp. z o.o. Zob. Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Komunikacji na rok 1936/37. Sejm IV kadencji, druk nr 55, cz. 11, s. 2.

⁶¹ Umowa z 24 sierpnia 1935 r., uzupełniona protokołem z 2 lipca 1937 r., zobowiązywała Ministerstwo Komunikacji do zapłacenia firmie Zapory i Roboty Hydrotechniczne kwoty 25,6 mln zł. Zob. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.5. Uchwała Komitetu Ekonomicznego Ministrów z 2 września 1938 r. w sprawie kosztów budowy zapory i elektrowni w Rożnowie.

⁶² AAN, Protokoły Rady Min., sygn. 81, k. 321–322. Wniosek ministra skarbu na Radę Ministrów w sprawie projektu ustawy o finansowaniu państwowych inwestycji wodnych. Załącznik nr 4 do protokołu z 6 posiedzenia R.M. w dniu 13 marca 1936 r.; Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o finansowaniu państwowych inwestycji wodnych. Sejm IV kadencji, druk nr 118.

wania w 1936 r. założeń pięcioletniego planu robót wodnych, który przewidywał wydatkowanie 168 mln zł na regulację rzek oraz powstanie nowych zbiorników i elektrowni wodnych w Czchowie i Czorsztynie na Dunajcu, w dalszej zaś kolejności zapory w Stróży na Rabcie⁶³.

Prace nad pięcioletnim planem robót zbiegły się w czasie z prowadzonymi na jesieni 1936 r. w Sztapie Głównym i Ministerstwie Spraw Wojskowych studiami nad rozmieszczeniem nowych zakładów zbrojeniowych w „trójkącie bezpieczeństwa”. Władze wojskowe, podejmując decyzję o lokalizacji fabryk na obszarze ograniczonym brzegami Dunajca, Wisły i Sanu, przywiązywały ogromną wagę do zapewnienia tym zakładom taniej energii elektrycznej ze źródeł niezależnych od dostaw węgla z terenów przygranicznych. W myśl ówczesnych założeń strategicznych najlepiej do tego celu nadawały się rezerwy energii rzek Podkarpacia, a w szczególności zasoby wodne Dunajca. Przy czym Ministerstwo Spraw Wojskowych nazbyt optymistycznie prognozowało, że elektrownie w Rożnowie i Czchowie uruchomione zostaną w latach 1938–1939⁶⁴.

Zainteresowanie się czynników wojskowych rozwojem hydroenergetyki nie tylko urealniło dokończenie podjętych zadań inwestycyjnych, ale jednocześnie stworzyło dogodniejsze warunki dla rozwinięcia badań naukowych w tym zakresie oraz opracowania nowych, bardziej śmiałych rozwiązań teoretycznych i praktycznych. Znalazły one wyraz w licznych wystąpieniach na Pierwszym Polskim Kongresie Inżynierów, który obradował we Lwowie w dniach 12–14 września 1937 r. Sprawy gospodarki wodnej, a zwłaszcza zagadnienie wykorzystania sił wodnych dla celów energetycznych, znalazły odzwierciedlenie w referatach inż. inż. Edwarda Romańskiego, Stefana Fercha, Mieczysława Günthera, Władysława Kallisa, którzy postulowali opracowanie wieloletniego państwowego programu robót wodnych, ukierunkowanego głównie na zaspokojenie potrzeb energetycznych Centralnego Okręgu Przemysłowego⁶⁵.

Najszersze uzasadnienie tego problemu zawierał referat inż. Henryka Herbicha z Biura Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji. Autor w imieniu swego resortu przedstawił 30-letni program budowy 34 zakładów wodno-elektrycznych o łącznej mocy 479 MW i rocznej produkcji energii w wysokości około 2 mld kWh. Zaplanowane inwestycje kosztować miały 588 mln zł, w której to kwocie mieściły się również wydatki na zbiorniki retencyjne o pojemności ponad 2,6 mld m³, które miały przyczynić się

⁶³ H. Herbich, *Pięcioletni plan robót wodnych*, „Polska Gospodarka” 1936, t. XVII, s. 486–490.

⁶⁴ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.226. Pismo II wiceministra spraw wojskowych gen. bryg. inż. A. Litwinowicza do szefa Sztabu Głównego gen. bryg. W. Stachewicza z 27 października 1936 r. w sprawie rozmieszczenia nowych zakładów. Załącznik 4. Ogólne warunki rozwoju ścisłego przemysłu wojennego w obszarze środkowym państwa.

⁶⁵ *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. I. Sprawozdania i uchwały*, Warszawa 1938, s. 61–64.

znacznie do złagodzenia klęsk powodziowych i poprawy warunków żeglugi⁶⁶. Projekt najwyższą wagę przywiązywał do możliwości wykorzystania najbogatszych w Polsce zasobów wodno-energetycznych, znajdujących się na Podkarpaciu⁶⁷. Przewidywane na tym terenie elektrownie wodne miały w przyszłości, po zakończeniu realizacji 30-letniego programu, dysponować mocą 235 MW i produkować rocznie 890 mln kWh elektryczności. Przy tym stopniu wyzyskania energii wodnej mogłyby one pokryć 10% potrzeb energetycznych Polski lub 20% zapotrzebowania Centralnego Okręgu Przemysłowego⁶⁸.

W ramach 30-letniego programu budowy zakładów wodnych na Podkarpaciu przewidziano powstanie 12 zbiorników wraz z elektrowniami, w tym 9 siłowni wodnych w dorzeczu górnej Wisły na Dunajcu i Sanie o łącznej zainstalowanej mocy 184 MW i rocznej produkcji energii 633 mln kWh. Oprócz tego miało powstać 7 zbiorników o przeznaczeniu wyłącznie retencyjnym: na Małej Wiśle, Brynicy (2), Czarnej Przemszy, Skawie i potokach tatrańskich (2). Koszt tych inwestycji obliczony był na 213 mln zł (tab. 9).

Wykonanie 30-letniego programu rozłożono na trzy etapy. W pierwszej kolejności planowano wybudowanie pięciu hydroelektrowni: w Rożnowie i Czchowie na Dunajcu oraz w Solinie-Zabrodziu, Myczkowcach i Lesku-Łukawicy na Sanie. Ponadto przewidywano ukończenie zbiorników retencyjnych w Goczałkowicach na Małej Wiśle oraz Kozłowej Górze i Szarleju-Józefce na Brynicy. Wymienione inwestycje hydrotechniczne, według rzeczoznawców z Biura Dróg Wodnych, miały kosztować państwo 98 mln zł⁶⁹.

U schyłku lat trzydziestych realizacja programu budowy zbiorników wodnych przebiegała na ogół pomyślnie, chociaż z pewnymi opóźnieniami. W dniu 13 grudnia 1936 r. zakończono wreszcie i oddano do eksploatacji zbiornik w Porąbce⁷⁰. Długość żelbetowej zapory wynosiła 260 m, a powierzchnia sztucznego jeziora 380 ha. Przez spiętrzenie wód Soły mogło ono pomieścić 32 mln m³ wody. Ogólny koszt wykonania zapory, wraz z wy-

⁶⁶ H. Herbich, *Zasoby i wyzyskanie...*, s. 256.

⁶⁷ W biurze Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji prowadzone były również studia nad wyzyskaniem zasobów energetycznych Wisły środkowej i jej dopływów: Bugu, Narwi i Wkry. Wykonano m.in. projekty generalne elektrowni na spiętrzeniach wodnych w Bielanych pod Warszawą (20 MW) oraz na Wkrze w Pomiechówku (15 MW). W Popowie k. Sandomierza projektowano spiętrzenie Wisły o 10 m, dzięki czemu powstać miał zbiornik o pojemności 450 mln m³ oraz hydroelektrownia o mocy 50 MW, wytwarzająca rocznie 200 mln kWh. Koszt tej inwestycji oszacowano na około 60 mln zł. *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. II. Sekcja II Podstawowych urządzeń gospodarczych*, s. 155-156; J. Obrąpalski, *Zagadnienia energetyczne Polski w dobie obecnej*, „Przegląd Mechaniczny” 1938, nr 1-2, s. 2-3.

⁶⁸ F. Barciński, *Surowcowe możliwości uprzemysłowienia Polski*, Poznań 1939, s. 15-16.

⁶⁹ H. Herbich, *Znaczenie sił wodnych...*, s. 161.

⁷⁰ H. Herbich, *Znaczenie zakładu wodno-elektrycznego w Porąbce w gospodarce wodnej i energetycznej* [w:] *Elektryfikacja Ziemi Krakowskiej*, s. 96-97.

włączeniem gruntów, budową dróg i mostów, sięgnął kwoty 18 mln zł⁷¹. Według opinii ekspertów dzięki zaporze możliwe było uzyskanie 27 mln kWh energii elektrycznej rocznie. Wobec tego, zgodnie z ich zaleceniem, wmontowano w murze zapory trzy wloty turbinowe, w których zamierzano zainstalować generatory o łącznej mocy 20 MW. Przyszła elektrownia miała być włączona do krakowskiego okręgu elektryfikacyjnego i spełniać w nim rolę zakładu wybitnie szczytowego. W 1939 r. przewidywano zamówienie

TABELA 9. 30-LETNI PROGRAM BUDOWY ZBIORNIKÓW WODNYCH W DORZECZU GÓRNEJ WISŁY

Lp.	Kolej- ność	Rzeka	Miejscowość	Moc	Pro-	Spad	Obję- tość zbiorn- nika	Przewi- dywany czas budowy	Koszt budowy
				insta- lowana	dukcja roczna				
A. Zakłady wodno-energetyczne:									
1.	I	Dunajec	Rożnów	50	145	23,5	228	4,5	43
2.	I	Dunajec	Czchów	10	48	9	14	2,5	10
3.	I	San	Solina- Zabrodzie	25	70	45	170	3	25
4.	I	San	Myczkowce	4	22	15	3	1,5	5
5.	I	San	Lesko- Łukawica	8	30	18	3	2,5	8
6.	II	Dunajec	Czorsztyń	15	40	25	38	3	11
7.	II	Dunajec	Jazowsko	32	145	75	4	3,5	38
8.	II	San	Międzybrody	10	33	20	50	2,5	12
9.	III	San	Studenne	30	100	100	40	4	40
B. Zbiorniki retencyjne:									
10.	I	Wisła	Goczałkowice	-	-	5	32	1,5	3
11.	I	Brynica	Kozłowa Góra	-	-	3	15	1	2
12.	I	Brynica	Szarlej - Józefka	-	-	5	10	1,5	2
13.	II	Czarna	Błędów	-	-	8	23	2	3
14.	III	Skawa	Witanowice	-	-	10	17	2	4
15.		Białka							
		Tatrz.	Trybsza	-	-	25	25	1,5	3
16.		Łososina	Młynne	-	-	15	24	2	4
Ogółem:				184	633		698		213

Źródło: H. Herbich, *Zagadnienie sił wodnych [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*. Cz. II, Warszawa 1938, s. 162-163.

⁷¹ S. Srokowski, *Geografia gospodarcza Polski*, s. 55.

w firmie Brown-Boveri pierwszego turbogeneratorsa o mocy 6,8 MW oraz rozpoczęcie budowy hali maszyn. Koszt budowy samego tylko zakładu wodno-elektrycznego w Porąbce szacowano na 4 mln zł⁷².

Największym obiektem hydrotechnicznym, znajdującym się w budowie od czerwca 1935 r., była zaporą i zbiornik wodny w Rożnowie na Dunajcu. Założenia projektowe tego przedsięwzięcia opracowali specjaliści z Biura Dróg Wodnych pod kierunkiem inż. H. Herbicha⁷³. Rezerwuar rożnowski, siedmiokrotnie większy od porąbkowskiego, obliczony był na pomieszczenie 228 mln m³ wody. Dzięki temu mógł w znacznie większym stopniu łagodzić skutki klęsk powodziowych, jak również wpływać na poprawę warunków żeglugi na Wiśle, przez zwiększenie stanów wody w okresach posuchy⁷⁴.

Główny element budowy stanowiła zaporą o długości 550 m i wysokości 50 m łącznie z fundamentami oraz spadzie wody wynoszącym 31,5 m. Przy zaporze w Rożnowie powstawała elektrownia wodna o charakterze szczytowym, o mocy 50 MW. W zakładzie tym, wyposażonym w cztery generatory po 12,5 MW, zamierzano otrzymywać rocznie 142 mln kWh energii elektrycznej. Równocześnie w końcowym stadium znajdowała się akcja wywłaszczeniowa, obejmująca 1950 ha gruntów pod tereny zalewowe oraz skup okolicznych majątków obszarncich dla parcelacji w celu przesiedlenia wywłaszczonych chłopów i ułatwienia stworzenia im nowych gospodarstw. W rejonie robót przy zbiorniku rożnowskim postępowała budowa kilkudziesięciu kilometrów dróg o ulepszonej nawierzchni⁷⁵.

W maju 1938 r. przystąpiono do budowy zbiornika wyrównawczego w Czchowie na Dunajcu, położonego 13 km poniżej Rożnowa. Rezerwuar ten, o pojemności około 14 mln m³ i powierzchni zalewu 374 ha, miał za zadanie magazynowanie kilkugodzinnego dopływu wody ze zbiornika rożnowskiego, a następnie oddawanie jej w dół rzeki, jako przeciętnego przepływu w ciągu całej doby. Wtórny zadaniem zbiornika czchowskiego miało być wykorzystanie nagromadzonej wody do poruszania dwóch turbin o łącznej mocy 10 MW w zakładzie o charakterze podstawowym. Zdolność wytwórcza elektrowni wodnej w Czchowie obliczona została na 47 mln kWh rocznie⁷⁶.

Obydwa zakłady, o łącznej zdolności produkcyjnej około 190 mln kWh i różnych charakterach pracy (szczytowej w Rożnowie i podstawowej w Czchowie) projektowano włączyć do współpracy z elektrowniami ciepłny-

⁷² H. Herbich, *Inwestycje wodne elektryczne i komunikacyjne na terenie COP*, „Polska Zbrojna” 1939. Spec. Dodatek poświęcony COP, s. 17; tenże, *Rozbudowa sił wodnych dla celów elektryfikacji Polski*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1939, nr 11, s. 409.

⁷³ Z. Śliwiński, *Budowa zbiornika wodnego...*, s. 108.

⁷⁴ H. Herbich, *Zaporą i zakład wodno-elektryczny na Dunajcu w Rożnowie*, Warszawa 1938, s. 3.

⁷⁵ *Rożnów i Czchów dostawcami energii elektrycznej dla Centralnego Okręgu Przemysłowego*, COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1938, nr 10, s. 4.

⁷⁶ P. Kloss, *Rozpoczęcie robót przy budowie zapory w Czchowie*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 5, s. 333–334.

mi o napędzie węglowo-gazowym w Mościcach i Nisku. Energia z hydroelektrowni miała być przekazywana do sieci wysokiego napięcia 30 kV, a następnie do szyny zbiorczej 150 kV, stanowiącej podstawę systemu elektryfikacyjnego COP⁷⁷.

Budowa zbiorników wodnych i elektrowni na Dunajcu była przedsięwzięciem bardzo kosztownym. Całość nakładów inwestycyjnych w Rożnowie i Czchowie szacowano na 60 mln zł. Pomimo to opłacalność wydatków na ten cel była oczywista, jeśli się zważy, że przynieść one miały 20 mln zł rocznie z tytułu ochrony przeciwpowodziowej oraz poprawy warunków żeglugowych na Wiśle. Ponadto dzięki niskim kosztom wyprodukowanej w hydroelektrowniach energii elektrycznej (1–2 grosze z 1 kWh) możliwa była poprawa efektywności produkcji w zakładach współpracujących, przez zmniejszenie rezerw elektrowni ciepłych, a w związku z tym obniżka przeciętnego kosztu wytwarzanej w kraju energii⁷⁸.

Wybuch wojny polsko-niemieckiej przeszkodził w realizacji pierwszego etapu 30-letniego programu budowy zakładów wodno-elektrycznych na Podkarpaciu. Do tego czasu nie udało się uruchomić żadnej hydroelektrowni. Najbardziej zaawansowane były prace przy instalowaniu pierwszego turbogeneratorsa na zbiorniku w Porąbce. Roboty budowlane przy zaporze w Rożnowie miały się ku końcowi. Elektrownię wodną przy tym zbiorniku zamierzano oddać do użytku w 1940 r., zaś zakład wodno-elektryczny w Czchowie pod koniec 1941 r. We wrześniu 1939 r. przerwane zostały prace studialne i projektowe Biura Dróg Wodnych nad kolejnymi zbiornikami i hydroelektrowniami na Dunajcu w Czorszynie i na Sanie w Solinie–Zabrodziu oraz nad dokończeniem zaawansowanego w latach dwudziestych przedsięwzięcia hydrotechnicznego w Myczkowcach⁷⁹. Budowa zbiorników i elektrowni wodnych była przedsięwzięciem długofalowym, wymagającym wielkich nakładów inwestycyjnych. Obiekty tego typu również ze względów technicznych wykonywane były w długich cyklach inwestycyjnych. Tymczasem powstające w COP zakłady przemysłowe wymagały natychmiastowych dostaw energii elektrycznej. Władze państwowe nie mogły więc czekać z elektryfikacją tego obszaru do czasu ukończenia elektrowni wodnych na Podkarpaciu. Zmuszone były rozwijać energetykę ciepłą opartą na niedogodnie położonych zasobach węgla kamiennego oraz świetnie zlokalizowanych, lecz stosunkowo niewielkich złożach gazu ziemnego. Ponadto budowane wówczas zakłady wodno-elektryczne projektowane były w większości jako elektrownie o charakterze szczytowym. Stanowić więc mogły w przyszłości jedynie wartościowe uzupełnienie systemu energetycznego COP. Nie należy zapominać, że ich podstawową funkcją była retencja na obszarze

⁷⁷ H. Herbich, *Inwestycje wodne...*, s. 16–17.

⁷⁸ H. Herbich, *Wyzyskanie energii wodnej w Polsce*, „Codzienna Gazeta Handlowa”, do-
datek do nr. 270 z listopada 1938 r., s. 107.

⁷⁹ E. Romański, *Prace Biura Dróg Wodnych*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 1, s. 17–18;
H. Herbich, *Rozbudowa sił wodnych...*, s. 412.

ustawicznie zagrożonym klęskami powodziowymi. Tym niemniej zapoczątkowanie w owym czasie budowy wielkich obiektów hydrotechnicznych w dorzeczu górnej Wisły należy ocenić ze wszech miar pozytywnie, tym bardziej, że wszystkie wykonywane po II wojnie światowej na tym terenie tego typu inwestycje nawiązują w większym lub mniejszym stopniu do rozwiązań projektowych, opracowanych w okresie Drugiej Rzeczypospolitej⁸⁰.

EKSPLOATACJA ZŁOŻ GAZU ZIEMNEGO W MAŁOPOLSCE

Eksploatacja i przetwórstwo gazu ziemnego w Polsce zapoczątkowane zostały tuż przed I wojną światową. Do tego czasu gaz ziemny, stanowiący produkt uboczny kopalń ropy naftowej, nie znajdował żadnego zastosowania ani jako środek opałowy, ani jako cenny surowiec w przetwórstwie chemicznym⁸¹. Zbyt obfite ilości gazu, będące z reguły zapowiedzią znajdującej się na większych głębokościach ropy, uważano nawet za przeszkodę w wierceniu szybów i gaz ten wypuszczano bezproduktywnie w powietrze. Ponadto utrzymujący się do 1909 r. wzrost wydobywania ropy naftowej oddziaływał niekorzystnie na opłacalność zastosowania gazu ziemnego jako środka opałowego w kopalniach i rafineriach. Od 1910 r. produkcja ropy zaczęła gwałtownie spadać na skutek wyczerpywania się zasobów Zagłębia Borysławskiego. W 1914 r. produkcja ta nie osiągnęła nawet połowy wydobywania ropy z 1909 r.⁸²

W miarę zmniejszania się produkcji ropy naftowej zaczęto stosować gaz ziemny jako środek opałowy w górnictwie naftowym i przemyśle rafineryjnym. W 1912 r. koncern austriacki Galizische Nafta A.G. wybudował pierwszy na ziemiach polskich gazociąg z Borysławia do własnej rafinerii „Galizia” w Drohobyczu⁸³. W tym samym roku powstał Zakład Gazu Ziemnego inż. M. Wieleżyńskiego sp. z o.o. w Borysławiu. Spółka ta zawiązała się w celu wybudowania gazociągu długości 700 m z kopalni „Klaudiusz” do rzeki Tyśmienicy. W 1913 r. zasłużeni dla rozwoju górnictwa naftowego w Galicji polscy przemysłowcy Marian Wieleżyński i Władysław Szaynok założyli firmę o nazwie „Gaz Ziemny” sp. z o.o. we Lwowie z kapitałem

⁸⁰ Szerzej na ten temat: Z. Makdela, *Zmiany w zagospodarowaniu elektroenergetycznym górnej Wisły* [w:] *Studia nad gospodarką i siecią osadniczą regionu górnej Wisły*. Pod red. J. Rajmana i J. Hampla, Warszawa 1992, s. 241–245.

⁸¹ B. Wojciechowski, *Zagadnienie przemysłu gazu ziemnego we Wschodniej Małopolsce*, „Nafta” 1928, nr 10, s. 109.

⁸² W 1909 r. wyprodukowano 2053 tys. ton ropy naftowej, zaś w 1914 r. już tylko 878 tys. ton. W 1938 r. w Polsce wydobyto 507 tys. ton tego surowca. Por. F. Wachtel, *Historyczny rozwój przemysłu naftowego* [w:] *Ankieta naftowa*, Lwów 1933, s. 15–18; *Mały Rocznik Statystyczny* 1939, s. 128, tabl. 11.

⁸³ W. Sztrancman, *Nafta w Polsce. Reportaż ze Lwowa i zagłębia naftowego*, Warszawa 1934, s. 61.

100 000 koron. Spółka ta uruchomiła w 1914 r. pierwszą w Europie fabrykę gazoliny w Borysławiu. W 1916 r. utworzyła siostrzaną firmę „Gazolina” sp. z o.o. w Tustanowicach z kapitałem zakładowym 300 000 koron. Spółka „Gazolina” wybudowała drugą fabrykę gazoliny na terenach zakupionej przez siebie kopalni „Dembowski”. Oba zakłady wytwarzały początkowo niewielkie ilości gazoliny, ponieważ ich zdolność produkcyjna wynosiła zaledwie 20–40 ton miesięcznie⁸⁴.

Z powyższego wynika, że produkcja i przetwórstwo gazu ziemnego nie odgrywały wówczas istotnej roli w przemyśle surowców bitumicznych. Jego znaczenie wzrosło dopiero z chwilą odzyskania przez Polskę niepodległości. Władze polskie od samego początku interesowały się możliwościami zwiększenia eksploatacji zarówno ropy naftowej, jak i gazu ziemnego. Zasadniczą przyczyną tego zainteresowania był niedostatek zaplecza surowcowego dla celów gospodarki wojennej, który zmuszał rząd do podejmowania decyzji o regramentacji szeregu podstawowych surowców⁸⁵.

Najdotkliwiej gospodarka polska odczuwała niedostatek surowców paliwowych w latach 1918–1922, tj. do momentu przyłączenia części Górnego Śląska. Dlatego też władze w pierwszej kolejności skierowały swą uwagę na odkryte w lutym 1919 r. złoża gazu ziemnego w Męcinie k. Krosna. Silna erupcja gazowa wzbudziła wielkie zainteresowanie ze strony społeczeństwa. Wiązano z nią możliwość utworzenia na Podkarpaciu dużego ośrodka przemysłowego. Pojawiły się również pomysły zastosowania gazu jako środka opałowego dla Krakowa i całej Małopolski Zachodniej⁸⁶.

Optymistyczne prognozy co do zasobów gazu ziemnego i możliwości ich wykonania skłoniły władze państwowe do zainteresowania się eksploatacją tego surowca we własnym zakresie. 2 maja 1919 r., na wniosek posła socjalistycznego Hermana Diamanda, Sejm uchwalił ustawę o wyłącznym upoważnieniu państwa do zakładania rurociągów służących do przesyłania gazu ziemnego i ich użytkowania. Ustawa gwarantowała państwu monopol na zakładanie i eksploatowanie gazociągów (art. 2 i 3) oraz wyłączne prawo udzielania koncesji firmom prywatnym na czas ograniczony, po którego upływie gazociągi mogły przejść na własność państwa bez odszkodowania (art. 7)⁸⁷.

Realizując powyższą ustawę skarb państwa wykupił od prywatnych właścicieli Gartenberga i Waterkeyna za kwotę 11,5 mln Mkp dwa zbudowane w latach 1916–1917 gazociągi: 1) Męcinka – Jasło (10,4 km); 2) Męcinka – Krosno (14 km). Następnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, poczynając od września 1919 r., rozpoczęło budowę gazociągów państwowych.

⁸⁴ W *dwudziestopięciolecie S.A. „Gazolina” 1912–1937*, Lwów 1937, s. 9.

⁸⁵ Dekret z dnia 23 listopada 1918 r. zatwierdzał wszystkie rozporządzenia austriackich i niemieckich władz okupacyjnych w przedmiocie sekwestru, a więc także w przedmiocie sekwestru ropy naftowej, Dz. PPP 1919, nr 74, poz. 431.

⁸⁶ S. Świętochowski, *Przedsiębiorstwa państwowe w Polsce*, Warszawa 1925, s. 26.

⁸⁷ Dz. URP 1919, nr 39, poz. 292; „Czasopismo Górniczno-Hutnicze” 1919, z. 5, s. 113–114.

na którą Sejm uchwalił kredyt w wysokości 100 mln Mkp⁸⁸. W latach 1919–1921 powstały następujące odcinki: 1) Jasło – Glinik Mariampolski (28,3 km); 2) Glinik Mariampolski – Gorlice (2,7 km); 3) Krosno – Iwonicz (7,1 km). Tym sposobem państwo stało się właścicielem gazociągu Gorlice – Jasło – Krosno – Iwonicz o łącznej długości 62,5 km⁸⁹.

Dla eksploatacji wymienionej sieci gazociągów powołane zostało do życia przedsiębiorstwo Gazociągi Państwowe w Jaśle. Czerpało ono gaz ziemny z szybów należących do firm prywatnych i zaopatrywało weń pięć miejscowych rafinerii nafty oraz szereg pobliskich zakładów przemysłowych. Ponadto dostarczało gaz do mieszkań w Jaśle, Krośnie i Jedliczach. W związku z niezmiernie wygórowanymi cenami węgla i ropy naftowej, do których dostosowane były ceny za gaz i jego tłoczenie, przedsiębiorstwo było bardzo rentowne i zapewniało wysoką stopę zwrotu z wyłożonego kapitału⁹⁰. Pomimo korzystnych wyników ekonomicznych Gazociągi Państwowe nie miały perspektyw rozwojowych z uwagi na szybkie wyczerpywanie się zasobów gazu w eksploatowanych kopalniach. Dość zaznaczyć, że w 1919 r. pięć czynnych szybów dostarczało na minutę 400 m³ gazu, natomiast w 1923 r. z dziewięciu szybów uzyskiwano zaledwie 180 m³ na minutę. Spadek wydobywania spowodował zaniechanie przez rząd budowy projektowanych w 1921 r. rurociągów: Iwonicz – Iwonicz Zdrój oraz Iwonicz – Grabownica⁹¹. Pomimo wzrastającego zapotrzebowania na gaz ziemny państwu w latach dwudziestych nie udało się zwiększyć jego wydobywania w Małopolsce Zachodniej, zaś Gazociągi Państwowe w Jaśle, jako samoistne przedsiębiorstwo, zostały zlikwidowane w 1927 r., a ich majątek ruchomy i nieruchomy przekazano pod zarząd Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych „Polmin” w Drohobyczu⁹².

Znacznie pomyślniej przebiegała eksploatacja złóż gazu ziemnego w Małopolsce Wschodniej dzięki poparciu rządu dla grupy kapitalistów polskich skupionych w Krajowym Towarzystwie Naftowym. Z jej inicjatywy założona została w 1920 r. S.A. „Gazolina” we Lwowie, która przejęła wszystkie obiekty majątkowe od Zakładu Gazu Ziemnego oraz od „Gazoliny” sp. z o.o. w Tustanowicach. W maju 1921 r. władze państwowe podjęły inicjatywę S.A. „Gazolina” zmierzającą do wykupienia od firmy „Erdgaz” G.m.b.H. gazociągu Borysław – Drohobycz długości 14 km wraz z tłocznią gazu w Tustanowicach i siecią gazociągów wewnętrznych w Borysławiu. W tym celu rząd polski wspólnie z S.A. „Gazolina” utworzył nowe przedsię-

⁸⁸ S. Bartoszewicz, *Wspomnienia z przemysłu naftowego 1897–1930*. Lwów 1934, s. 47.

⁸⁹ *Sprawozdanie z czynności Kontroli Państwowej za 1922 r.*, z. 5, s. 35–36; J. Fryc, *Przedsiębiorstwa i kapitał w polskim przemyśle naftowym*. Warszawa 1930, s. 48–49.

⁹⁰ AAN, Oddz. VI, akta J. Rydygiera, sygn. 184/I, k. 18; J. Dworzańczyk, *Stan finansowy Państwowych Zakładów Górniczo-Hutniczych*, „Przemysł i Handel” 1923, z. 6–7, s. 91.

⁹¹ P. Wrangel, *Polityka naftowa rządu polskiego [w:] Polityka gospodarcza*, t. 1, Warszawa 1928, s. 253; S. Świętochowski, *Przedsiębiorstwa państwowe...*, s. 27.

⁹² *Statut przedsiębiorstwa „Polmin” Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych*, „Nafta” 1927, nr 4, s. 53.

biorstwo „Międzyzmiastowe Gazociągi” S.A. we Lwowie⁹³. Państwo, jako udziałowiec spółki, zakupiło 20 000 akcji o nominalnej wartości 1 000 Mkp każda, wnosząc tym samym kapitał w wysokości 20 mln Mkp, oraz zastrzegło sobie prawo mianowania 1/3 składu rady nadzorczej, której pierwszym prezesem został naczelnik Wydziału Naftowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Stefan Bartoszewicz⁹⁴.

Towarzystwo „Międzyzmiastowych Gazociągów” wykupiło borysławską sieć gazociągową oraz przystąpiło do wierceń w okolicach Daszawy, które w końcu 1921 r. doprowadziły do odkrycia nowych złóż gazu ziemnego. Już w 1922 r. spółka rozpoczęła budowę gazociągu Daszawa – Stryj o długości 15 km. Ministerstwo Przemysłu i Handlu udzieliło „Międzyzmiastowym Gazociągom” wydatnej pomocy, odstępując rury nie wykorzystane przy budowie gazociągów w Zagłębiu Jasielsko-Krośnieńskim, wycenione na sumę 120 mln Mkp, za którą rząd otrzymał zapłatę akcjami przedsiębiorstwa. Dzięki wsparciu udzielonemu „Międzyzmiastowym Gazociągom” udział państwa w tej spółce wzrósł w 1922 r. do 20,7% kapitału akcyjnego⁹⁵.

„Międzyzmiastowe Gazociągi” zachowały samodzielność organizacyjną do grudnia 1926 r., kiedy to nastąpiła fuzja tego przedsiębiorstwa ze S.A. „Gazolina”, która uprzednio nabyła większość akcji tego towarzystwa, zwracając skarbowi państwa jego udział według pierwotnej wartości wkładu kapitałowego obliczanego w złocie⁹⁶.

Po fuzji z „Międzyzmiastowymi Gazociągami” S.A. „Gazolina” we Lwowie wzmocniła się znacznie i rozszerzyła zakres swego działania. Sprzyjały temu również owocne poszukiwania wiertnicze prowadzone przez tę spółkę w rejonie Daszawy. Wiosną 1924 r. w szybie „Piłsudczyk I” na głębokości 753 m nastąpiła niespotykana erupcja gazu pod ciśnieniem 61 atmosfer. Po stwierdzeniu znacznej zasobności pola gazowego, spółka podjęła się budowy gazociągu z Daszawy do Drohobycza dla zaopatrzenia tamtejszych zakładów przemysłowych, w pierwszym rzędzie Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych – największej w owym czasie rafinerii w Europie. Gazociąg ten został ukończony już 8 listopada 1924 r. i od tego momentu rozpoczął się rozkwit finansowy S.A. „Gazolina”. Przystąpiła ona do rozbudowy kopalń gazowych w Daszawie oraz rozszerzania własnych rynków zbytu poprzez zakładanie nowych gazociągów. W lipcu 1925 r. w szybie „Daszawa I” dowieziono gaz na głębokości 757 m. W październiku 1927 r. otrzymano gaz pod ciśnieniem 61 atmosfer w szybie „Księżę Pole” oddalonym o 3 km od pierwszych szybów daszawskich. Nie ulegało wątpliwości, że rejon Daszawy zawierał bogate pokłady gazu ziemnego, których eksploatacja mogła być kontynuowana przez wiele lat. Pozytywne prognozy, zapowiadające obfite

⁹³ Sprawozdanie z czynności Kontroli Państwowej za 1922 r., z. 5, s. 52.

⁹⁴ S. Bartoszewicz, *Wspomnienia...*, s. 49.

⁹⁵ Tamże.

⁹⁶ *W dwudziestopięciolecie S.A. „Gazolina”...*, s. 17–19.

zasoby złóż gazu daszawskiego, skłoniły S.A. „Gazolina” do dalszych inwestycji. W sierpniu 1929 r. uruchomiła ona gazociąg Daszawa – Lwów o długości 81 km⁹⁷. Jednocześnie zawarła umowę z gminą m. Lwowa zapewniającą dostawy gazu dla drobnych konsumentów oraz dla Elektrowni Miejskiej, która przestawiła się na opalanie kotłów parowych gazem ziemnym. W 1936 r. S.A. „Gazolina” zbudowała gazociąg z Daszawy do Chodorowa o długości 31 km, w celu dostarczenia gazu do tamtejszej cukrowni i Państwowej Przetworni Mięsnej. Jednocześnie spółka nie zaniedbała produkcji gazoliny. W latach 1924–1925 wybudowała w Borysławiu i Tustanowicach cztery dalsze wytwórnie gazoliny, zaś w 1930 r. uruchomiła Centralną Fabrykę Gazoliny w Borysławiu, w miejsce zlikwidowanych niewielkich i mało wydajnych wytwórni⁹⁸.

Pomyślne wyniki osiągnięte przez S.A. „Gazolina” w Daszawie zachęciły rząd polski do podjęcia już w 1927 r. wierceń poszukiwawczych w tym rejonie. Przyniosły one rychło pozytywne rezultaty. W listopadzie 1928 r. Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin” uruchomiła dwa szyby gazowe „Eugeniusz” i „Stanisław” na terenach odstąpionych przez „Gazolinę”. Równocześnie „Polmin” wybudował gazociąg z Daszawy do swej rafinerii w Drohobyczu⁹⁹. Gazociąg ten zaopatrywał również sąsiednie rafinerie prywatne, a także częściowo Borysław i Stryj. W tym ostatnim mieście – rzecz charakterystyczna – latarnie uliczne paliły się w dzień i w nocy bez przerwy, bo gaz był tam tak tani, że nie opłacało się utrzymywać latarników¹⁰⁰.

W latach trzydziestych wzrosło znacznie zainteresowanie ze strony państwa możliwościami zwiększenia eksploatacji surowców bitumicznych, w szczególności gazu ziemnego. Wyrazem tego zainteresowania było utworzenie w okresie 1930–1932 przedsiębiorstw filialnych „Polminu”. Wśród nich należy wymienić „Pollon” sp. z o.o. we Lwowie, trudniącą się prowadzeniem wierceń poszukiwawczych ropy i gazu ziemnego oraz eksploatacją nowo odkrytych złóż. W wyniku wykupu udziałów prywatnych przedsiębiorców w ręce „Polminu” przeszła firma „Rella – Mella” sp. z o.o. w Borysławiu zajmująca się eksploatacją gazoliniarni „Rella” w Mrażnicy, gazoliniarni „Henryk” w Tustanowicach, trzech tłoczni gazowych oraz dysponująca siecią gazociągów borysławskich o łącznej długości 20 km. Do „Polminu” należało również przedsiębiorstwo „Polminpoz” sp. z o.o. we Lwowie, które podjęło szereg ważnych inwestycji mających na celu zwiększenie wydobycia i przetwórstwa gazu ziemnego w Zagłębiu Jasielsko-Krośnieńskim¹⁰¹.

⁹⁷ W. Sztrancman, *Nafta w Polsce*, s. 35; J. Fryc, *Przedsiębiorstwa i kapitał...*, s. 35.

⁹⁸ *W dwudziestopięciolecie S.A. „Gazolina”* ..., s. 40–41.

⁹⁹ „Przemysł Naftowy” 1927, z. 21, s. 606; B. Wojciechowski, *Zagadnienie przemysłu gazu ziemnego...*, s. 111.

¹⁰⁰ W. Sztrancman, *Nafta w Polsce*, s. 61–63.

¹⁰¹ CAW, akta Biura Przemysłu Wojennego M.S.Wojsk., sygn. I.300.56.86. Szczegółowe sprawozdanie z działalności przedsiębiorstw mieszanych w roku 1937/38, s. 55–60; Przedsię-

Poszukiwania wiertnicze podejmowane dotychczas na terenie tego zagłębia przez firmy prywatne przyniosły nader skromne rezultaty, bowiem złoża gazowe nie występowały tu w szerokich i zwartych kompleksach, jak w okolicach Daszawy, lecz w wąskich skupiskach, zwanych siodłami. Penetracja geologiczna tego obszaru, przeprowadzona przez przedsiębiorstwa należące do koncernu „Małopolska”, dowiodła występowania wysokociśnieniowych złóż gazu. Szyby zainstalowane w Sądkowej k. Jasła i w Strachocinie k. Sanoka były jednak słabo wykorzystywane z powodu nieumiejętnej eksploatacji oraz nikłych efektów dalszych poszukiwań geologicznych. Sytuacja uległa gruntownej zmianie w 1931 r. Wówczas to „Polmin”, prowadząc wiercenia poszukiwawcze w Roztokach, natrafił na głębokości 1043 m na duże złożo gazowe pod ciśnieniem 115 atmosfer i następnie w latach 1932–1936 wybudował 7 szypów wydobywczych, z których każdy dostarczał obfitych ilości gazu. Według ustaleń szacunkowych Państwowego Instytutu Geologicznego w siedzibie potockim, ciągnącym się na przestrzeni 10 km od Sądkowej przez Roztoki po Sobniów, zasoby tego surowca mogły wynosić 6 mld m³. W 1934 r. „Polmin” uzyskał również gaz wysokociśnieniowy z szybu zainstalowanego w Górkach. Zasobność złoża w siedzibie Strachocina – Górki była jednak znacznie mniejsza i sięgała, zdaniem specjalistów, 1,5 mld m³ gazu¹⁰².

Optymistyczne prognozy służb geologicznych skłoniły rząd do podjęcia decyzji w sprawie efektywnego wykorzystania nowo odkrytych złóż gazowych. Na jego polecenie „Polmin” zrealizował największą z dotychczasowych inwestycji państwową w przemyśle gazu ziemnego. W okresie od 15 sierpnia do 31 grudnia 1933 r. wybudował gazociąg Roztoki – Jasło – Pilzno – Tarnów – Mościce oraz krótki odcinek z Roztok do Męcinki, dający połączenie z tamtejszą kopalnią gazu i z gazociągiem Krosno – Jasło – Gorlice. Gaz przesyłany rurociągiem mościckim przeznaczony był głównie dla Państwowej Fabryki Związków Azotowych oraz wytwórni gazoliny „Polminpozu” w Mościcach. Z dostaw tego surowca korzystały również inne zakłady przemysłowe, m.in. elektrownia okręgowa w Mościcach oraz Państwowa Przetwórnia Mięsna w Tarnowie. Nowo zbudowany system gazociągów, od Męcinki do Mościc, liczył 76 km i kosztował państwo 3,5 mln zł¹⁰³.

Wyrazem przedsięwzięć inwestycyjnych „Polminu”, zmierzających do racjonalizacji wykorzystania rodzimych złóż gazowych było uruchomienie w 1936 r. gazociągu o długości 19 km na trasie Górki – Sanok. Dzięki temu słabo dotychczas wyzyskiwany gospodarczo gaz ze złoża położonego w sio-

biorstwa państwowe z działu Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Sprawozdanie z działalności za rok 1934/35, s. 25–28.

¹⁰² J. Gigiel, *Rola gazu ziemnego w gospodarce energetycznej Polski* [w:] *Elektryfikacja Ziemi Krakowskiej*, Kraków 1937, s. 88–89.

¹⁰³ *Budowa gazociągu Jasło-Mościce i jego eksploatacja*, „Gaz i Woda” 1936, R. XV, nr 1, s. 11–13.

dle Starachocina – Górkę mógł być spożytkowany w sanockich zakładach przemysłu chemicznego i metalowego¹⁰⁴.

Znaczenie Zagłębia Jasielsko-Krośnieńskiego niepomniernie wzrosło w związku z decyzją o rozbudowie przemysłu zbrojeniowego w rejonie bezpieczeństwa, a następnie w Centralnym Okręgu Przemysłowym. Tutejsze zasoby gazu wytypowane zostały przez Ministerstwo Spraw Wojskowych jako źródła zasilania mających powstać fabryk broni i amunicji oraz jako rezerwa energetyczna na wypadek wojny, uniezależniająca przemysł COP od dostaw węgla z zagłębi położonych tuż przy granicy państwa¹⁰⁵.

Czynniki wojskowe, w szczególności Sztab Główny, opracowały ogólną koncepcję gazyfikacji, zgodną z planem dyslokacji przemysłu zbrojeniowego. Dla jej urzeczywistnienia uważały za konieczne wybudowanie gazociągu centralnego z kopalni w Roztokach, dostarczającej 615 m³ gazu na minutę, do zakładów w radomsko-kieleckim rejonie przemysłowym. Nowe fabryki, umiejscowione w widłach Wisły i Sanu, otrzymywać miały gaz ziemny za pośrednictwem bocznych odgałęzień obu gazociągów: centralnego i mościckiego. W dalszej kolejności przewidywano doprowadzenie gazu do zakładów zlokalizowanych na Lubelszczyźnie¹⁰⁶.

Od jesieni 1936 r. władze wojskowe wywierały ciągłą presję na wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego, domagając się uwzględnienia w 4-letnim planie inwestycyjnym nakładów finansowych na gazyfikację rejonu bezpieczeństwa¹⁰⁷. Pod wpływem owych nacisków rząd uznał ją za jedno z najpilniejszych zadań inwestycyjnych i przeznaczył na jej realizację w latach 1937–1938 kwotę 12 mln zł. Planem objęto budowę gazociągu na trasie z Roztok przez Sędziszów Małopolski, Kolbuszową, Tarnobrzeg, Sandomierz, Ostrowiec do Lubieni. W tym punkcie miał on się rozdzielać na odnogę zachodnią do Skarżyska i północną: Lubienia – Kiedrzyń – Pionki z odgałęzieniem Kiedrzyń – Radom. Na południu, w widłach Wisły i Sanu, przewidziane były odgałęzienia gazociągu centralnego do Rzeszowa, Mielca i Niska oraz odnogi gazociągu mościckiego do Niedomic i Dębicy. Długość głównej linii obliczona została na około 250 km, a odgałęzień na 100 km¹⁰⁸.

¹⁰⁴ „Gaz, Woda i Technika Sanitarna” 1939, R. XIX, nr 1, s. 28.

¹⁰⁵ CAW, GISZ, sygn. I.302.4.141. Przemówienie szefa Administracji Armii gen. bryg. A. Litwinowicza wygłoszone dnia 23 lutego 1938 r. w Zakładach Południowych w Stalowej Woli, s. 7.

¹⁰⁶ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.139, k. 18–19. Wnioski i propozycje w sprawie lokalizacji przemysłu w Centralnym Rejonie Przemysłowym: Tamże, sygn. I.303.4.158. Pismo zastępcy szefa Sztabu Głównego gen. Malinowskiego do II wiceministra spraw wojskowych gen. Litwinowicza z czerwca 1937 r.

¹⁰⁷ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.108. Notatka w sprawie konferencji gazyfikacyjnej w dniu 3 października 1936 r.; *Memorial szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachiewicza w sprawie kredytów na 6-letni plan rozbudowy sił zbrojnych*. Oprac. P. Stawecki, „Najnowsze Dzieje Polski. Materiały i studia 1914–1939”, 1967, t. XI, s. 240.

¹⁰⁸ Por. A. Roman, *Elektryfikacja, gazyfikacja, inwestycje morskie [w:] Ku przebudowie gospodarczej*, Warszawa 1937, s. 58; *Das Zentrale polnische Industrievir*, Danzig 1938, s. 29.

Wykonanie inwestycji gazyfikacyjnych powierzono Państwowej Fabryce Olejów Mineralnych, która w tym celu, jak również dla eksploatacji wybudowanych urządzeń, utworzyła specjalny oddział filialny pod nazwą „Polmin” Budowa Gazociągu Centralnego z siedzibą w Sandomierzu¹⁰⁹. W praktyce koszty całego przedsięwzięcia okazały się wyższe od pierwotnie przewidywanych i wynosiły 14 mln zł¹¹⁰. W 1937 r., za kwotę 10 mln zł, wybudowano gazociąg główny o długości 176 km, od Roztok przez Frysztak, Sędziszów, Kolbuszową, Komorów, Majdan, Tarnobrzeg, Sandomierz, Ćmielów, Ostrowiec do Lubieni. Równocześnie powstały dwie odnogi boczne tego rurociągu: Sędziszów – Rzeszów (ok. 19 km) i Lubienia – Starachowice (10 km), a także odgałęzienie gazociągu mościckiego z Mościc do Państwowej Fabryki Celulozy w Niedomicach (12 km). W 1938 r. preliminowana na gazyfikację kwota 4 mln zł miała być przeznaczona na wydłużenie gazociągu centralnego oraz zainstalowanie odgałęzień do Niska, Skarżyska i Pionek. W rzeczywistości skoncentrowano się wówczas na oddawaniu do eksploatacji następujących odcinków: Sandomierz – Rozwadów – Stalowa Wola (26 km); Starachowice – Skarżysko (15 km); Pilzno – Dębica – Tuszyna – Komorów (56 km); Tuszyna – Mielec (12 km)¹¹¹.

Ogółem w okresie 18 miesięcy, od maja 1937 r. do listopada 1938 r., oddany został do użytku gazociąg długości 314 km, którego ciągi główne przebiegały niemal przez środek COP, a odnogi boczne doprowadzały gaz do najważniejszych ośrodków przemysłowych. Do instalacji tych zużyto 13 500 ton rur o średnicy 200–250 mm, dostarczonych głównie przez huty należące do koncernu Wspólnoty Interesów S.A. Ponadto, na koszt zainteresowanych przedsiębiorstw, zbudowano 21 km odgałęzień do zakładów przemysłowych, w których „Polmin” zamontował stacje redukcyjne, kotły i piece opalane gazem ziemnym. W końcu marca 1939 r. z dostaw tego surowca korzystało 15 fabryk, m.in. huty w Stalowej Woli, Ostrowcu i Starachowicach, fabryki obrabiarek i silników w Rzeszowie, huta szkła w Kamieniu Nowym, zakłady porcelany w Ćmielowie, fabryka maszyn rolniczych w Kunowie. W dogodnej pod tym względem sytuacji znalazły się zakłady przemysłowe Dębicy i Mielca, które poprzez system odgałęzień mogły korzystać z gazociągu mościckiego i centralnego. W maju tego roku zaczęła wykorzystywać gaz ziemny do produkcji energii elektrownia w Stalowej Woli, zaś w miesiącach letnich, poprzedzających wybuch wojny, doprowadzono go do wytwórni amunicji w Skarżysku i Majdanie–Dębie. Umowy na dostawę gazu, zawarte z większymi zakładami, zapewniały całkowite wykorzystanie

¹⁰⁹ *Gaz ziemny w COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939, s. 18.

¹¹⁰ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5135. Zestawienie wydatków na inwestycje w roku 1937/38 i 1938/39.

¹¹¹ *Księga gospodarcza Polski. Informator przemysłowo-handlowy 1939*, s. 308; „Gaz, Woda i Technika Sanitarna” 1939, R. XIX, nr 1, 27.

zdolności przepustowej gazociągu centralnego i tym samym stwarzały pomyslnie uwarunkowania koniunkturalne dla dalszej gazyfikacji kraju¹¹².

Z drugiej jednak strony postęp w tej dziedzinie uzależniony był od zdolności wydobywczych kopalni w Roztokach, która tylko częściowo mogła pokryć oczekiwane zapotrzebowanie budowanych w COP zakładów przemysłowych. Ograniczone możliwości w tym zakresie sprawiły, że gazociąg centralny doprowadzony został tylko do Zagłębia Staropolskiego. Budowa odcinków do Radomia i Pionek mogła być kontynuowana pod warunkiem zwiększenia wydobycia gazu w siodle potockim. Z zamiarem takim nosiła się dyrekcja „Polminu”, która już w maju 1938 r. przygotowała 3-letni program inwestycyjny, zakładający budowę corocznie od 8 do 10 szybów kopalnianych. Na realizację tego programu w roku obrachunkowym 1938/39 preliminowano kwotę 1 548 000 zł¹¹³. Planowane nakłady miały przyczynić się do podwojenia ilości gazu przesyłanego gazociągiem centralnym z 200 m³/min do 400 m³/min oraz wytworzenia rezerwy produkcyjnej w kopalni w Roztokach, zdolnej do zaspokojenia zapotrzebowania przemysłu w okresach szczytowych, dochodzącego do 800 m³/min. Ponadto program ów przewidywał kontynuowanie robót wiertniczych na terenach Przedgórze, gdzie już w latach poprzednich stwierdzono obecność gazu w miejscowościach Przyborów i Zdzary, położonych na linii Tarnów – Dębica¹¹⁴.

Program inwestycyjny „Polminu” zmierzał do pokrycia aktualnego zapotrzebowania na gaz ziemny zakładów podłączonych do gazociągu centralnego. Jednakże nie był w stanie przyczynić się do utworzenia rezerw tego surowca w ilościach niezbędnych dla całego przemysłu zlokalizowanego w COP. Tymczasem do tego celu dążyły władze wojskowe, preferując w szczególności gazyfikację Lubelszczyzny, gdzie powstawało szereg fabryk państwowych i prywatnych o doniosłym znaczeniu dla obronności kraju. Zainteresowanie uprzemysłowieniem obszaru położonego między Wisłą a Bugiem wzrosło w końcu 1938 r. w związku z postępującym rozkładem państwa czechosłowackiego i narastającym zagrożeniem granicy południowej Polski na wypadek konfliktu zbrojnego z Niemcami. Czynniki wojskowe, kierując się motywami strategicznymi i gospodarczymi, zwracały uwagę na konieczność wykorzystania na potrzeby COP bezpieczniejszy usytuowanych i bogatszych (20 mld m³) zasobów gazu ziemnego, znajdujących się w rejo-

¹¹² Zdolność przepustowa tego gazociągu wynosiła 27 500 m³ gazu na dobę, co odpowiadało zużyciu około 1700 ton węgla. Por. B. Sitkowski, *Centralny Okręg Przemysłowy*, „Przegląd Dostawców Rządowych, Wojskowych i Samorządowych” 1939, nr 3 (czerwiec), s. 14–15; *Gaz ziemny w COP*, „Polska Zbrojna” spec. dod., sierpień 1939, s. 18.

¹¹³ AAN, Min. Skarbu, sygn. 31, k. 27–31. Wyjaśnienia dyrekcji „Polminu” w sprawie inwestycji na rok administracyjny 1938/39 z dnia 8 sierpnia 1938 r.

¹¹⁴ Tamże, k. 52–53. Uzasadnienie dodatkowego planu inwestycyjnego na rok 1938/39 uchwalonego przez Radę Administracyjną „Polminu” dnia 11 maja 1938 r.

nie Daszawy¹¹⁵. Intencje te znalazły wyraz w piśmie szefa Sztabu Głównego gen. Wacława Stachewicza do wicepremiera Kwiatkowskiego z 25 listopada 1938 r., zawierającym sugestię wybudowania gazociągu z tego rejonu do Niska, gdzie łączyłby się z gazociągiem centralnym, a następnie ułożenia dalszych odcinków, łączących Nisko z Kraśnikiem i Lublinem. W ten sposób zostałyby stworzone warunki dla zasilania gazem ziemnym całego COP z dwóch źródeł: roztockiego i daszawskiego. Ponadto wykonanie gazociągu Daszawa – Nisko – Kraśnik – Lublin umożliwiłoby oszczędną eksploatację gazu na siedle potockim w czasie pokoju i zachowanie większych jego rezerw na wypadek wojny¹¹⁶.

TABELA 10. GAZ ZIEMNY PRZETŁOCZONY GAZOCIĄGAMI PFOM „POLMIN” ZE ZŁOŻ ZAGŁĘBIA JASIELSKO-KROŚNIENSKIEGO W LATACH 1926–1938

Rok	Gaz w tysiącach m ³		
	Niskoprężny	Wysokoprężny	Razem
1926	39 161	–	39 161
1927	30 029	–	30 029
1928	29 086	–	29 086
1929	27 693	–	27 693
1930	26 804	–	26 804
1931	32 764	–	32 764
1932	30 776	–	30 776
1933	35 130	–	35 130
1934	36 774	21981*	58755
1935	37 132	39344	76476
1936	29 697	46026	75723
1937	33 983	56002	89985
1938	29 634**	57915**	87549**

* Od maja 1934 r.

** Za 10 miesięcy 1938 r.

Źródło: „Gaz, Woda i Technika Sanitarna” 1939, R. XIX, nr 1, s. 27.

Koncepcje gazyfikacyjne Sztabu Głównego znajdowały oparcie w perspektywnym programie gazyfikacji kraju, opracowanym w 1938 r. przez rzeczoznawców skupionych w Polskim Komitecie Energetycznym. Projekt ten przewidywał gazyfikację całego środkowego obszaru państwa nie tylko w oparciu o zasoby roztockie i daszawskie, ale również o słabo dotychczas rozpoznane złoża gazu występujące w województwie stanisławowskim w okolicach Bitkowa i Pasiecznej. Dla zrealizowania tego projektu przewi-

¹¹⁵ W. Stachewicz, *Pisma*, t. I. *Przygotowania wojenne w Polsce*, Paryż 1977, s. 126–127.

¹¹⁶ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.203. Pismo szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachewicza do wicepremiera i ministra skarbu E. Kwiatkowskiego z 25 listopada 1938 r.

dywano wybudowanie gazociągów, m.in. do Krakowa, Częstochowy, Łodzi, Kielc, Warszawy, o łącznej długości 2 660 km¹¹⁷. W pierwszym etapie planowano powstanie następujących odcinków: 1) Daszawa – Drohobycz – Przemyśl – Nisko; 2) Nisko – Kraśnik – Lublin – Dęblin; 3) Radom – Pionki – Dęblin; 4) Dęblin – Warszawa (ryc. 9). Całkowity koszt tego etapu gazyfikacji oszacowano na 96,6 mln zł, w tym 25,5 mln zł pochłonąć miała budowa gazociągu Daszawa – Nisko, wraz z wielką stacją sprężarek w węźle rozdzielczym Nisko – Sandomierz¹¹⁸.

Program gazyfikacyjny zaproponowany przez Polski Komitet Energetyczny spotkał się z przychylnym odzewem ze strony władz państwowych. W 3-letnim planie inwestycyjnym, obejmującym okres 1939–1942, rząd przewidywał wydatkowanie na gazyfikację 30 mln zł. Kwota ta miała być zużytkowana na połączenie istniejącego systemu bazującego na złożach gazu w Zagłębiu Jasielskim z zasobami Zagłębia Południowo-Wschodniego poprzez gazociąg Daszawa – Przemyśl – Nisko. Ponadto władze wojskowe planowały wybudowanie w okolicach Jasła fabryki gazoliny i paliw płynnych, która wykorzystując miejscowe złoża gazowe produkować miała 1000 wagonów paliw wysokooktanowych, w szczególności benzyny lotniczej¹¹⁹.

Ambitny program kontynuowania gazyfikacji COP nie doczekał się realizacji. Już na początku 1939 r. wykonywanie tego typu inwestycji zostało wstrzymane. Decyzja w tej sprawie była następstwem rewizji planu 3-letniego, spowodowanej koniecznością zwiększenia środków finansowych na dokończenie inwestycji o charakterze ściśle zbrojeniowym¹²⁰.

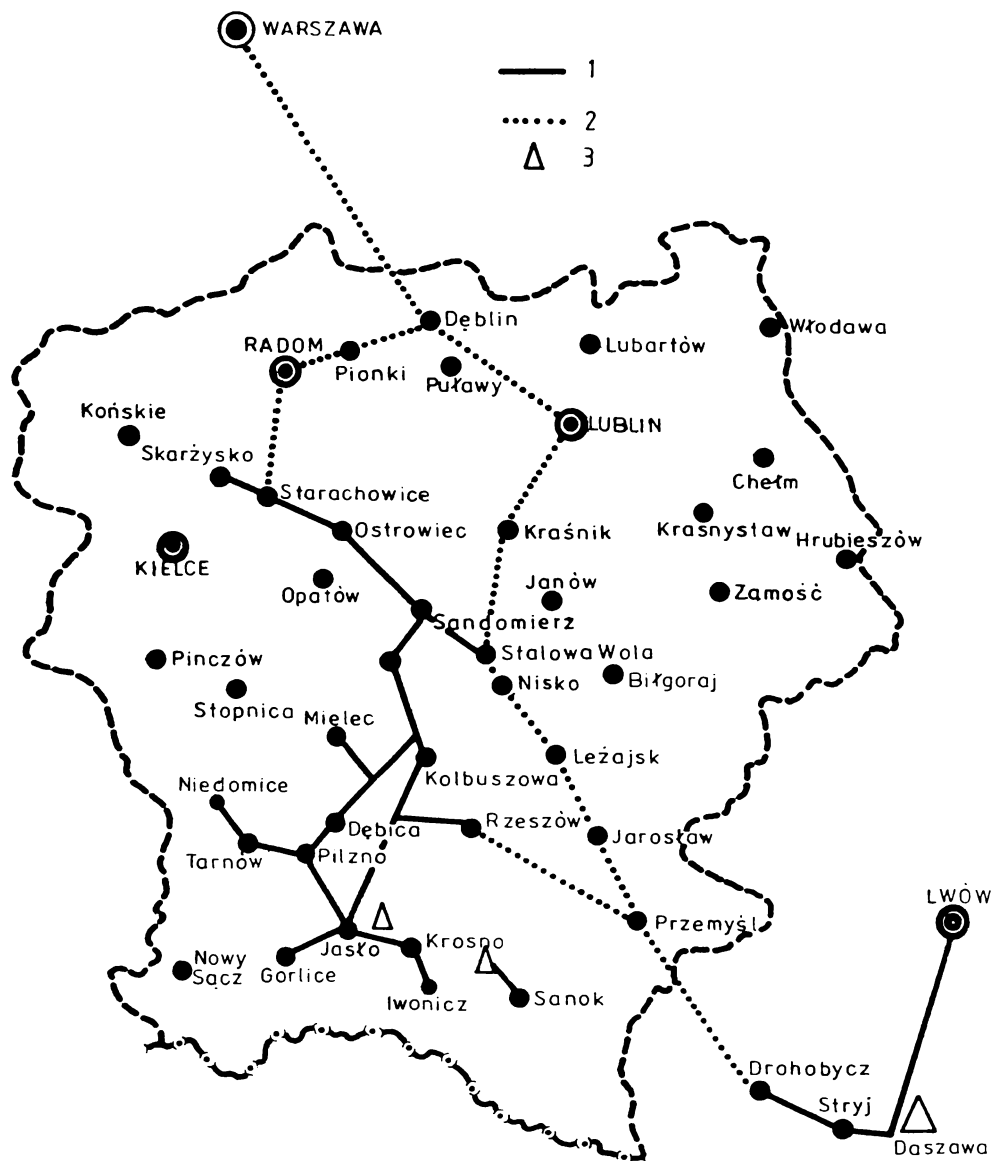
Rządowy program gazyfikacji COP uwzględniał zarówno cele ekonomiczne, jak i strategiczne tego typu inwestycji. Z punktu widzenia gospodarczego inwestycje gazyfikacyjne miały umożliwić eksploatację wartościowego i taniego opału dla wielu zakładów przemysłowych, a tym samym przyczynić się do obniżenia kosztów produkcji. Gazyfikacja, jako istotny element wzbogacenia infrastruktury COP, miała zachęcić do zakładania nowych obiektów przemysłowych, jak również do dalszych poszukiwań złóż surowców bitumicznych. Z punktu widzenia strategicznego o zapoczątkowaniu gazyfikacji zdecydowało oddalenie złóż gazu od Śląska. Gaz ziemny

¹¹⁷ *Możliwości rozwoju gazownictwa w Polsce*, „Gaz, Woda i Technika Sanitarna” 1938, R. XVIII, nr 1, s. 11.

¹¹⁸ *Projekt gazyfikacji Polski gazem ziemnym w zarysie [w:] Sprawozdania i Prace Polskiego Komitetu Energetycznego*, Warszawa 1938, t. XII, nr 1, s. 8–9.

¹¹⁹ AAN, Min. Skarbu, sygn. 6. Projekt ustawy o dotacjach na rzecz Funduszu Obrony Narodowej i o inwestycjach z funduszy państwowych w okresie od 1 kwietnia 1939 r. do 31 marca 1942 r.: A. Roman, *Problemy i wytyczne w dziedzinie przemysłu, handlu i żeglugi. Przemówienia wygłoszone w Sejmie i Senacie RP w sesji budżetowej 1939/40*, t. 3, Warszawa 1939, s. 38–39; „Polska Gospodarcza” 1939, t. XIX, s. 1716.

¹²⁰ AAN, Min. Skarbu, sygn. 3. Biuletyn Informacyjny Ministerstwa Skarbu, nr 5, lipiec 1939, s. 24.



Ryc. 9. Gazociągi w Centralnym Okręgu Przemysłowym

Legenda: 1 – gazociągi zbudowane do końca 1938 r.; 2 – gazociągi projektowane; 3 – eksploatowane pola gazowe.

Źródło: oprac. własne.

miał zastąpić częściowo węgiel, drogi ze względu na koszty transportu i niepewny w czasie wojny, w razie utraty terytorium śląskiego¹²¹.

TABELA 11. WYDOBYCIE I PRZERÓB GAZU W POLSCE W LATACH 1924–1938

Rok	Wydobycie gazu ziemnego w mln m ³	Gaz ziemny przerobiony na gazolinę w mln m ³	Otrzymana gazolina w tys. ton
1924	373	–	3
1928	459	259	32
1929	467	277	35
1932	437	250	39
1935	486	272	40
1936	483	263	38
1937	531	269	39
1938	534	279	41

Źródła: F. Wachtel, *Historyczny rozwój przemysłu naftowego* [w:] *Ankieta naftowa*, Lwów 1933, s. 19; *Mały Rocznik Statystyczny 1939*, s. 129.

Nie umniejszając znaczenia wysiłków ówczesnych władz państwowych zmierzających do zwiększenia wykorzystania zasobów gazu ziemnego, stwierdzić jednak wypada, że łączyły one z tym surowcem energetycznym zbyt optymistyczne nadzieje. Według ocen specjalistów istniejące znane złoża gazowe przedstawiały równowartość zaledwie 45 mln ton węgla kamiennego i na potrzeby COP mogły wystarczyć przy bardzo oszczędnych sposobach ich użytkowania najwyżej na 10–12 lat. W przekonaniu ekspertów państwo winno było przeznaczyć zwiększone nakłady na poszukiwania wiertnicze prowadzone na podstawie programu opracowanego przez Państwowy Instytut Geologiczny tak, by na wypadek wojny zachować niezbędną rezerwę energetyczną dla przemysłu budowanego w Centralnym Okręgu Przemysłowym¹²².

¹²¹ A. Roman, *Elektryfikacja, gazyfikacja...*, s. 58; M.M. Drozdowski, *Geneza i rozwój Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Najnowsze Dzieje Polski. Materiały i studia z okresu 1914–1939”, 1959, t. II, s. 60–61.

¹²² A. Nieniewski, *Problemy poszukiwawcze i eksploatacyjne w zachodnim zagłębiu naftowym jako części Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Przemysł Naftowy” 1938, z. 17, s. 2–3; T. Reguła, *Zagadnienie górnictwa gazowego* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*, cz. 4, Lwów 1938, s. 119–121; F. Barciński, *Surowcowe możliwości uprzemysłowienia Polski*, Poznań 1939, s. 13–14.

Rozdział VI

Inwestycje komunikacyjne w COP

PROGRAM ROZBUDOWY LINII KOLEJOWYCH I JEGO REALIZACJA

Podstawę układu komunikacyjnego w Centralnym Okręgu Przemysłowym stanowiła sieć kolejowa i drogową ukształtowana przed odzyskaniem niepodległości, zgodnie z interesami gospodarczymi i strategicznymi państw zaborczych. W centralnej części kraju rozwój linii kolejowych wyprzedzał budowę dróg o nawierzchni twardej i przez wiele dziesiątków lat oddziaływał odśrodkowo na kierunki powiązań komunikacyjnych. Tendencje te występowały we wszystkich trzech zaborach, jednak najbardziej widoczne były na pograniczu austriacko-rosyjskim, odznaczającym się niezwykle niską aktywnością ekonomiczną. Ten stan rzeczy był następstwem świadomych działań obu rządów zaborczych, kierujących się w swej polityce na ziemiach polskich odmiennymi motywami.

W Galicji, w większym stopniu aniżeli w Królestwie Polskim, rozwój kolejnictwa powodowany był względami gospodarczymi. Wybudowana w latach 1856–1861 linia podkarpacka, z Krakowa przez Tarnów, Dębicę, Rzeszów, Jarosław, Przemyśl do Lwowa, stanowiła główną oś transportową, która, po połączeniu z wybudowanymi wcześniej odcinkami Kraków – Mysłówice i Trzebinia – Zebrzydowice – Wiedeń, służyła do zaopatrzenia wielu ośrodków w węgiel kamienny i wywozu płodów rolnych do innych krajów monarchii Habsburgów. Eksploatację galicyjskich zasobów surowcowych ułatwiały uruchomione w latach siedemdziesiątych XIX stulecia połączenia transkarpackie: Przemyśl – Chyrów – Zagórz – Łupków oraz Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna. Oba te szlaki przechodziły przez Karpaty na Słowację i wiązały Galicję z pozostałymi prowincjami monarchii austro-węgierskiej. Wybitnie ekonomiczny charakter miała oddana do eksploatacji w 1884 r. karpacka linia „transwersalna”, biegnąca obniżeniami równoleżnikowymi od Kotliny Żywieckiej przez Suchą i Chabówkę do Nowego Sącza, a następnie od Stróżów przez Jasło, Krosno i Sanok do Zagórza. Szlak ten przecinał zagłębie naftowe, umożliwiając rozwinięcie na większą skalę eksploatacji i przetwórstwa ropy naftowej. W latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych powstało wiele połączeń uzupełniających, jak: Kraków – Sucha – Cha-

bówka – Zakopane; Kalwaria – Wadowice – Biała – Cieszyn; Kraków – Skawina – Oświęcim; Trzebinia – Wadowice – Skawce¹.

Budowa dwóch równoleżnikowych linii kolejowych, przecinających całe terytorium Galicji oraz wielu połączeń transkarpaccich biegnących w kierunku południowym, choć działała na ziemie polskie odśrodkowo, to jednak w znacznej mierze zaspokajała potrzeby gospodarcze tego obszaru. Fatalnie natomiast przedstawiała się dostępność terenów leżących na północ od szlaku Kraków – Lwów, w szczególności ziem przygranicznych położonych między ujściem Dunajca do Wisły a Bugiem. Dopiero w 1884 r. wybudowano pierwszą w tym rejonie linię kolejową, przecinającą pasmo Roztocza, z Jarosławia przez Lubaczów, Rawę Ruską do Sokala. W 1887 r. uruchomiono drogę żelazną, biegnącą wzdłuż Wisłoki i Wisły z Dębicy, przez Mielec i Tarnobrzeg do Rozwadowa, z odgałęzieniem do Nadbrzezia. W tymże roku prywatne towarzystwo kolejowe oddało do eksploatacji linię Lwów – Bełzec, zaś w 1900 r. otwarta została biegnąca wzdłuż Sanu trasa kolejowa Przeworsk – Rozwadów. Ostatni na omawianym obszarze odcinek kolejowy Tarnów – Szczucin uruchomiono w 1906 r.² Linie prowadzące od głównej magistrali kolejowej w kierunku północnym w niewielkim stopniu spełniały funkcje ekonomiczne, przebiegały bowiem przez tereny typowo rolnicze o słabo rozwiniętej gospodarce towarowej. Koleje te służyły w ograniczonym zakresie do przewozu na południe nadwyżek płodów rolnych z przygranicznych guberni Królestwa Polskiego. Decyzje o ich budowie rząd austriacki podejmował mając na uwadze względy strategiczne. Linie te miały zapewnić sprawny dowóz wojska i zaopatrzenia wojennego na obszary przyszłych działań frontowych³.

Odminną politykę komunikacyjną prowadziły władze carskie na terenie Królestwa Polskiego. Od czasu uruchomienia w 1848 r. linii warszawsko-wiedeńskiej nastąpiła kilkunastoletnia przerwa w budownictwie kolejowym. Dopiero w latach sześćdziesiątych XIX wieku powstało kilka odgałęzień tej linii: Łowicz – Kutno – Aleksandrów Kujawski na granicy pruskiej; Koluszki – Łódź. Równocześnie w północnej części Królestwa budowano szlaki kolejowe, które miały rosyjską szerokość torów (1524 mm), co bardzo komplikowało przewozy. W 1862 r. uruchomiona została kolej petersburska na trasie Warszawa – Białystok – Wilno – Petersburg, zaś w 1867 r. kolej terespolska, łącząca Warszawę z Moskwą. W latach 1876–1877 wybudowano szerokotorową linię o doniosłym znaczeniu gospodarczym, łączącą

¹ T. Lijewski, *Geografia transportu Polski*, Warszawa 1977, s. 22–23 i 27–28.

² *Podręcznik statystyki Galicji*, t. IX, z. 2, Lwów 1913, s. 251–255; Z. Ziolo, *Wpływ politycznej granicy zaborów na sieć kolejową Polski południowo-wschodniej*, „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach”, nr 128, Katowice 1993, s. 223.

³ L. Wierzbicki, *Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, Lwów 1907, s. 5–32; J. Bund, *Rozwój kolejnictwa małopolskiego*, Kraków 1930, s. 19–21; J. Zdrada, *Ziemia tarnowska w okresie autonomii [w:] Tarnów. Dzieje miasta i regionu*. Oprac. zbiorowe pod red. F. Kiryka i Z. Ruty, Tarnów 1983, s. 116–120.

Ukrainę z Gdańskiem. Szlak ten, zwany koleją nadwiślańską, przebiegał od granicy pruskiej koło Mławy, przez Ciechanów, Modlin, Warszawę, Dęblin, Lublin, Chełm do Kowla, skąd później przedłużony został do Kijowa⁴.

Najbardziej upośledzona pod względem budownictwa kolejowego była południowa część Królestwa Polskiego. Przez długi czas brakowało na tym terenie nie tylko połączeń z Warszawą, ale także z rozwijającymi się ośrodkami przemysłowymi: Zagłębiem Dąbrowskim, Częstochową i Łodzią. Ten stan rzeczy przyczynił się do zahamowania rozwoju hutnictwa Zagłębia Staropolskiego, które nie mogło w porę zmodernizować przestarzałych technologii, wobec braku możliwości dowozu węgla kamiennego i koks. Sytuacja uległa zmianie dopiero w 1885 r., z chwilą uruchomienia kolei dęblińsko-dąbrowskiej, biegnącej od Dęblina przez Radom, Skarżysko, Kielce, Tunel do Strzemieszyc, gdzie rozgałęziała się na kilka bocznic. Równocześnie od Skarżyska zbudowano dwa odgałęzienia: jedno przez Końskie i Tomaszów Mazowiecki do Koluszek, gdzie łączyło się z koleją warszawsko-wiedeńską; drugie przez Starachowice do Ostrowca Świętokrzyskiego. W ten sposób na terenie Zagłębia Staropolskiego powstało skrzyżowanie szlaków kolejowych, wzdłuż których w końcu XIX wieku skupiła się większość zakładów przemysłowych. Od czasu uruchomienia kolei dęblińsko-dąbrowskiej budownictwo nowych linii kolejowych w Królestwie znowu uległo zahamowaniu na kilkanaście lat. Dopiero w 1903 r. oddano do eksploatacji szerokotorową koleją warszawsko-kaliską, obsługującą liczne miasta i ośrodki przemysłowe, m.in. Błonie, Sochaczew, Łowicz, Zgierz, Łódź, Pabianice, Zduńską Wolę, Sieradz i Kalisz. W 1911 r. uruchomiona została normalnotorowa kolej herbsko-kielecka wiążąca Zagłębie Staropolskie z okręgiem częstochowskim. Obie te linie docierały do granicy, stwarzając dodatkowe połączenia Królestwa z ziemiami polskimi znajdującymi się pod panowaniem niemieckim⁵.

Na pograniczu austro-węgierskim Rosja prowadziła politykę transportową podporządkowaną celom strategicznym. Za najbardziej skuteczny sposób obrony swego terytorium uważała odgródenie się od południowego sąsiada kilkudziesięciokilometrowym pasem bezdroży. W rezultacie zabór rosyjski posiadał, na granicy z Galicją, liczącej około 800 km, tylko dwa połączenia kolejowe: Maczki – Szczakowa i Radziwiłłów – Brody. Austriackie linie kolejowe dochodzące do punktów granicznych w Szczucinie, Nadbrzeziu i Bełżcu natrafiły na ową próżnię komunikacyjną po rosyjskiej stronie granicy. Próżni tej nie wypełniała rzadka sieć szos w południowych guberniach Królestwa Polskiego⁶.

Strategia „pustki komunikacyjnej” zawiodła już na początku działań wojennych w 1914 r. Niedostatek sieci kolejowej utrudniał na zapleczu

⁴ T. Lijewski, *Geografia...*, s. 25–27.

⁵ R. Kołodziejczyk, *Jan Bloch. Szkic do portretu „króla polskich kolei”*, Warszawa 1983, s. 74–105; T. Lijewski, *Sieć kolejowa. Rozwój historyczny [w:] Narodowy atlas Polski*, mapa nr 106.

⁶ *Geografia ekonomiczna Polski*, pod red. R. Domańskiego, Warszawa 1985, s. 287.

frontowym mobilność armii rosyjskich oraz stanowił istotną przeszkodę w dostawach odwodów i zaopatrzenia. Po klęsce poniesionej w Prusach Wschodnich i chwilowych sukcesach militarnych w Galicji rosyjskie władze wojskowe postanowiły dla celów operacyjnych wybudować linie kolejowe łączące twierdze w Dęblinie i Brześciu z terenami intensywnych walk frontowych w widłach Wisły i Sanu. W wielkim pośpiechu pod koniec 1914 r. rozpoczęto układanie torów z Lublina do Rozwadowa oraz z Ostrowca do Nadbrzezia. Wiosną następnego roku postawiono prowizoryczne mosty drewniane na Wiśle i Sanie i uruchomiono obie linie wiążące Galicję z Królestwem w rejonie Sandomierza i Rozwadowa⁷.

Po wyparciu Rosjan z Królestwa Polskiego okupanci austriaccy przebudowali wymienione połączenia kolejowe, dostosowując je do własnych potrzeb wojskowych i gospodarczych. Ponadto kierując się tymi samymi względami uruchomili w 1916 r. niezwykle ważną linię łączącą pograniczny Bełżec z Rejowcem. Dzięki temu utworzona została najkrótsza wówczas trasa kolejowa z Warszawy do Lwowa przez Lublin i Rawę Ruską. W tymże roku powstała linia Wojnica – Włodzimierz – Hrubieszów – Zamość – Zawada, służąca do wywozu płodów rolnych z żyznych obszarów Wołynia i południowej Lubelszczyzny. Dla usprawnienia eksploatacji ekonomicznej okupowanej części Królestwa Polskiego władze austriackie wybudowały również sieć kolejek wąskotorowych na terenach dysponujących nadwyżkami zbożowymi; w rejonie Hrubieszowa, Nałęczowa, Miechowa, Jędrzejowa i Staszowa. Do wywozu drewna z Puszczy Kozienickiej przeznaczona była kolejka Brzeźnica – Bąkowiec – Wysokie Koło⁸.

W 1922 r., po przyłączeniu części Górnego Śląska, koleje na ziemiach polskich liczyły 16 967 km linii normalnotorowych i 2 818 km linii wąskotorowych. Sieć trakcyjna w 92,9% znajdowała się pod zarządem państwowym⁹. Pod względem długości linii kolejowych Polska plasowała się na piątym miejscu w Europie – za Rosją, Niemcami, Francją i Wielką Brytanią. Jednakże gęstość tej sieci na jednostkę powierzchni, dorównująca w zaborze pruskim gęstości trakcji kolejowej w państwach zachodnioeuropejskich, w zaborze austriackim była dwukrotnie, a w zaborze rosyjskim nawet trzykrotnie mniejsza. Polska otrzymała ponadto w spuściźnie po zaborcach sieć kolejowa składająca się z trzech odrębnych części, słabo ze sobą powiąza-

⁷ R. Umiastowski, *Terytorium Polski pod względem strategicznym*, Warszawa 1921, s. 250; M. Kozancecka, „Transport województwa rzeszowskiego” (maszynopis pracy doktorskiej w Archiwum WSP w Krakowie), Kraków 1963, s. 59–60.

⁸ Ogółem w okresie I wojny światowej państwa walczące wybudowały na ziemiach polskich dla własnych celów 807 km nowych linii i przebudowały 99 km linii wąskotorowych na normalnotorowe. Zob. J. Eberhardt, *Koleje na ziemiach polskich w czasie wojny światowej*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 336; T. Bissaga, *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa 1938, s. 91.

⁹ Szerzej na ten temat: J. Gołębiowski, *Sektor państwowy...*, s. 18–19.

nych, a zatem nie przystosowaną do obsługi scalonego organizmu państwowego¹⁰.

W tej sytuacji jednym z podstawowych zadań państwa stało się dążenie do uzupełnienia i zintegrowania polskiego systemu komunikacyjnego. Już w 1919 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych przystąpiło do opracowania 10-letniego programu inwestycyjnego, który w swej pierwotnej wersji przewidywał powstanie 4 000 km nowych tras kolejowych. Według zweryfikowanego przez Państwową Radę Kolejową projektu rządowego z 1926 r. dla zaspokojenia potrzeb transportowych kraju należało wybudować 5 600 km linii kolejowych¹¹. Z uwagi na ograniczone możliwości finansowe państwa inwestycje musiały być skoncentrowane w pierwszej kolejności w zachodniej części Polski, na dawnym pograniczu rosyjsko-pruskim. Za takim rozwiązaniem przemawiały zarówno względy ekonomiczne, jak i strategiczne¹². W ramach tego programu w latach 1919–1927 wybudowano zaledwie 546 km linii normalnotorowych. Miały one jednak doniosłe znaczenie z punktu widzenia integracyjnego. Linia Kutno – Strzałków otwierała bezpośrednio połączenie Warszawy z Poznaniem i dalej z państwami Europy zachodniej; nowy odcinek Kalety – Podzamcze pozwalał na połączenie polskiej części Górnego Śląska z Wielkopolską z ominięciem terytorium niemieckiego; linia Kokoszki – Gdynia omijała terytorium Wolnego Miasta Gdańska; natomiast linie Nasielsk – Sierpc oraz Zgierz – Kutno – Płock stanowiły odcinki przyszłych magistrali, łączących w dogodny sposób Warszawę i Łódź z Wybrzeżem¹³.

W 1928 r. Ministerstwo Komunikacji uznało dotychczasowe plany za nierealne, a rozwój trakcji za niedostateczny i opracowało skrócony program 8-letni, przewidujący wybudowanie kosztem około 975 mln zł siedemnastu najbardziej potrzebnych linii ogólnej długości 2 500 km¹⁴. W ramach tego programu ukończono budowę kolei Stojanów – Łuck, łączącej Galicję Wschodnią z Wołyniem, rozpoczęto prace nad utworzeniem linii Woropajewo – Druja dla usprawnienia komunikacji z Łotwą oraz podjęto realizację sze-

¹⁰ W zaborze pruskim na 100 km² powierzchni przypadało 10,4 km linii kolejowych, w austriackim 5,5 km, w rosyjskim 2,85 km. Por. *Polskie Koleje Państwowe 1919–1926*. „Przegląd Ekonomiczny” nr 3 z 30 czerwca 1927 r.; I. Bujniewicz, *Kształtowanie się jednolitego systemu kolejowego w Polsce w latach międzywojennych*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1968, nr 3, s. 518.

¹¹ J. Gieysztor, *Na marginesie referatu prof. A. Mitzkego pt. Zagadnienie rozwoju linii komunikacyjnych w Polsce*, „Inżynier Kolejowy” 1939, nr 6, s. 265; Z. Landau, *Rozwój komunikacji i łączności w Polsce w okresie inflacji 1918–1923*, „Zeszyty Naukowe SGPiS”, nr 56, Warszawa 1965, s. 50.

¹² *Materiały odnoszące się do działalności rządu w czasie od 15 maja 1926 r. do 31 grudnia 1927 r. Sprawozdanie Ministerstwa Komunikacji*, s. 498.

¹³ S. Kruszewski, *Majątek państwa według stanu na dzień 1 stycznia 1927 r.*, Warszawa 1931, s. 121; *Mały Rocznik Statystyczny* (dalej: MRS) 1939, s. 188.

¹⁴ *Materiały odnoszące się do działalności rządu w roku 1928. Sprawozdanie Ministerstwa Komunikacji*, s. 670.

regu odcinków magistrali węglowej Herby Nowe – Gdynia, uruchamianej sukcesywnie w latach 1928–1933¹⁵.

Tymczasem w centralnej Polsce, w szczególności na dawnym pograniczu rosyjsko-austriackim, podjęte u progu niepodległości wysiłki inwestycyjne nie przyniosły znaczących zmian w układzie sieci kolejowej. Ustawa z 19 lipca 1919 r. zobowiązywała rząd do wybudowania linii Rzeszów – Tarnobrzeg – Sobów¹⁶. Wykonano wówczas nasypy kolejowe na odcinku 42 km i część budynków stacyjnych. Jednakże już w 1920 r. roboty te zostały przerwane wskutek braku środków finansowych na dokończenie tego przedsięwzięcia¹⁷.

W omawianym okresie zrealizowano natomiast szereg inwestycji, które przyczyniły się do usprawnienia komunikacji w widłach Wisły i Sanu. Istotne znaczenie miało oddanie do użytku w 1922 r. stałego mostu kolejowego na Sanie pod Rozwadowem, a następnie wzmocnienie przepraw mostowych na linii Przeworsk – Rozwadów. Dzięki temu linia kolejowa wzdłuż Sanu stała się najdogodniejszym połączeniem rejonu Przemysła, Lwowa i drohobyckiego zagłębia naftowego z Lublinem i Warszawą. W lutym 1928 r. przekazano do eksploatacji most żelazny w Kamieniu na Wiśle, co przyczyniło się do poprawy kursowania pociągów na linii Dębica – Sandomierz – Skarżysko. Poważnym mankamentem komunikacyjnym w rejonie Sandomierza był brak dobrego powiązania wymienionych szlaków kolejowych. Obie linie zbiegały się w Sobowie k. Tarnobrzega, gdzie pociągi z Rozwadowa do Sandomierza zmuszane były do zmiany kierunku jazdy. Niedogodność tę zlikwidowano w maju 1931 r., z chwilą przekazania do eksploatacji odcinka o długości 11 km z Grębowa do Wielowśi. W związku z tym już wówczas w trójkącie stacji Sobów – Grębów – Wielowieś ukształtował się na prawym brzegu Wisły załazek sandomierskiego węzła kolejowego¹⁸.

W Małopolsce, na lewym brzegu Wisły, „pustkę” komunikacyjną starały się wypełnić władze samorządowe. W latach 1923–1926 z inicjatywy Pińczowskiego Sejmiku Powiatowego wybudowana została w południowej części województwa kieleckiego sieć kolejek wąskotorowych o łącznej długości 120 km: Hajduszek – Pińczów – Wiślica – Cudzynowice oraz Działoszyce – Cudzynowice – Kazimierza Wielka – Kocmyrzów. Linie te, wraz z kolejkami wybudowanymi w czasie I wojny światowej, służyły do obsługi lokalnego ruchu pasażerskiego, transportu miejscowych wyrobów cegielnianych oraz

¹⁵ *Koleje w Polsce*, „Bank Gospodarstwa Krajowego. Przegląd Miesięczny” 1934, nr 8, s. 4; *Koleje*, „Gospodarka Narodowa” 1936, nr 18, s. 261.

¹⁶ Ustawa z 19 lipca 1919 r. o budowie kolei Rzeszów – Sandomierz. Zob. Dz. PPP, nr 63 z 5 sierpnia 1919 r.; „Monitor Polski” nr 180 z 12 sierpnia 1919 r.

¹⁷ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Materiały Biura Planowań przy Gabinetecie Ministra Spraw Wojskowych; *Rozbudowa linii kolejowej Rzeszów – Tarnobrzeg*, „Polonia” z 4 lutego 1939 r., s. 6.

¹⁸ *Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939, s. 159; M. Kozanecka, *Transport...*, s. 62–68.

plodów rolnych, zwłaszcza buraków do cukrowni „Łubna” w Kazimierzy Wielkiej¹⁹.

Stosunkowo długo czekał na rozwiązanie problem krótkiego, bezpośredniego połączenia Warszawy z Krakowem. Sprawa ta była podnoszona przez polską opinię publiczną przed I wojną światową, jednakże rząd rosyjski, ze względów politycznych, sprzeciwiał się stworzeniu dogodnej komunikacji między dwiema dawnymi stolicami Polski, zaś austriackie władze wojskowe odrzucały zamysł poprowadzenia linii kolejowej przez północne przedpole ufortyfikowanego Krakowa. Wskutek tego po odzyskaniu niepodległości przewozy między stolicą a Krakowem odbywały się dwiema okrężnymi trasami przez Częstochowę – Ząbkowice – Szczakową lub przez Dęblin – Radom – Strzemieszyce – Szczakową²⁰. Ten stan rzeczy uległ zmianie dopiero w listopadzie 1934 r., z chwilą przekazania do eksploatacji dwóch odcinków kolejowych: Radom – Warka – Warszawa (103 km) oraz Tunel – Miechów – Kraków (51 km)²¹. Linie te, prostując dwa ostre łuki na trasie Radom – Dęblin – Warszawa i Tunel – Szczakowa – Kraków, skracaly trasę kolejową z Warszawy do Krakowa o 139 km. Uruchomienie obu odcinków nie tylko usprawniło komunikację na dawnym pograniczu rosyjsko-austriackim, ale także przyczyniło się do wytworzenia silniejszych międzyregionalnych powiązań gospodarczych. Kraków i Zagłębie Krakowskie uzyskało łatwiejszy dostęp do południowych powiatów województwa kieleckiego, stanowiących naturalne zaplecze aprowizacyjne dla tych ośrodków przemysłowych. Poprawiło się położenie komunikacyjne zakładów zlokalizowanych w Radomiu i Zagłębiu Staropolskim, utrzymujących więzi kooperacyjne z Warszawskim Okręgiem Przemysłowym. Ponadto nowa linia Warszawa – Radom, stykając się z koleją Skarżysko – Rozwadów – Przeworsk, stwarzała jeszcze jedno dodatkowe połączenie stolicy ze Lwowem, zagłębiem naftowym i kresami południowo-wschodnimi²².

Skrócenie połączenia Warszawy z Krakowem przyniosło niewątpliwie korzyści wymienionym ośrodkom życia gospodarczego, jednakże nie zmieniło zasadniczo układu komunikacyjnego w Małopolsce. W dalszym ciągu bardzo słabo powiązane były ze sobą tereny wchodzące w skład rejonu bezpieczeństwa, obejmującego wschodnie części województw kieleckiego i krakowskiego oraz zachodnie obszary lubelskiego i lwowskiego. Szeroki pas ziem, ciągnący się na lewym brzegu Wisły od Krakowa do Dęblina, przeci-

¹⁹ *Materiały odnoszące się do działalności rządu w czasie od 15 maja 1926 r. do 31 grudnia 1927 r.*, s. 498.

²⁰ Sprawozdanie stenograficzne z 30 posiedzenia Sejmu III kadencji w dniu 9 października 1931 r., lam 74–75.

²¹ Budowa linii Radom – Warszawa wraz z mostem kesonowym w Warce na Pilicy kosztowało 21,8 mln zł, zaś koszt odcinka Tunel – Miechów – Kraków wynosił 22,5 mln zł. Zob. A. Miszke, *Rozwój sieci kolejowej i ulepszenia na liniach istniejących*, „Inżynier Kolejowy” 1939, nr 1, s. 21.

²² E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982, s. 99–100.

nała tylko jedna linia kolejowa Skarżysko – Sandomierz. Wisła, zamiast integrować, stanowiła naturalną barierę, rozdzielającą rozległe przestrzenie kraju²³.

Zmiana tego niekorzystnego położenia komunikacyjnego Małopolski względem innych ziem polskich wymagała wielkich nakładów inwestycyjnych. Tymczasem Polskie Koleje Państwowe tylko niewielką część swoich dochodów mogły przeznaczyć na budowę nowych linii, bowiem ogromne sumy pochłaniały wydatki eksploatacyjne i spłata zadłużenia. W latach 1936–1937 Fundusz Inwestycyjny PKP powiększył się z 76 mln zł do 102 mln zł²⁴. Pomimo to większość nakładów przeznaczono na zakupy taboru, instalację w pociągach hamulców zespolonych i urządzeń sygnalizacyjnych na szlakach kolejowych. Na modernizację istniejących linii oraz rozbudowę węzłów i stacji wydatkowano 38 mln zł, zaś na budowę nowych linii kolejowych zaledwie około 8,5 mln zł²⁵.

Ministerstwo Komunikacji, dysponując ograniczonymi możliwościami finansowymi, za najpilniejsze zadania inwestycyjne uznało dokończenie budowy odcinków kolejowych łączących centralne i zachodnie połacie kraju: Sierpc – Toruń (80 km), Sierpc – Brodnica (55 km) i Zegrze – Tłuszcz – Wyszaków (36 km) oraz ułożenie drugiego toru na linii Kutno – Toruń. Równocześnie prowadzone były intensywne prace przy budowie dworca centralnego w Warszawie oraz elektryfikacja warszawskiego węzła kolejowego, na odcinkach prowadzących ze stolicy do Otwocka, Mińska Mazowieckiego i Żyrardowa²⁶.

Niedostatek nakładów inwestycyjnych nie oznaczał braku zainteresowania czynników rządowych i instytucji samorządu gospodarczego problemami komunikacyjnymi w Małopolsce. Wręcz przeciwnie, w związku z zainicjowanym przez wicepremiera Kwiatkowskiego planem 4-letnim, a następnie lansowaną przez niego koncepcją przestrzennego zagospodarowania Centralnego Okręgu Przemysłowego, pojawiło się szereg projektów przebudowy układu komunikacyjnego na tym obszarze państwa.

W grudniu 1936 r. Biuro Planowania Krajowego przy Gabinetcie Ministra Skarbu opracowało schemat funkcjonalnego układu komunikacyjnego w Polsce, który został publicznie zaprezentowany podczas przemówienia E. Kwiatkowskiego na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 5 lutego 1937 r. Projekt zmierzał do powiązania szlaków tranzytowych z potrze-

²³ K. Bobiński, *Centralny Okręg Przemysłowy. Przyczyny powstania i warunki rozwoju*, Warszawa 1939, s. 61.

²⁴ Szerzej na ten temat: H. Hendrikson, *Interwencjonizm państwa w zakresie komunikacji*, Warszawa 1938, s. 90–91.

²⁵ CAW, akta Szefa Sztabu Głównego, sygn. I.303.1.15. Zamierzenia MSWojsk. w inwestycjach 4-letniego planu inwestycyjnego na 1937 r. Notatka zastępcy szefa Sztabu Głównego gen. T. Malinowskiego z 4 stycznia 1937 r.; J. Ulrych, *Inwestycje komunikacyjne [w:] Ku przebudowie gospodarczej*, Warszawa 1937, s. 39–40.

²⁶ *Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Komunikacji na rok 1936/37*. Sejm RP III kadencji, druk 55, cz. 11, s. 12; T. Lijewski, *Geografia...*, s. 34.

bami kraju. W przyszłym układzie komunikacyjnym zaistnieć miały dwa węzły o znaczeniu międzynarodowym: Warszawa – na szlaku z Berlina do Moskwy i z Pragi do krajów nadbałtyckich oraz rejon Sandomierza na szlaku międzymorskim Bałtyk – Morze Czarne. Do tych kierunków tranzytowych miała być dostosowana wewnętrzna sieć komunikacyjna, spajająca regiony o zróżnicowanych funkcjach ekonomicznych, przede wszystkim okręgi przemysłowe z ośrodkami aprowizacyjnymi. Projekt, wyznaczając rejonowi Sandomierza rolę węzła międzynarodowego, w pierwszej kolejności przewidywał gruntowną przebudowę sieci komunikacyjnej na terenach województw przylegających do osi Wisły: kieleckiego, krakowskiego, lubelskiego i lwowskiego. Główną arterią tranzytową w tym nowym układzie stanowić miały uregulowane i skanalizowane Przemsza i Wisła od Mysłowic do Zawichostu oraz dolny odcinek Sanu od ujścia do Niska. Zaprojektowane szlaki komunikacyjne nawiązywały do przyszłej drogi wodnej górnej Wisły oraz do istniejącej na tym obszarze sieci dróg żelaznych²⁷.

Według założeń projektowych Biura Planowania Krajowego podstawowe znaczenie w COP miała mieć równoleżnikowa magistrala węglowa, biegnąca od Kozłowa przez Staszów, Sandomierz, Zawichost, Janów do Zawady. W tym miejscu łączyłaby się z istniejącą już linią Zawada – Włodzimierz Wołyński – Wojnica. Od tego punktu, po wybudowaniu odcinka do Łucka lub Kiwerców, magistrala ta uzyskałaby połączenie z drogami żelaznymi prowadzącymi do Kijowa i Zagłębia Krzyworożskiego. Od magistrali węglowej miało być utworzone równoległe odgałęzienie Staszów – Tarnobrzeg – Nisko – Zawada, umożliwiające obejście od południa węzła sandomierskiego. Ponadto w założeniach przestrzennych Biura Planowania Krajowego przewidziano skrócenie szlaku kolejowego z Warszawy do Sandomierza. Służyć temu miała budowa kolei Radom – Iłża – Ostrowiec, zbiegającej się w tym miejscu z linią Skarżysko – Sandomierz. Układ tranzytowy uzupełniałaby linia Zawichost – Kraśnik – Lublin – Brześć, łącząca COP z kresami północno-wschodnimi oraz trakt Tarnobrzeg – Kolbuszowa – Rzeszów, skracający połączenie z Zagłębiem Jasielsko-Krośnieńskim. W myśl tego projektu szlaki kolejowe krzyżowały się w Sandomierzu, Tarnobrzegu i Nisku, główny zaś węzeł kolejowy miał być zlokalizowany w pobliżu Zawichostu na lewym brzegu Wisły²⁸.

Zamysł ten spotkał się ze zdecydowanym sprzeciwem Ministerstwa Komunikacji. W jego przekonaniu utworzenie centralnego węzła komunikacyjnego w Zawichocie nie mogło wchodzić w rachubę z uwagi na brak mostów i portu rzeczno-żeglarskiego oraz wyżynną rzeźbę terenu, utrudniającą poprowadzenie głównych arterii drogowych i kolejowych. Ministerstwo to opracowało własny projekt, który zakładał rozbudowę portu w Nadbrzeziu oraz

²⁷ *Elementy gospodarczego układu Polski [w:] Ku przebudowie gospodarczej. Wytyczne inwestycji państwowych*. Warszawa 1937, tabl. X-XIII.

²⁸ Z. Kozłowski, *Ekonomiczne dziś i jutro Centralnego Okręgu Przemysłowego*. „Ziemia” 1937, nr 4-6, s. 83-84.

istniejącego już węzła w rejonie Sandomierza – Sobowa na prawym brzegu Wisły. Projekt ów uwzględniał powstanie wielkich magistrali tranzytowych dostosowanych do istniejącej i projektowanej sieci kolejowej²⁹.

Koncepcja krajowego układu komunikacyjnego, przedstawiona przez Biuro Planowania przy gabinecie Ministra Skarbu, stała się przedmiotem szczegółowej analizy w gronie specjalistów z Biura Projektów i Studiów PKP. W ich przekonaniu realizacja tej koncepcji wymagała zagęszczenia sieci kolejowej na obszarze COP z 3,33 km do 5,49 km na 100 km². W tym celu należało wybudować 10 nowych linii o łącznej długości 1 064 km wraz z przeprawami mostowymi przez Wisłę w okolicach Szczucina, Tarnobrzega, Józefowa i Kazimierza Dolnego oraz na Sanie koło Niska. Przewidywane koszty owych przedsięwzięć inwestycyjnych oszacowano na 254,3 mln zł (tab. 12)³⁰.

TABELA 12. PROJEKT BUDOWY LINII KOLEJOWYCH W CENTRALNYM OKRĘGU PRZEMYSŁOWYM
OPRACOWANY PRZEZ BIURO PROJEKTÓW I STUDIÓW PKP

Lp.	Linia	Długość w km	Koszt budowy w mln zł	Mosty
I kolejność				
1	Zawiercie – Kozłów – Tarnobrzeg – Zwierzyniec	281	81,7	w Tarnobrzegu i Nisku
2	Lublin – Zwierzyniec – Bełżec	134	25,7	
3	Radom – Iłża – Ostrowiec	60	10,8	
4	Iłża – Józefów – Kraśnik – Zwierzyniec	136	36,3	w Józefowie
5	Kielce – Busko – Mędrzechów	83	18,2	pod Szczucinem
6	Radom – Lublin	108	30,6	w Kazimierzu Dolnym
7	Tarnobrzeg – Rzeszów	70	9,6	
	Razem linie I kolejności	872	212,9	
II kolejność				
1	Kielce – Włostów – Tarnobrzeg	90	18,0	
2	Ostrowiec – Staszów – Szczucin	92	21,4	pod Szczucinem
3	Dwikozy – Zawichost	10	2,0	
	Razem linie II kolejności	192	41,4	
	Ogółem	1 064	254,3	w tym koszt budowy mostów – 22,4 mln zł

Źródło: AAN, Min. Kom., sygn. 1966. Plan budowy dróg w COP, k. 15. Przybliżony kosztorys budowy linii kolejowych w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

²⁹ AAN, Min. Kom., sygn. 1966. Plan rozbudowy dróg w Centralnym Okręgu Przemysłowym w przystosowaniu do istniejącej sieci kolejowej, k. 11. Pismo dyrektora Depart. VII Ministerstwa Komunikacji do dyrektora Biura Wojskowego Ministerstwa Komunikacji z 31 lipca 1937 r. w sprawie rozbudowy komunikacji drogowej w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

³⁰ Tamże, k. 12. Pismo naczelnika Biura Projektów i Studiów PKP do Depart. V Ministerstwa Komunikacji z 22 września 1937 r. w sprawie budowy linii kolejowych w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

Plan rozbudowy sieci kolejowej w COP, przygotowany przez Biuro Projektów i Studiów PKP, został zweryfikowany w Ministerstwie Komunikacji. Opowiedziało się ono za wydłużeniem linii Radom – Ostrowiec do Mędrzechowa dla uzyskania najkrótszego połączenia Warszawy z Tarnowem i Krynicą z ominięciem przeciążonych węzłów w Skarżysku i Krakowie. Zaakceptowało również zamiysł budowy linii Kozłów – Zwierzyniec, jako odcinka magistrali węglowej Śląsk – Wołyń oraz projekt trasy Lublin – Zwierzyniec, skracającej połączenie Warszawy ze Lwowem. Ponadto wyraziło zgodę na budowę linii Tarnobrzeg – Rzeszów, niezbędnej dla celów wojskowych. Natomiast pozostałe propozycje Biura Projektów i Studiów PKP nie zyskały aprobaty Ministerstwa Komunikacji. Uważało ono, że zamierzone linie kolejowe miałyby charakter lokalny, wobec tego przewozy na projektowanych trasach mogły być zastąpione transportem samochodowym³¹.

W 1938 r. Państwowa Rada Kolejowa, na zlecenie Ministerstwa Komunikacji, przygotowała 5-letni program rozwoju sieci kolejowej w Polsce. Zakładał on wybudowanie 1043 km linii normalnotorowych i 328 km wąskotorowych, kosztem 272 mln zł. Wśród projektowanych kolei normalnotorowych znalazły się w planie wszystkie linie aprobowane uprzednio przez to Ministerstwo (tab. 13). Inwestycje przewidywane w Centralnym Okręgu Przemysłowym obejmowały budowę 552 km nowych linii (53% planu) oraz przebudowę 314 km odcinków na trasach Kozłów – Łuck oraz Lublin – Lwów. Łączne koszty projektowanych w COP przedsięwzięć inwestycyjnych, bez zakupu taboru kolejowego niezbędnego do obsługi nowych linii, oszacowano na 1644 mln zł, co stanowiło 60% wszystkich nakładów inwestycyjnych na rozwój sieci kolejowej w Polsce w najbliższym pięcioleciu. W dalszej perspektywie, w drugiej i trzeciej kolejności, Państwowa Rada Kolejowa proponowała rozbudowę krajowej sieci kolejowej o 5049 km linii normalnotorowych i 720 km wąskotorowych. Wśród wymienionych w planie perspektywicznym odcinków, szereg linii służyć miało usprawnieniu komunikacji wewnątrz COP oraz związaniu tego obszaru z innymi okręgami przemysłowymi³².

Projekt opracowany przez Państwową Radę Kolejową zyskał poparcie samorządu gospodarczego województwa kieleckiego. Znalazło ono wyraz w przygotowanym przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Sosnowcu, w porozumieniu z Kielecką Izbą Rolniczą i Kielecką Izbą Rzemieślniczą, memoriale w sprawie rozbudowy urządzeń komunikacyjnych w kieleckiej części Centralnego Okręgu Przemysłowego. Memoriał ów podkreślał integracyjną rolę linii kolejowych Śląsk – Sandomierz – Wołyń oraz Radom – Ostrowiec – Mędrzechów, łączących ze sobą ośrodki o różnicowanych funkcjach ekonomicznych. Wskazywał równocześnie na potrzebę ujęcia w programie rządowym budowy szlaku kolejowego Kielce – Busko – Mędrzechów (Szczu-

³¹ Tamże, k. 9. Notatka w sprawie planu komunikacyjnego COP z 8 października 1937 r.

³² Szerzej na ten temat: J. Gleysztor, *Na marginesie...*, s. 265–266; A. Krzyżanowski (inż.), *Koleje polskie przed wojną*, „Przegląd Komunikacyjny” 1945, s. 205–208.

cin), niezbędnego dla wywozu płodów rolnych z południowo-wschodnich części województwa kieleckiego oraz ułatwienia komunikacji z uzdrowiskami w Busku i Solcu Zdroju³³.

TABELA 13. 5-LETNI PROGRAM ROZBUDOWY SIECI KOLEJOWEJ W POLSCE
OPRACOWANY W 1938 R. PRZEZ PAŃSTWOWĄ RADĘ KOLEJOWĄ

Lp.	Nazwa linii	Długość linii w km		Koszt w mln zł
		nowo budowanych	przebudowy- wanych	
1	Wieliszew – Nasielsk	25	–	7,0
2	Skierniewice – Łuków	166	–	33,0
3	Radom – Ostrowiec – Szczucin (Mędrzechów)*	148	–	30,0
4	Kozłów – Łuck*	256	169	92,0
5	Tarnobrzeg – Rzeszów*	70	–	8,5
6	Lublin – Szczebrzeszyn – Lwów*	78	145	34,0
7	Nowy Targ – Szczawnica	43	–	16,0
8	Kamień Koszyrski – Wołkowysk	208	–	37,0
9	Sapieżanka – Krasne	30	–	7,0
10	Obejście węzła Laskowice	10	–	2,0
11	Stałe dojście linii radomskiej do Warszawy	6	–	4,5
12	Mysłowice – Sosnowiec	3	–	1,0
Razem		1 043	314	272,0

Źródło: A. Krzyżanowski (inż.), *Koleje polskie przed wojną*, „Przegląd Komunikacyjny” 1945, s. 205.

* gwiazdką oznaczono linie projektowane w COP

W sierpniu 1938 r., na marginesie tego memoriału, Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie przygotowała elaborat zawierający krytyczne uwagi do ministerialnego programu rozbudowy sieci kolejowej oraz postulatów odnoszących się do planowanego w COP układu komunikacyjnego³⁴. Izba krakowska zakwestionowała potrzebę budowy w pierwszej kolejności i na całej długości magistrali węglowej Śląsk – Wołyń. Uważała, że linia ta nie mogła przyczynić się do wzrostu sprzedaży węgla i wyrobów hutniczych na ubogich Kresach Wschodnich, ani do ożywienia handlu z Rosją. Jej zdaniem, potrzeby transportowe w tym zakresie z powodzeniem spełniała nie

³³ APKr. IPhKr., sygn. I.55. Memoriał Izby Przemysłowo-Handlowej w Sosnowcu opracowany w porozumieniu z Kielecką Izbą Rolniczą i Kielecką Izbą Rzemieśniczą w sprawie planu rozbudowy urządzeń komunikacyjnych kolejowych, drogowych i wodnych w kieleckim ośrodku Centralnego Okręgu Przemysłowego.

³⁴ *Dysproporcje i niedobory komunikacyjne. O rozbudowę linii kolejowych w COP*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1938, nr 11, s. 2.

przeciążona dotychczas, dwutorowa kolej z Katowic do Lwowa, skąd już biegle linie „wołyńskie” do Kowla, Łucka i Równego³⁵.

W związku z zakwestionowaniem potrzeby budowy kolei Śląsk – Wołyń, krakowska Izba Przemysłowo-Handlowa przypisywała kluczowe znaczenie projektowanej drodze wodnej górnej Wisły, od ujścia Przemszy do Sandomierza i dalej dolnym odcinkiem Sanu do Niska. Po wykonaniu robót regulacyjnych, umożliwiających ruch barek 200-tonowych, mogłaby ona z powodzeniem spełniać rolę głównej arterii transportowej do rejonu Sandomierza, zdolnej do przewozu 3 mln ton towarów masowych rocznie, po kosztach o połowę niższych od taryfy PKP. Wymieniona zdolność przewozowa byłaby przez dłuższy czas wystarczająca dla dostaw górnośląskiego węgla do COP³⁶.

Spośród inwestycji kolejowych zamierzonych przez Ministerstwo Komunikacji, Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie przyznawała pierwszoplanową rolę linii Radom – Ostrowiec – Szczucin. Sądziła, że linia ta, poza obsługą COP, miałaby znaczenie ogólnokrajowe, bowiem powiązałaby w sposób kierunkowo idealny Warszawę z uprzemysławianym rejonem Tarnowa i jego zapleczem turystyczno-uzdrowiskowym. Po odpowiedniej modernizacji mogłaby stać się wielką magistralą międzynarodową, łączącą stolicę Polski z Koszycami i Budapesztem, a za pośrednictwem kolei węgierskich z krajami bałkańskimi i portami Adriatyku. Osiągnięcie takiego standardu wymagało przebudowania odcinków Warszawa – Radom i Szczucin – Tarnów na pierwszorzędne linie dwutorowe, ułożenia łącznicy z Grybowa do Krynicy dla skrócenia odległości kolejowej o 62 km oraz elektryfikacji górskiego odcinka od Tarnowa do stacji granicznej w Muszynie, a w dalszej kolejności całej magistrali dla zachowania płynności jazdy pociągów³⁷.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie, na przekór stanowisku Ministerstwa Komunikacji, domagała się przyspieszenia budowy kolei Kielce – Busko – Żabno (Tarnów), która w przyszłości mogłaby stać się częścią magistrali tranzytowej, wiążącej południowe i zachodnie rejony COP z Wielkopolską i Wybrzeżem. Uważała więc za możliwe utworzenie dogodnego szlaku kolejowego z Tarnowa przez Łódź do Gdyni, pod warunkiem wybudowania dwóch łącznic: jednej z Kielc do Końskich długości 30 km, dla omińnięcia węzła w Skarżysku i skrócenia drogi do Łodzi o 52 km; drugiej z Łęczycy przez Dąbie do Koła dla połączenia z magistralą Śląsk – Gdynia i uzyskania najkrótszej trasy do Poznania³⁸.

Izba krakowska opowiadała się również za rozbudową węzła kolejowego w Kielcach, skąd w kierunku wschodnim miały prowadzić dwie linie: Kielce – Sandomierz oraz Kielce – Ostrowiec – Lublin. Wymienione odcinki, łącz-

³⁵ APKr., IPHKr., sygn. I.55. Zagadnienia komunikacyjne w związku z powstaniem COP. Na marginesie memoriału Izby Przemysłowo-Handlowej w Sosnowcu, s. 6–8.

³⁶ Tamże, s. 13.

³⁷ Tamże, s. 17–20.

³⁸ Tamże, s. 22.

nie z istniejącą linią Kielce – Częstochowa – Herby, tworzyłyby dobrze usytuowane szlaki kolejowe wiążące północną część Górnego Śląska z najważniejszymi ośrodkami Centralnego Okręgu Przemysłowego. Ponadto Izba domagała się utworzenia w Małopolsce nowych połączeń, biegnących w kierunku południowym, m.in. linii Przeworsk – Dynów – Sanok oraz Dębica – Jasło, a także usprawnienia odcinka Dębica – Sandomierz, dotychczas najkrótszego połączenia Śląska z obszarem położonym w widłach Wisły i Sanu, zwłaszcza z rejonem Mielca, Tarnobrzega i Rozwadowa, gdzie u schyłku lat trzydziestych powstawało szereg ważnych zakładów przemysłu zbrojeniowego³⁹.

Przedstawiając projekt wszechstronnej rozbudowy sieci kolejowej w COP, krakowska Izba Przemysłowo-Handlowa kierowała się przede wszystkim motywami ogólnogospodarczymi. Jej postulaty spotkały się jednak z zainteresowaniem w Ministerstwie Spraw Wojskowych, które z natury rzeczy w odniesieniu do tego rodzaju inwestycji preferowało cele militarne i potrzeby przemysłu zbrojeniowego (ryc. 10). Dotychczas rola tego resortu sprowadzała się do formułowania doraźnych żądań w tym zakresie i zatwierdzania planów inwestycyjnych opracowanych w Ministerstwie Komunikacji⁴⁰. W końcu 1938 r. Biuro Planowań przy Gabinetie Ministra Spraw Wojskowych, wykorzystując ankiety nadesłane przez zakłady zbrojeniowe, podjęło się opracowania zarysu własnego programu inwestycji komunikacyjnych w COP, który tylko w kilku szczegółach różnił się od postulatów Izby krakowskiej. Istotniejsze różnice sprowadzały się do budowy linii kolejowej Dwikozy – Zawichost – Dęblin dla skrócenia odległości z Sandomierza do Warszawy oraz rozlokowania przemysłu wzdłuż lewego brzegu Wisły; przebudowy odcinków Skarżysko – Sandomierz, Sandomierz – Przeworsk i Sandomierz – Dębica z linii jednotorowych na dwutorowe oraz wybudowania łącznicy na linii Rozwadów – Lublin dla zlikwidowania łuku omijającego Kraśnik. W hierarchii inwestycji komunikacyjnych władze wojskowe na pierwszym miejscu stawiały potrzebę ukończenia budowy kolei Rzeszów – Kolbuszowa – Tarnobrzeg, mającej połączyć zakłady zbrojeniowe powstające w widłach Wisły i Sanu⁴¹.

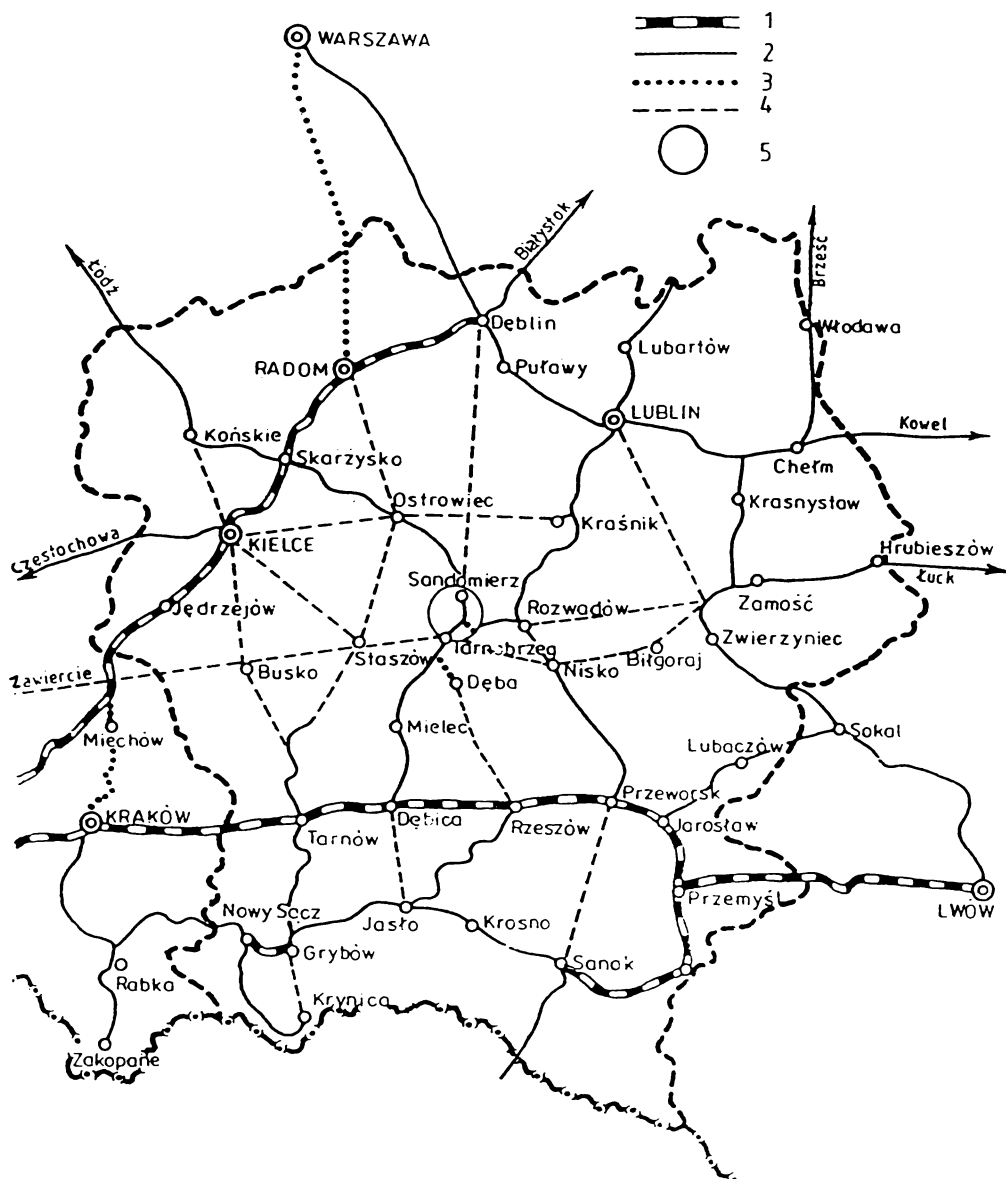
Plany rozwojowe sieci kolejowej w COP oraz zgłaszane do nich postulaty instytucji wojskowych i samorządowych miały charakter wybitnie perspektywiczny. Możliwości ich realizacji u schyłku lat trzydziestych były nader ograniczone, bowiem wydatki Funduszu Inwestycyjnego PKP zmalały w latach 1937–1938 z 102 mln zł do 95 mln zł⁴². Fundusz ten, zatwierdzony uchwałą Rady Ministrów z 22 stycznia 1938 r., przewidywał na budowę

³⁹ Tamże, s. 23–24.

⁴⁰ CAW, akta szefa Sztabu Głównego, sygn. I.303.1.15. Zamierzenia MSWojsk. w inwestycjach 4-letniego planu inwestycyjnego na 1937 r.

⁴¹ CAW, Gab. Min., sygn. I.300.1.645. Materiały Biura Planowań przy Gabinetie Ministra Spraw Wojskowych. Potrzeby komunikacyjne nadesłane przez zakłady przemysłowe na terenie COP. Projektowane linie kolejowe.

⁴² H. Hendrikson, *Interwencjonizm...*, s. 87 i 90.



Ryc. 10. Projekt układu sieci kolejowej w COP

Legenda: 1 – linie dwutorowe istniejące; 2 – linie jednotorowe istniejące; 3 – linie zbudowane w latach 1931–1938; 4 – linie projektowane; 5 – projektowany sandomierski węzeł kolejowy.

Źródło: oprac. własne.

nowych linii i bocznic zaledwie 10,3 mln zł, na inwestycje na kolejach istniejących – 56,2 mln zł, na zakup taboru normalnotorowego – 27 mln zł, na inwestycje na kolejach wąskotorowych – 1,1 mln zł⁴³.

W ramach kwoty przeznaczonej na budowę nowych linii kolejowych miały być wykonane roboty uzupełniające na oddanych już do eksploatacji odcinkach: Sierpc – Toruń; Sierpc – Brodnica i Zegrze – Wyszaków. Część tej kwoty wydatkowano na dokończenie budowy mostu kolejowego pod Płockiem, który połączył linię Płock – Sierpc z linią Kutno – Płock, budowę nowych tras Szczakowa – Bukowno oraz Wieliszew – Nasielsk, rozpoczęcie budowy dwutorowego stałego podejścia linii radomskiej do stacji Warszawa Zachodnia oraz utworzenie licznych bocznic. Ponadto w ramach inwestycji na kolejach istniejących, największą sumę, bo 28,2 mln zł, przekazano na rozwój węzłów i stacji, z czego 13,3 mln zł na rozbudowę warszawskiego węzła kolejowego i ukończenie dworca centralnego w Warszawie, który miał być oddany do użytku 1 lipca 1939 r.⁴⁴

W dniu 22 listopada 1938 r. Rada Ministrów uchwaliła rządowy projekt ustawy o budowie kolei normalnotorowej Zawiercie – Tarnowskie Góry. W latach 1934–1937, kosztem 2,2 mln zł, na linii tej zbudowano odcinek z Zawiercia do Poręby oraz wykonano roboty ziemne do granicy województwa śląskiego. Linia ta, ogólnej długości około 40 km, stworzyć miała wyjscie z rejonu tarnogórskiego, z ominięciem przeciążonych węzłów katowickiego i sosnowieckiego, w kierunku uprzemysłowionych ośrodków, położonych wzdłuż linii Sosnowiec – Częstochowa. Całkowity koszt budowy kolei Zawiercie – Tarnowskie Góry oszacowano na 6,5 mln zł. W przyszłości linia ta stanowić miała początkowy odcinek projektowanej magistrali Śląsk – Wołyń⁴⁵.

Równocześnie Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o budowie kolei normalnotorowej Skierniewice – Łuków. Linia ta, przewidziana w 5-letnim planie rozbudowy sieci kolejowej, miała mieć charakter kolei tranzytowej w kierunku z zachodu na wschód, umożliwiającej ominięcie od południa przeciążonych stacji węzła warszawskiego. Niezależnie od tych zadań, mogła przyczynić się do rozwoju ekonomicznego wielu miejscowości położonych w pobliżu stolicy. Projektowana linia, długości 166 km, kosztować miała skarb państwa około 33 mln zł⁴⁶.

Perspektywy zwiększenia nakładów na rozbudowę sieci kolejowej w Polsce przedstawiały się niekorzystnie. 3-letni plan inwestycyjny, obejmujący okres od 1 kwietnia 1939 r. do 31 marca 1942 r., zakładał wydatkowanie na

⁴³ M. Gniazdowski, *Plan inwestycyjny na rok 1938*, „Przegląd Gospodarczy” 1938, z. 4, s. 136.

⁴⁴ Tamże.

⁴⁵ *Rządowy projekt ustawy o budowie normalnotorowej kolei Zawiercie – Tarnowskie Góry*, Sejm V kadencji, druk nr 12.

⁴⁶ *Rządowy projekt ustawy o budowie normalnotorowej kolei Skierniewice – Łuków*, Sejm V kadencji, druk nr 13.

ten cel 210 mln zł. Z wymienionej kwoty 90 mln zł przeznaczono na rozbudowę węzłów kolejowych, w tym aż 60 mln zł na węzeł warszawski. Na wykonanie linii Skierniewice – Łuków zarezerwowano około 36 mln zł. Resztę zamierzano wydatkować na zakup parowozów, wagonów i wozów motorowych⁴⁷.

Niedostateczne nakłady inwestycyjne na rozwój sieci kolejowej nie rokowały nadziei na pełną realizację planów Ministerstwa Komunikacji w Centralnym Okręgu Przemysłowym. Tymczasem, w związku ze wzmagającym się ruchem na liniach przechodzących przez COP, zachodziła konieczność szeregu doraźnych przedsięwzięć, ułatwiających przelotowość pociągów na tym terenie. Najwięcej tego typu usprawnień wykonano w 1938 r., zwiększając na niektórych węzłach liczbę i długość torów, instalując urządzenia ładunkowe i systemy zabezpieczenia ruchu, rozbudowując sieć telefoniczną i wodociągową. W efekcie podwyższono wówczas sprawność 69 stacji i mijanek, a ponadto zbudowano 10 nowych dworców i dwie mijanki. Wydano na ten cel 3,3 mln zł, bez kosztów materiałów nawierzchni żelaznych, zakupionych na warunkach kredytowych⁴⁸. W 1939 r., przed wybuchem wojny, główne roboty kolejowe w COP koncentrowały się na węzłach w Skarżysku i Rozwadowie oraz przy budowie stacji Stalowa Wola⁴⁹.

Oprócz robót wykonanych na rachunek PKP, w latach 1937–1939 wybudowano w COP, kosztem zainteresowanych przedsiębiorstw i na zlecenie władz wojskowych, szereg bocznic i odgałęzień dla zakładów zbrojeniowych, m.in. 12,5 km torów na terenie Zakładów Południowych w Stalowej Woli, 5 km linii z Jasła do Państwowej Wytwórni Prochu w Krajowicach, 4,6 km bocznic do fabryki PZL w Mielcu wraz z mostem kolejowym przez Wisłokę, 3,2 km torów ze stacji Rzeszów–Staroniwa do wytwórni silników PZL w Rzeszowie⁵⁰. Z początkiem 1938 r. oddano do eksploatacji bocznicę z Ocic k. Tarnobrzęga do miejscowości Dęba–Rozalin, wybudowaną kosztem 1,7 mln zł. Dzięki temu powstająca w Majdanie–Dębie wielka wytwórnia amunicji artyleryjskiej uzyskała połączenie z węzłem sandomierskim. Znaczenie tej inwestycji wykraczało poza warunki lokalne, bowiem bocznicę ta,

⁴⁷ Por. *Sprawozdanie Komisji Inwestycyjnej o rządowym projekcie ustawy o dotacjach na rzecz Funduszu Obrony Narodowej i inwestycjach z funduszy państwowych w okresie od 1 kwietnia 1939 r. do 31 marca 1942 r.* Sejm V kadencji, druk nr 106, s. 3–4; Ustawa z 27 marca 1939 r. Dz.URP 1939, nr 25, poz. 165.

⁴⁸ B. Sitkowski, *Centralny Okręg Przemysłowy*, „Przegląd Dostawców Rządowych, Wojskowych i Samorządowych” 1939, nr 3 (czerwiec), s. 15.

⁴⁹ *Komunikacja i transport. Bieżące zagadnienia komunikacyjne. Przemówienie ministra komunikacji J. Ulrycha*, „Polska Gospodarcza” 1939, z. 50, s. 1113.

⁵⁰ AAN, KEM, sygn. 1429, k. 3. Krótki opis Zakładów Południowych w Stalowej Woli z 19 listopada 1938 r., Tamże, Min. Kom., sygn. 1444, k. 5. Pismo Ministerstwa Komunikacji z 22 września 1937 r. w sprawie budowy bocznic kolejowej w Mielcu; sygn. 1446, k. 5–7. Protokół podpisany 28 kwietnia 1937 r. w Rzeszowie w sprawie budowy bocznic dla Państwowych Zakładów Lotniczych; CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.195. Kosztorys wstępny na budowę fabryki prochu z 4 listopada 1936 r.

długości około 13 km, stanowiła odcinek od dawna planowanej linii Tarnobrzeg – Rzeszów, ważnej ze względów gospodarczych i strategicznych⁵¹.

Ogólnie biorąc sieć kolejowa w Małopolsce rozwinęła się w niewielkim stopniu. Spośród wybudowanych w okresie międzywojennym w całym kraju 1835 km kolei normalnotorowych, tylko 275 km nowych linii (ok. 15%) powstało na interesującym nas obszarze, głównie na dawnym pograniczu rosyjsko-austriackim⁵². Wobec ograniczonych możliwości finansowych wysiłek inwestycyjny państwa w pierwszej kolejności skoncentrowany był wówczas na integracji ziem byłego zaboru pruskiego z resztą kraju i powiązaniu komunikacyjnym ze sobą i z Wybrzeżem rozwiniętych okręgów przemysłowych i rolniczych Polski zachodniej. Dopiero u schyłku lat trzydziestych, w związku z powstaniem Centralnego Okręgu Przemysłowego, pojawiła się szansa przebudowy układu komunikacyjnego w Małopolsce. Jednakże żadna z postulowanych linii kolejowych nie została wówczas wykonana. Szereg z nich, np.: Radom – Ostrowiec – Szczucin; Kielce – Ostrowiec – Lublin; Kielce – Końskie; Grybów – Krynica, po dzień dzisiejszy nie doczekało się realizacji, choć mogłyby przyczynić się do znacznego usprawnienia transportu ładunków masowych i przewozu pasażerów na dużych odległościach⁵³.

BUDOWNICTWO DROGOWE

Na obszarach wchodzących w skład Centralnego Okręgu Przemysłowego, znajdujących się niegdyś pod panowaniem austriackim i rosyjskim, występował wyraźnie zróżnicowany układ drogowy. W południowej części COP sieć drogowa, jak na warunki polskie, była nieźle rozwinięta. Podstawę tego systemu stanowiły dwa trakty tranzytowe biegnące z zachodu na wschód: Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Jarosław – Lwów oraz Cieszyń – Bielsko – Nowy Sącz – Jasło – Krosno – Przemyśl – Lwów. Ważną funkcję komunikacyjną spełniała droga łącząca dwa zagłębienia naftowe: Krosno – Sanok – Lesko – Chyrow – Sambor – Drohobycz – Stryj. Wymienione trakty

⁵¹ Por. CAW, Dep. Bud. MSWojsk., sygn. I.300.63.226. Sprawozdanie z postępu robót budowlanych na terenie Wytwórni Amunicji Nr 3 w Dębnie za czas od 1 maja 1937 r. do 1 sierpnia 1939 r.; *Przeszłość i przyszłość ziem COP-u*, „Polska” nr 51 z 18 sierpnia 1938 r., s. 7.

⁵² Wliczając w to następujące odcinki: Luck – Stojanów (85 km); Grębów – Wielowieś (11 km); Warszawa – Radom (103 km); Kraków – Tunel (51 km); Ocice – Dęba (13 km); Szczakowa – Bukowno (12 km). Zob. MRS 1939, s. 188; I. Bujniewicz, *Kształtowanie się jednolitego...*, s. 526–527.

⁵³ Po II wojnie światowej na obszarze COP wybudowano następujące linie: w latach 1948–1949 Radom – Tomaszów Mazowiecki; w 1953 r. Kielce – Busko Zdrój, jako pierwszy odcinek szlaku Kielce – Tarnów; w 1971 r. Rzeszów – Tarnobrzeg; w latach 1971–1973 Stalowa Wola – Biłgoraj – Zwierzyniec. Ponadto w 1979 r. uruchomiona została szerokotorowa linia hutniczo-siarkowa, długości około 400 km, od granicy z ZSRR do huty „Katowice”. Zob. T. Lijewski, *Geografia transportu...*, s. 35–36; Z. Ziolo, *Wpływ politycznej granicy...*, s. 231.

były ze sobą na ogół dobrze powiązane drogami państwowymi, wojewódzkimi i powiatowymi, biegnącymi w kierunku południkowym. Leżące wzdłuż owych traktów przeludnione powiaty posiadały gęstą sieć drogową; w bocheńskim, tarnowskim, jasielskim, krośnieńskim, brzozowskim i jarosławskim na 100 km² przypadało ponad 30 km dróg bitych. Znacznie gorzej sytuacja przedstawiała się na obszarach położonych na północ od drogi głównej Kraków – Lwów, w widłach Wisły i Sanu. Przebiegały przez ten teren, równoległe do linii kolejowych, trzy trakty państwowe: Tarnów – Szczucin – Busko – Kielce; Dębica – Mielec – Tarnobrzeg – Sandomierz oraz Jarosław – Nisko – Rozwadów – Sandomierz. Sieć drogowa była tu nie tylko rzadsza, ale i słabiej ze sobą powiązana. Brakowało dobrych, bezpośrednich traktów z Dąbrowy do Mielca, z Mielca do Kolbuszowej, z Kolbuszowej do Baranowa i Leżajska, z Tarnobrzega do Niska. Przedostanie się z jednej miejscowości do drugiej wymagało pokonania odcinków gruntowych lub odbycia podróży okrężnymi drogami⁵⁴.

Stan techniczny dróg w województwie krakowskim i lwowskim pozostawał wiele do życzenia. Utrzymanie głównych traktów było przedsięwzięciem kosztownym i uciążliwym, tym bardziej, że ponad 50% dróg państwowych o nawierzchni tłuczniowej nie miało podłoża kamiennego. W latach wielkiego kryzysu, wobec zaniechania robót konserwacyjnych, ten rodzaj nawierzchni wykazywał wysoki stopień zużycia, np. na drodze głównej Kraków – Lwów, w rejonie Ropczyc, Rzeszowa i Łańcuta brakowało 12 cm tłucznia do przewidywanej normy 20 cm, na drodze Jarosław – Sandomierz, w rejonie Leżajska i Niska około 10 cm. Podobnie przedstawiała się sytuacja na ważnym trakcie państwowym z Dębicy do Sandomierza, zwłaszcza w rejonie Mielca i Baranowa. W najgorszym stanie były nawierzchnie żwirowe, występujące na drogach gminnych i powiatowych⁵⁵.

W latach 1924–1937 w obu województwach zbudowano zaledwie 68 km dróg państwowych. Większą aktywność na tym polu przejawiały gminy i powiatowe związki samorządowe. Ogółem powstało wówczas w województwie krakowskim 435 km dróg bitych, a w województwie lwowskim 455 km. W okresie ożywienia gospodarczego, od 1935 r. stan dróg uległ pewnej poprawie dzięki pracom remontowym wykonanym na trakcie karpackim od Krosna do Przemyśla, na trakcie krakowsko-lwowskim w rejonie Brzeska, Pilzna, Rzeszowa i Radymna, na drogach Tarnów – Krynica – Muszyna, Domaradz – Dukla, Rzeszów – Fryszak, Radymno – Przemyśl, Babice – Przemyśl⁵⁶. W skromnym zakresie rozpoczęto modernizację głównych szlaków dla celów ruchu samochodowego. Ogółem do końca 1937 r. w województwie krakowskim ulepszono nawierzchnię 136 km dróg, zaś w województwie lwowskim 50 km. Roboty tego typu koncentrowały się na trakcie

⁵⁴ *Atlas Polski „Continental”*, b.r.w., ark. 14 i 15; *Polski atlas turystyki samochodowej*, Warszawa 1938, ark. 13 i 14.

⁵⁵ M. Kozanecka, *Transport województwa rzeszowskiego*, s. 74–76.

⁵⁶ *Tamże*, s. 77–78.

z Krakowa do Katowic oraz na krótkich odcinkach dróg wylotowych ze Lwowa, a więc poza obszarem Centralnego Okręgu Przemysłowego⁵⁷.

Zupełnie inaczej sytuacja przedstawiała się na Kielecczyźnie i Lubelszczyźnie. U progu niepodległości sieć dróg bitych była tu znacznie rzadsza aniżeli na ziemiach pod panowaniem austriackim. Z uwagi na centralne położenie owych terenów władze państwowe i samorządowe czyniły niemałe wysiłki, zmierzające do zniwelowania owych dysproporcji. W latach 1924–1937 w województwie kieleckim wybudowano 2 674 km dróg bitych, w lubelskim zaś 2 403 km. Dzięki temu gęstość sieci drogowej zwiększyła się odpowiednio z 8,9 km do 18,7 km na 100 km² w kieleckim oraz z 5,5 km do 12,3 km na 100 km² w lubelskim. W zakresie budownictwa drogowego województwo kieleckie plasowało się na pierwszym miejscu w kraju, a lubelskie zajmowało trzecią pozycję wśród wszystkich województw (ryc. 11)⁵⁸.

W kieleckiej części COP widoczne było jednak znaczne zróżnicowanie gęstości sieci drogowej. Najwięcej szos miały tu powiaty: konecki – 495 km, kielecki – 487 km i opoczyński – 358 km; najmniej pińczowski – 100 km i jędrzejowski – 147 km. Na 100 km² powierzchni przypadało w powiecie koneckim 26,6 km dróg bitych, w kieleckim 24,9 km, jędrzejowskim 11,5 km, kozienickim 11,4 km, a w pińczowskim zaledwie 8,6 km⁵⁹. Ponad 75% szos w województwie kieleckim posiadało nawierzchnię tłuczniową lub wybrukowaną łatwo łamliwym kamieniem wapiennym. Drogi te, w szczególności w pobliżu ośrodków przemysłowych, zużyte były w wysokim stopniu i wymagały pogrubienia nawierzchni z 10 do 20 cm. Według opinii Izby Przemysłowo-Handlowej w Sosnowcu zachodziła konieczność wykonania remontów kapitalnych na następujących drogach państwowych i wojewódzkich: Radom – Ilża – Nietulisko; Skarżysko – Ostrowiec – Opatów – Sandomierz; Kozienice – Zwoleń – Ożarów – Sandomierz; Kielce – Opatów – Sandomierz; Busko – Nowy Korczyn – Tarnów; Raclawice – Wiślica – Stopnica; Radom – Opoczno – Żarnów⁶⁰.

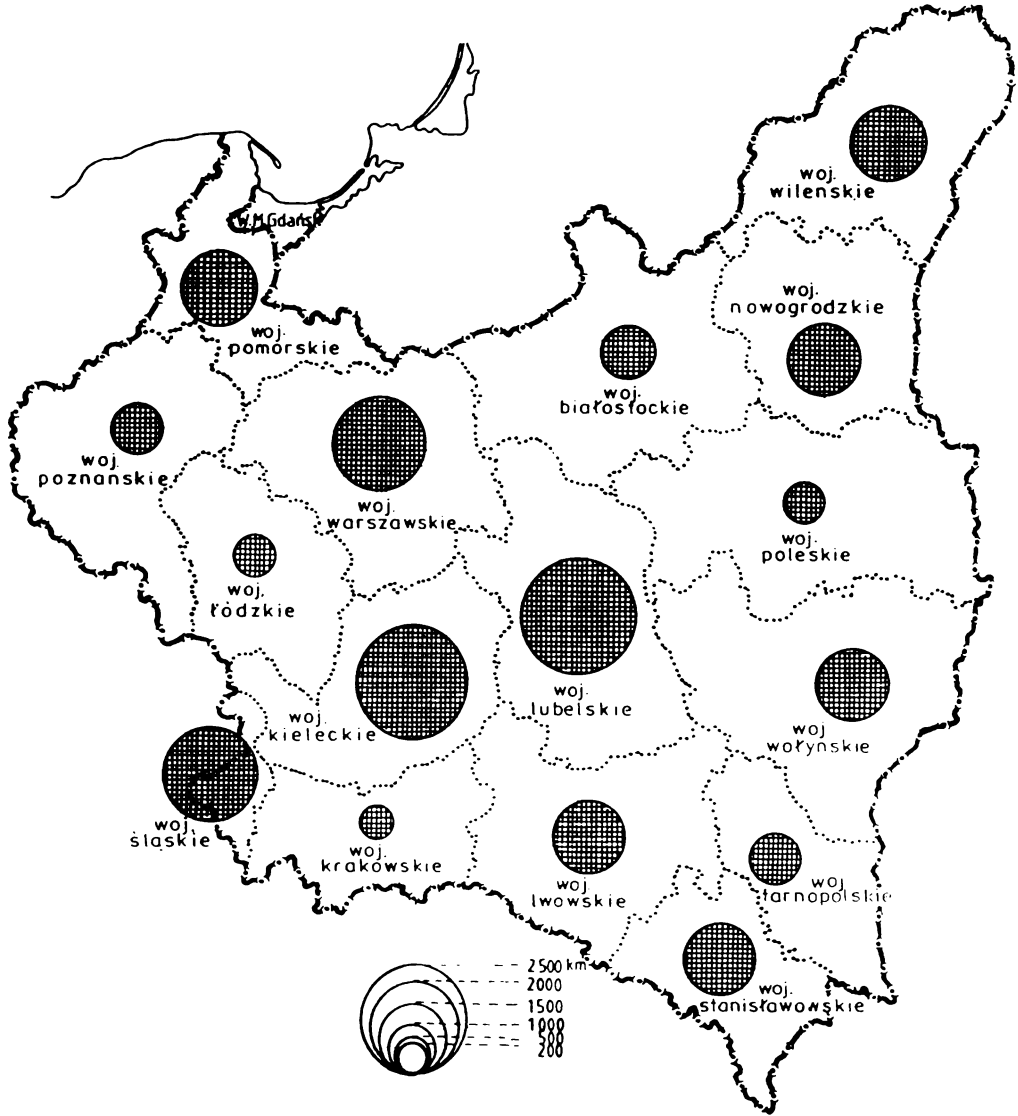
Na Kielecczyźnie, mimo najintensywniejszego w kraju budownictwa drogowego, występowały jeszcze ogromne zaniedbania w sieci komunikacyjnej. Szczególnie były one widoczne w południowo-wschodniej części województwa, gdzie szereg miejscowości było ze sobą związanych jedynie drogami gruntowymi. Ten typ połączeń dominował w rejonie Działoszyc, Wiślicy, Staszowa, Szydłowa, Rakowa, Bodzentyna. Lewobrzeżny szlak nadwiślański z Krakowa do Sandomierza poprzecinany był dwoma długimi odcinkami

⁵⁷ Por. MRS 1939, s. 197; *Mapa stanu dróg bitych w Polsce 1939/40*.

⁵⁸ S. Rodkiewicz, *Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg państwowych i samorządowych*, „Samorząd” 1939, nr 17, s. 268.

⁵⁹ *Sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Sosnowcu za 1938 r.*, Sosnowiec 1939, s. 167.

⁶⁰ APKr., IPH Kr., sygn. I.55. Memoriał Izby Przemysłowo-Handlowej w Sosnowcu... w sprawie urządzeń kolejowych, drogowych i wodnych w kieleckim ośrodku Centralnego Okręgu Przemysłowego.



Ryc. 11. Przyrost dróg o nawierzchni twardej w latach 1924–1937
 Źródło: oprac. własne na podstawie MRS 1939, s. 188.

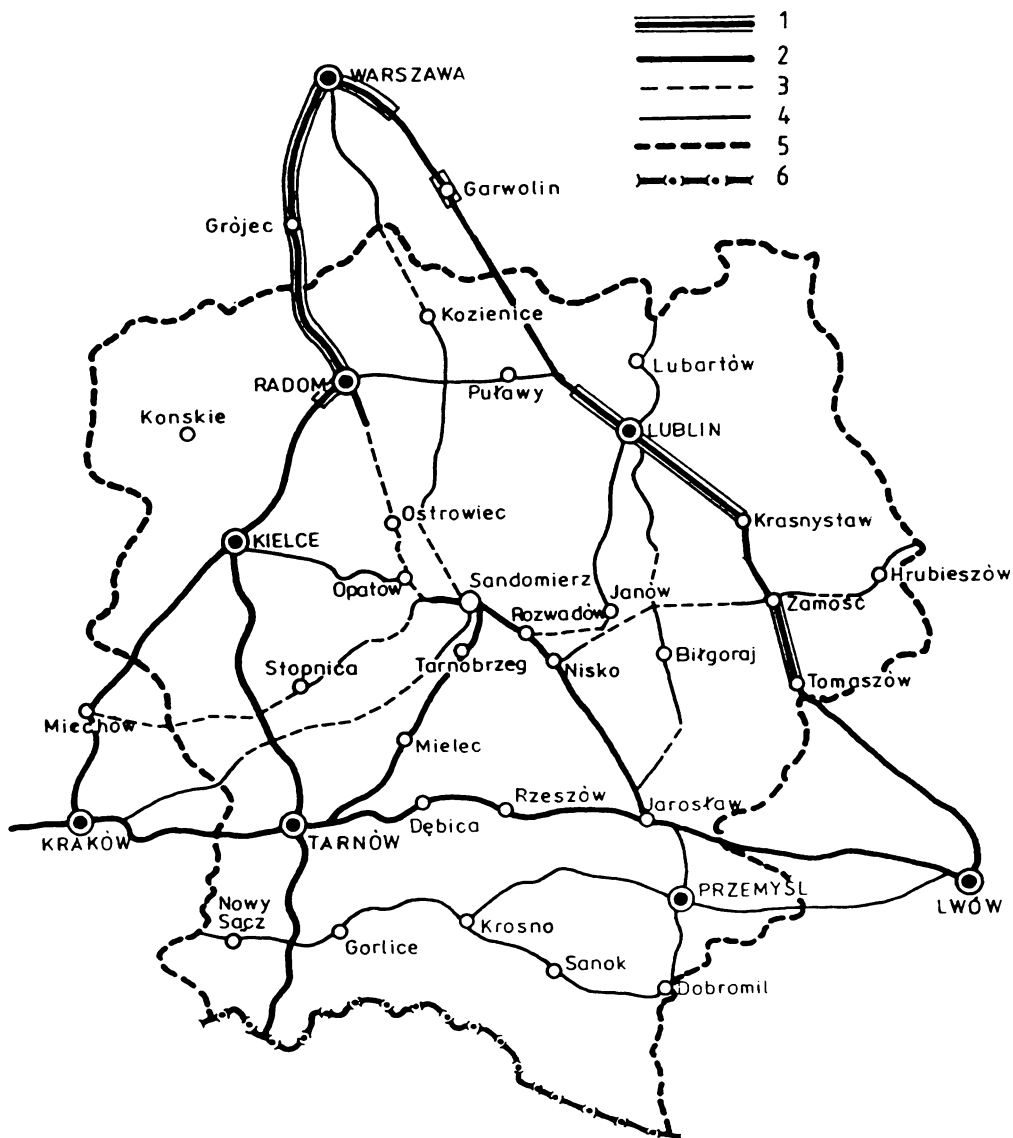
gruntowymi: Koszyce – Nowy Korczyn i Łubnice – Osiek. W praktyce ten ważny trakt nie nadawał się do użytku dla ruchu samochodowego. Odcinki gruntowe występowały również na trasach: Jędrzejów – Pińczów, Jędrzejów – Łopuszno, Jędrzejów – Chmielnik, Chęciny – Włoszczowa, Chmielnik – Staszów, Sandomierz – Ożarów, Ostrowiec – Tarłów. Drogi całkowicie gruntowe prowadziły ze Stopnicy do Łagowa, ze Staszowa do Kielc, z Osieka do Staszowa, z Koprzywnicy do Klimontowa, izolując rejon Tarnobrzega i Baranowa od wielu miejscowości położonych na lewym brzegu Wisły⁶¹.

Jeszcze większe dysproporcje w rozmieszczeniu sieci drogowej występowały na Lubelszczyźnie. Główną arterią komunikacyjną przebiegającą przez to województwo była droga państwowa I klasy Warszawa – Lwów. Dzięki niej Lublin posiadał dobre połączenia z Krasnymstawem, Zamościem i Tomaszowem. Drogi bite krzyżujące się z tym traktem wiodły do Radzyna, Lubartowa, Chełma i Hrubieszowa. Z lewym brzegiem Wisły łączyły Lubelszczyznę cztery drogi o utwardzonej nawierzchni: Lublin – Puławy – Dęblin (most) – Kozienice; Lublin – Puławy (most) – Radom; Lublin – Opole – Solec (prom) – Ilża; Lublin – Kraśnik – Annopol (most) – Ożarów – Ostrowiec, względnie Ożarów – Sandomierz. Odległość między przejściami przez Wisłę wynosiła: Dęblin – Puławy około 20 km, Puławy – Solec około 45 km, Solec – Annopol 40 km. Brak mostu w Zawichoście, niedostatek dróg bitych w tym rejonie na prawym brzegu Wisły oraz zły stan techniczny odcinka Kraśnik – Annopol powodował, że komunikacja Lublina z Sandomierzem i Kielcami była niezwykle utrudniona. Najgorzej sytuacja drogowa przedstawiała się na południu województwa. Okolice Krasnegostawu, Zamościa, Tomaszowa, Biłgoraja, Janowa Lubelskiego nie miały w ogóle żadnych połączeń drogowych z terenami położonymi w widłach Wisły i Sanu. Na dolnym odcinku Sanu, przepływającym przez powiaty biłgorajski i janowski, nie było ani jednego mostu drogowego. Stosunkowo gęsto rozmieszczone promy posiadały tylko znaczenie lokalne, gdyż na prawym brzegu rzeki istniały niemal wyłącznie drogi gruntowe. Kilkanaście kilometrów dróg bitych wokół Biłgoraja i Janowa nie miało również połączenia z żadnym traktem przebiegającym przez województwo lubelskie. Wobec znacznego oddalenia linii kolejowych południowa Lubelszczyzna odizolowana była pod względem komunikacyjnym od reszty ziem Centralnego Okręgu Przemysłowego⁶².

W lipcu 1937 r. w Biurze Planowania Krajowego i w Ministerstwie Komunikacji podjęto prace nad planem rozbudowy dróg, który w swych założeniach nawiązywał do projektowanej na terenie COP sieci kolejowej (ryc. 12). Plan ten zakładał ulepszenie nawierzchni najważniejszych szlaków tranzytowych, budowę odcinków dróg bitych, umożliwiających związaną ze

⁶¹ Mapa stanu dróg bitych w Polsce 1939/40.

⁶² K. Bobiński, *Centralny Okręg Przemysłowy*, s. 62–63.



Ryc. 12. Projekt rozbudowy sieci drogowej w COP według Biura Planowania Krajowego z 1937 roku

Legenda: 1 – drogi ulepszone; 2 – drogi do ulepszenia; 3 – drogi gruntowe do przebudowy na utwardzone; 4 – inne ważniejsze istniejące drogi bite; 5 – granice COP; 6 – granica państwa.

Źródło: oprac. własne.

sobą wszystkich rejonów COP oraz utworzenie w okolicy Sandomierza głównego węzła komunikacyjnego⁶³.

W zakresie modernizacji istniejących dróg projekt przewidywał, zgodnie zresztą z 4-letnim planem Ministerstwa Komunikacji, ulepszenie traktów: Warszawa – Kielce – Kraków; Warszawa – Lublin – Lwów; Kraków – Lwów. W dalszej kolejności zakładał przebudowę nawierzchni na drogach: Kielce – Busko – Tarnów; Kielce – Opatów – Sandomierz; Tarnów – Mielec – Sandomierz; Sandomierz – Jarosław⁶⁴.

W celu związania Lubelszczyzny z obszarem położonym w widłach Wisły i Sanu projektodawcy proponowali utwardzenie odcinków gruntowych na drogach biegnących w kierunku południkowym: Lublin – Kraśnik – Janów – Nisko oraz Lublin – Biłgoraj – Sieniawa. Podobną funkcję spełniać miała magistrala równoleżnikowa Sandomierz – Włodzimierz Wołyński. Jej powstanie wymagało jednak budowy całkiem nowych odcinków i przebudowy dróg gruntowych na trasie Rozwadów – Frampol – Zamość – Hrubieszów. Integrację sieci drogowej w COP i przystosowanie jej do potrzeb ruchu samochodowego zapewnić miało zastąpienie prowizorycznych przepraw mostowych i promowych mostami stałymi na Wiśle w Nowym Korczyniu, Szczucinie, Sandomierzu i Annopolu oraz na Sanie w Rozwadowie, Nisku i Ubieszynie⁶⁵.

W węźle sandomierskim, oprócz istniejących już dróg, miały zbiegać się dwie szosy łączące przyszłe centrum administracyjne COP z Warszawą. Zamyśl ten można było zrealizować poprzez budowę całkiem nowej drogi z Sandomierza do Radomia oraz przebudowę odcinków gruntowych z Sandomierza do Ożarowa i z Kozienic do Mniszewa u ujścia Pilicy, skąd prowadziła już droga utwardzona do stolicy. W kierunku południowo-zachodnim zmierzać miały również dwie trasy: lewobrzeżny trakt nadwiślański do Krakowa oraz droga przez Stopnicę do Miechowa, a stamtąd na Śląsk. W obu przypadkach zachodziła konieczność przebudowy odcinków gruntowych na drogi bite⁶⁶.

Realizacja wymienionego programu, przy ówczesnych możliwościach finansowych państwa i samorządów oraz powolnym tempie budownictwa

⁶³ AAN, Min. Kom., sygn. 1966. k. 11. Pismo dyrektora Departamentu VII Ministerstwa Komunikacji do Dyrektora Biura Wojskowego Ministerstwa Komunikacji z 31 lipca 1937 r. w sprawie rozbudowy komunikacji drogowej w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

⁶⁴ Tamże, k. 9. Plan rozbudowy dróg w Centralnym Okręgu Przemysłowym w przystosowaniu do projektowanej sieci kolejowej. Notatka w sprawie planu komunikacyjnego COP z 8 października 1937 r.

⁶⁵ APKr., IPHKr., sygn. I.55. Memoriał Izby Przemysłowo-Handlowej w Sosnowcu... w sprawie urządzeń komunikacyjnych w kieleckim ośrodku Centralnego Okręgu Przemysłowego; AAN, MSWew., mkf. 25701. Udział poszczególnych ministerstw w zakresie rozładowania sytuacji w Małopolsce Środkowej. Opracowanie Komisji międzyministerialnej z 23 marca 1938 r. Załącznik nr 7.

⁶⁶ Por. M. Wańkowicz, *Sztafeta*, Warszawa 1939, s. 318–319; *Mapa stanu dróg bitych w Polsce 1939/40*.

drogowego, mogła trwać kilkanaście lat. Tymczasem z chwilą podjęcia decyzji o lokalizacji w COP zakładów zbrojeniowych pojawiły się doraźne potrzeby komunikacyjne, tym bardziej, że obowiązywała wtedy dyrektywa szefa sztabu Głównego: „[...] zakłady przemysłu wojennego nie powinny być ze względów bezpieczeństwa i z racji społecznych nadmiernie skupione, natomiast winny być rozłożone szeroko w maskujących je terenach”. Według gen. W. Stachiewicza przy typowaniu lokalizacji nowych fabryk zachodziła konieczność przestrzegania wymogów biernej obrony przeciwlotniczej, m.in. oddalenia tych wytwórni od głównych linii kolejowych, ułatwiających przeciwnikowi ataki lotnictwa bombowego⁶⁷.

Pogodzenie owych warunków bezpieczeństwa z potrzebami transportowymi projektowanych zakładów zmuszało inwestorów: Ministerstwo Spraw Wojskowych i przedsiębiorstwa państwowe do poczynienia dodatkowych nakładów finansowych na budownictwo drogowe. W mniejszym stopniu tego typu inwestycje dotyczyły fabryk dogodnie umiejscowionych w pobliżu węzłów komunikacyjnych i szlaków tranzytowych, np. w rejonie Tarnowa, Dębicy, Rzeszowa, Łańcuta, gdzie istniała na ogół dobrze rozwinięta sieć dróg bitych, wymagających jedynie bieżących napraw i konserwacji. W gorszym położeniu komunikacyjnym znalazły się wytwórnie usytuowane z dala od większych skupień ludności⁶⁸. Należała do nich filia Państwowej Wytwórni Prochu i Materiałów Kruszących, zlokalizowana ze względów bezpieczeństwa w Krajowicach. Kosztorys wstępny fabryki przewidywał wydatkowanie 240 000 zł na ułożenie 4 km drogi bitej, łączącej teren budowy w Gamracie z szosą Jasło – Kołaczyce⁶⁹. Znacznie większą kwotę pochłonęła przebudowa sieci drogowej w rejonie Wytwórni Amunicji Nr 3, usytuowanej w pobliżu miejscowości Majdan i Dęba. Kosztem 1 mln zł zbudowano lub zrekonstruowano 16 km dróg o twardej nawierzchni, w tym szosy łączące teren wytwórni z traktem Rzeszów – Tarnobrzeg oraz z oddalonym o 2 km osiedlem mieszkaniowym w Dębie⁷⁰. Przebudowy wymagał układ dróg w okolicach Zakładów Południowych, umiejscowionych opodal Rozwadowa, w pobliżu szosy państwowej Sandomierz – Jarosław. Już w 1937 r. ułożono na terenie budowy około 5 km dróg zakładowych, a następnie 10 km dróg dojazdowych i osiedlowych w Stalowej Woli⁷¹.

⁶⁷ CAW, SeKOR, sygn. I.300.4.136, k. 2. Praca zadana przez szefa Sztabu Głównego w dniu 2 kwietnia 1936 r.; Tamże, k. 4–5. Pismo szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachiewicza do II wiceministra spraw wojskowych gen. A. Litwinowicza z 22 września 1937 r.

⁶⁸ CAW, SeKOR, sygn. I.300.4.139, k. 20–25 i 40–41. Wnioski i propozycje w sprawie lokalizacji przemysłu w Centralnym Rejonie Przemysłowym.

⁶⁹ CAW, Dep. Uzbr., sygn. I.300.35.155. Kosztorys wstępny na budowę fabryki prochu nitroglicerynowego i amonowego z 4 września 1936 r.

⁷⁰ CAW, Dep. Bud. MSWojsk., sygn. I.300.63.226. Sprawozdanie z postępu robót budowlanych na terenie Wytwórni Amunicji nr 3 w Dębie za czas od 1 maja 1937 r. do 1 sierpnia 1939 r.; *Centrum Polski pracuje*, „Ziemia Tarnowska” nr 39 z 15 grudnia 1938 r.

⁷¹ AAN, KEM, sygn. 1429, k. 3–4. Krótki opis Zakładów Południowych w Stalowej Woli z dnia 19 listopada 1938 r.

Na jesieni 1937 r. rozpoczęto roboty drogowe w pobliżu zakładów zlokalizowanych na Lubelszczyźnie. Przebudowano wówczas gruntownie szosę z Kraśnika do Urzędowa (10 km), dzięki czemu powstająca w Dąbrowie-Borze Państwowa Fabryka Amunicji Nr 2 otrzymała połączenie z traktem państwowym Lublin - Annapol. Ułożono także 3 km drogi wiążącej tę wytwórnię z powstającym osiedlem mieszkaniowym w Dąbrowie (obecnie Kraśnik Fabryczny)⁷². Równocześnie na północ od Lublina zbudowano drogę bitą Niemce - Jawidz (8 km), umożliwiającą dojazd od szosy Lublin - Lubartów do powstającej w tym rejonie Państwowej Fabryki Amunicji Nr 5⁷³. W Poniatowej, gdzie umiejscowiona została filia Państwowych Zakładów Tele i Radiotechnicznych, w listopadzie 1937 r. oddano do użytku odcinek drogi bitej (ok. 5 km) łączącej teren budowy fabryki z szosą Opole Lub. - Kazimierz Dolny, zaś w marcu 1938 r. uruchomiono bocznice kolejki wąskotorowej Opole - Nałęczów. Inwestycje te kosztowały skarb państwa 475 000 zł⁷⁴.

W lutym 1938 r. władze wojskowe wystąpiły do Ministerstwa Komunikacji z wnioskami w sprawie budownictwa drogowego w COP. Uzasadniały je potrzebą usprawnienia połączeń między zakładami przemysłu zbrojeniowego oraz koniecznością odciążenia sandomierskiego węzła komunikacyjnego. W pierwszej kolejności Sztab Główny domagał się przebudowy odcinka drogi gruntowej na bitą z Mielca do Kolbuszowej (8 km) oraz ułożenia drogi z Sokołowa do Leżajska (22,5 km). W ten sposób powstać miała szosa przecinająca płaskowyż kolbuszowski równolegle do trasy Dębica - Jarosław oraz łącząca dwie najważniejsze w widłach Wisły i Sanu arterie: Sandomierz - Dębica i Sandomierz - Jarosław. Ponadto Sztab Główny postulował przebudowę 17 km odcinków gruntowych na trasie z Niska do Janowa w celu powiązania komunikacyjnego Zakładów Południowych z Państwową Fabryką Amunicji Nr 2 k. Kraśnika. Dzięki temu powstałaby szosa lokalna o ważnym znaczeniu strategicznym, stanowiąca dopiero drugie połączenie drogowe na granicy województwa lubelskiego i lwowskiego, obok jedynej dotąd istniejącej drogi Lublin - Tomaszów - Lwów⁷⁵.

W dniu 20 kwietnia 1938 r. Sekretariat Komitetu Obrony Rzeczypospolitej zgłosił Ministerstwu Komunikacji dalsze dezyderaty w tym zakresie. Sprowadzały się one do:

⁷² CAW, PWU, sygn. I.363.2.69. Sprawozdanie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia z 16 stycznia 1939 r.; B. Gil, *Kraśnik Fabryczny główne centrum przemysłowe powiatu kraśnickiego* [w:] *Z dziejów powiatu kraśnickiego*, Lublin 1964, s. 271.

⁷³ Tamże, sygn. I.363.2.609. Notatka dla naczelnego dyrektora PWU w sprawie stanu robót Fabryki Amunicji Nr 5 z 1 maja 1938 r.

⁷⁴ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 191. Program założenia przedsiębiorstwa oraz zorganizowania wytwórczości Filii Nr 2 Państwowych Zakładów Tele i Radiotechnicznych; Tamże, k. 198. Kosztorys budowy i uruchomienia Filii Nr 2 Państwowych Zakładów Tele i Radiotechnicznych z 3 grudnia 1938 r.

⁷⁵ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.115. Program budowy dróg na rok 1938/39. Opinia zastępcy kierownika Sekretariatu KOR ppłk. Orskiego do aktu L.dz. 184/tj. 38 z 15 lutego 1938 r.

- przebudowy odcinka gruntowego Bojanów – Jeżowe (ok. 14 km) na drogę bitą, łączącą Wytwórnię Amunicji Nr 3 w Majdanie–Dębie z Wytwórnią Nitrozwiązków k. Sarzyny;
- budowy nowej drogi bitej Grębów – Przyszów (ok. 9 km), umożliwiającej powiązanie Tarnobrzega z rejonem Nisko – Rozwadów i obejście od południa węzła sandomierskiego;
- ułożenie odcinka bitego z Koprzywnicy do Klimontowa (ok. 13 km) dla połączenia rejonu Ostrowca z Wytwórnią Amunicji Nr 3;
- przebudowy odcinka gruntowego Opole – Kraśnik (ok. 33 km) na drogę bitą, łączącą oddział PZTiR w Poniatowej z zakładami budowanymi na południu COP i w rejonie Lublina;
- wzmocnienia mostu pod Annopolem dla umożliwienia ciężkiego ruchu samochodowego między zachodnim i wschodnim brzegiem Wisły oraz usprawnienia obejścia węzła sandomierskiego od północy⁷⁶.

Katalog żądań pod adresem Ministerstwa Komunikacji uzupełniała informacja dyrekcji Zakładów Południowych o katastrofalnym stanie dróg w rejonie Stalowej Woli, gdzie w trakcie budowy kombinatu metalurgicznego uległa prawie kompletnemu zniszczeniu szosa Nisko – Rozwadów oraz odcinek bity w pobliżu Sokołowa na drodze z Niska do Rzeszowa⁷⁷.

W budżecie Ministerstwa Komunikacji na rok 1938/39 na roboty drogowe w widłach Wisły i Sanu zarezerwowano kwotę 1 270 000 zł. Dzięki staraniom Sztabu Głównego przeznaczono na ten cel dodatkowo 1 mln zł z Funduszu Pracy⁷⁸. Pomimo to zgromadzone środki finansowe nie pozwalały na rozpoczęcie wszystkich inwestycji drogowych postulowanych przez władze wojskowe. Dodatkowym utrudnieniem był brak na tym terenie kamieniołomów wytwarzających kostkę brukową i tłuczeń drogowy⁷⁹.

Wobec ograniczonych możliwości budżetowych i materiałowych zacho- dziła konieczność zredukowania pierwotnych zamierzeń. Ostatecznie więc w 1938 r. nakłady finansowe przeznaczono na ulepszenie nawierzchni od- cinka Rozwadów – Nisko na drodze z Sandomierza do Jarosławia, ułożenie szosy Mielec – Kolbuszowa i drogi wojewódzkiej Janów – Nisko, przeprowa-

⁷⁶ Tamże. Budowa dróg bitych w COP. Referat z 20 kwietnia 1938 r.

⁷⁷ AAN, Min. Kom., sygn. 1966. Pismo dyrekcji Zakładów Południowych w Stalowej Woli do Ministerstwa Komunikacji w sprawie naprawy dróg w COP z 8 marca 1938 r.

⁷⁸ AAN, MSWew., mkf. 25701. Udział poszczególnych ministerstw w zakresie rozładowa- nia sytuacji w Małopolsce Środkowej, CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.4. Wniosek ministra opieki społecznej na KEM w sprawie kredytu dodatkowego na roboty publiczne finansowane przez Fundusz Pracy z 13 kwietnia 1938 r.

⁷⁹ W 1939 r. Wydział Powiatowy w Tarnobrzegu czynił starania o uruchomienie klinkierni przy Zakładach Przemysłowych hr. Tarnowskich w Chmielowie. Z zamiarem założenia wła- snych kamieniołomów i klinkierni nosił się również Wydział Powiatowy w Sandomierzu. Obie te inicjatywy nie zostały zrealizowane z uwagi na wybuch wojny. Zob. APKr., ADzT, sygn. 3039. Pismo Wydziału Powiatowego w Tarnobrzegu do Zarządu Dóbr hr. Tarnowskich w Dzi- kowie z 24 lipca 1939 r.: *Plan inwestycyjny powiatu sandomierskiego*, „COP. Tygodnik Spo- łeczno-Gospodarczy” 1939, nr 18, s. 6.

dzenie robót ziemnych pod budowę traktu bitego Sokołów – Leżajsk oraz opracowanie projektu technicznego drogi Bojanów – Jeżowe, która miała być ukończona w następnym sezonie⁸⁰. Oprócz tego w południowej części COP prowadzona była przebudowa układu drogowego w rejonie powstających zbiorników przeciwpowodziowych. Na odcinku Rożnów – Nowy Sącz układano w szybkim tempie drogę o ulepszonej nawierzchni, biegnącą grzbietem Pogórza Rożnowskiego, przy której pracowało około 3 000 robotników sezonowych, wywodzących się przeważnie spośród miejscowego, bezrobotnego chłopstwa⁸¹.

W Kieleckiem i Lubelskiem u schyłku lat trzydziestych roboty drogowe koncentrowały się na ulepszaniu nawierzchni głównych traktów tranzytowych. Największy postęp w tym zakresie widoczny był na szosie Warszawa – Kraków, gdzie już w 1937 r. ułożono asfalt na odcinku z Białobrzegów do Radomia. W następnym sezonie ulepszono trakt z Radomia do Kielc oraz odcinek z Kielc do Chęciny. W związku ze zbliżającymi się Zimowymi Mistrzostwami Świata (FIS w lutym 1939 r.) przyspieszono prace ulepszeniowe na przedłużeniu tej drogi z Krakowa do Zakopanego. Dzięki przyznaniu z Funduszu Pracy dodatkowego kredytu w kwocie 1 mln zł zintensyfikowano roboty na najbardziej zużytych odcinkach tej szosy: Myślenice – Chabówka oraz Nowy Targ – Zakopane, gdzie na przestrzeni 60 km zatrudnionych było ponad 3 000 robotników⁸². Równocześnie rozpoczęto układanie nawierzchni bitumicznej na drodze Kielce – Busko – Tarnów, łączącej Warszawę z ośrodkami przemysłu chemicznego w COP. W 1938 r. położono asfalt na odcinku z Kielc do Chmielnika, a roboty ziemne i podbudowę pod nawierzchnię ulepszoną doprowadzono do Buska. W związku z modernizacją tej trasy przystąpiono do stawiania mostu stałego na Wiśle pod Szczucinem. Wówczas też na trakcie Warszawa – Lublin – Lwów, łączącym stolicę ze wschodnią częścią COP, pokryto tego typu nawierzchnią odcinek od mostu na rzece Wieprz (północna granica COP) do Lublina⁸³.

Budowa nowych dróg bitych w kieleckiej części COP prowadzona była na miarę ograniczonych możliwości państwa i samorządów. W 1938 r. oddano do eksploatacji szosę Działoszyce – Pińczów⁸⁴. Dzięki subwencjom z Funduszu Pracy rozpoczęto przebudowę dróg gruntowych w powiecie sandomierskim i opatowskim. Roboty takie prowadzone były na drogach San-

⁸⁰ AAN, Min. Kom., sygn. 1967, k. 5. Pismo szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachewicza do ministra komunikacji z 27 kwietnia 1938 r.; Tamże, k. 1–2. Pismo ministra komunikacji J. Ulrycha do szefa Sztabu Głównego w sprawie budowy dróg Janów – Nisko i Bojanów – Jeżowe w COP z 17 maja 1938 r.; T. Malinowski, *Kampania wrześniowa i nasze przygotowanie do wojny*, „Zeszyty Historyczne”, z. 62. Paryż 1982, s. 131.

⁸¹ „Polska Zbrojna” nr 337 z 6 grudnia 1938 r.

⁸² CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.4. Wniosek ministra opieki społecznej na KEM w sprawie kredytu dodatkowego na roboty publiczne finansowane z Funduszu Pracy z 13 kwietnia 1938 r.; „Polska Zbrojna” nr 251 z 11 września 1938 r.

⁸³ *Przeszłość i przyszłość ziem COP*, „Polska” nr 51 z 18 grudnia 1938 r., s. 7–8.

⁸⁴ „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1938, nr 22, s. 8.

domierz – Opatów, Sandomierz – Ożarów oraz na szlaku nadwiślańskim w rejonie Osieka i Połańca. Na Lubelszczyźnie budowano szosę państwową Zamość – Hrubieszów, stanowiącą część przyszłej arterii Śląsk – Wołyń. Na drodze Lublin – Trynca, umożliwiającej połączenie z Jarosławiem i Przemysłem, przebudowywano odcinek gruntowy między Biłgorajem a Sieniawą oraz postawiono podpory mostu stałego na Sanie w Ubieszynie⁸⁵.

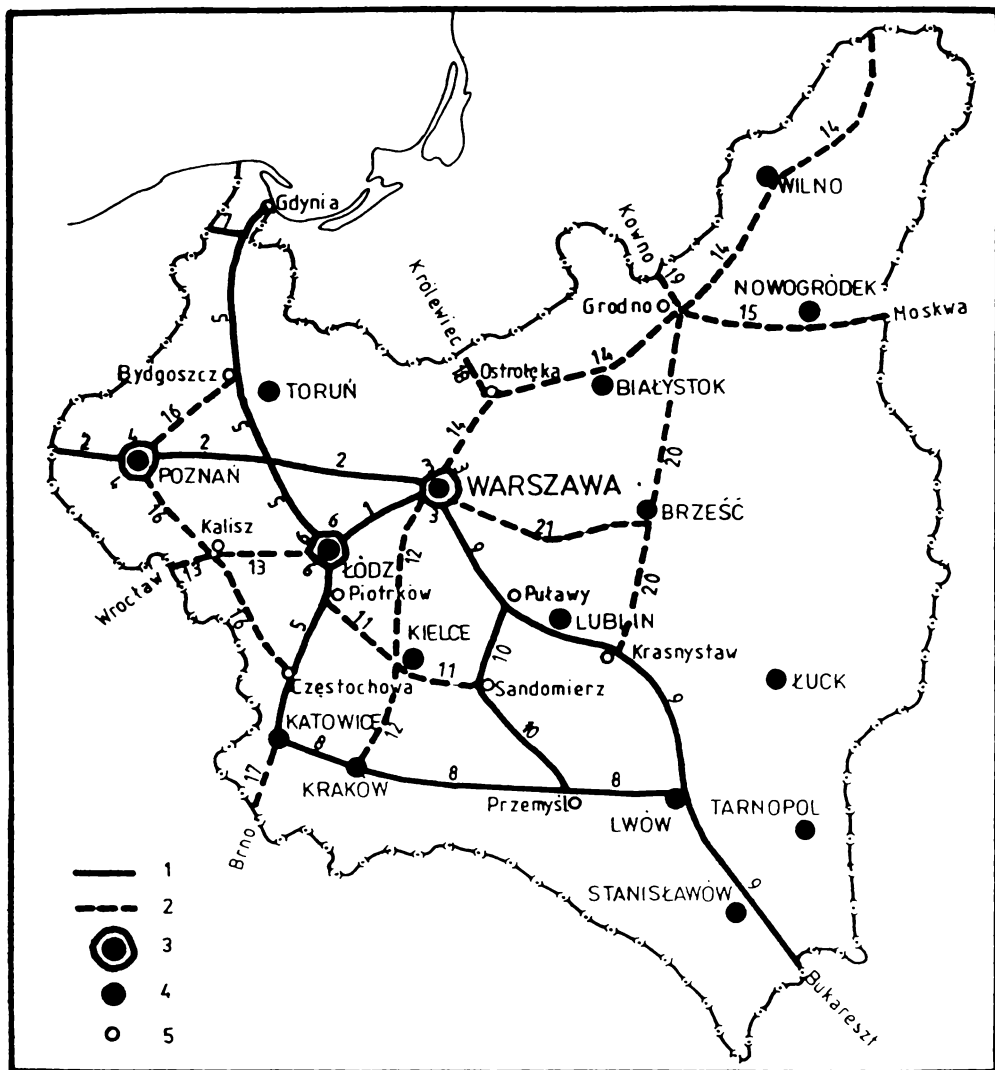
Według ustaleń Ministerstwa Komunikacji i władz wojskowych roboty przy przebudowie wymienionych dróg miały być kontynuowane w 1939 r. Ponadto planowano na ten rok budowę dróg bitych z Biłgoraja do Szczepieszyna i Niska oraz remont kapitalny bardzo zniszczonych szos prowadzących ze Starachowic do Skarżyska, Radomia i Ostrowca, a także przebudowę wojewódzkiej drogi bitej Sandomierz – Rzeszów⁸⁶.

Skromne rozmiary budownictwa drogowego wywoływały krytykę ze strony przedstawicieli środowisk inżynierskich, którzy domagali się aktywniejszej na tym polu polityki rządu. W referatach przygotowanych w 1938 r. na IV Polski Kongres Drogowy najdalej idące postulaty dotyczące rozbudowy sieci drogowej znalazły wyraz w wystąpieniu prof. Melchiora W. Nestorowicza. Ten uznany autorytet w dziedzinie drogownictwa, odwołując się do doświadczeń niemieckich i włoskich, opowiadał się za natychmiastowym przystąpieniem do opracowania programu budowy autostrad, niezbędnych w Polsce ze względów ekonomicznych i strategicznych. Sugerował potrzebę powstania w ciągu kilkudziesięciu lat 4 695 km nowoczesnych dróg samochodowych, łączących najważniejsze okręgi gospodarcze i ośrodki administracyjne oraz powiązanych z tego typu traktami międzynarodowymi na głównych przejściach granicznych (ryc. 13). Podkreślał przy tym korzyści płynące z wykonania takiego wieloletniego programu. Przyszłe autostrady miały przyczynić się do zwiększenia szybkości transportu ludzi i towarów, oszczędności na kosztach przewozów oraz wydłużenia eksploatacji pojazdów mechanicznych⁸⁷.

⁸⁵ AAN, MSWew., mkf. 25701. Udział poszczególnych ministerstw... Załącznik nr 7; *Centralny Okręg Przemysłowy*, „Przegląd Dostawców Rządowych, Wojskowych i Samorządowych” 1939, nr 3, s. 17; „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 4, s. 6; nr 8, s. 8.

⁸⁶ CAW, Gab. Min., sygn. I. 300.1.645. Materiały Biura Planowań przy Gabinetie Ministra Spraw Wojskowych. Zadania w zakresie budownictwa drogowego w COP; J. Rakowski, *Rozwój akcji inwestycyjnej w roku 1939*, „Polska Gospodarcza” 1939, z. 30, s. 1102.

⁸⁷ M.W. Nestorowicz, *Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce [w:] Referaty na IV Polski Kongres Drogowy*, Warszawa 1938, ref. B-1.



Ryc. 13. Układ kierunkowy sieci autostrad według projektu M.W. Nestorowicza
 Legenda: 1 - autostrady I kolejności; 2 - autostrady II kolejności;
 3 - obwodnice; 4 - miasta wojewódzkie; 5 - inne miejscowości.
 Źródło: M.W. Nestorowicz, *Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce* [w:] *Referaty na IV-ty Polski Kongres Drogowy*, Warszawa 1938, ref. B-1, s. 9.

TABELA 14. PIERWSZY PROJEKT SIECI AUTOSTRAD W POLSCE Z 1938 ROKU
(WG M.W. NESTOROWICZA)

Lp.	Trasa autostrady	km
Autostrady I kolejności		
1.	Warszawa – Łódź	100
2.	Warszawa – Poznań – granica państwa (Berlin)	350
3.	Okrężna wokół Warszawy	130
4.	Okrężna wokół Poznania	80
5.	Gdynia – Bydgoszcz – Łódź – Katowice	500
6.	Okrężna wokół Łodzi	90
7.	Bytów – granica obszaru W.M. Gdańska	50
8.	Katowice – Kraków – Lwów	375
9.	Warszawa – Lublin – Lwów – Śniatyń – granica państwa (Bukareszt)	550
10.	Puławy – Sandomierz – Przemyśl	175
	Razem	2 400
Autostrady II kolejności		
11.	Piotrków – Kielce – Sandomierz	180
12.	Warszawa – Kielce – Kraków	250
13.	Łódź – Kalisz – granica państwa (Wrocław)	130
14.	Warszawa – Grodno – Wilno – granica państwa (Dzwińsk)	575
15.	Grodno – Nowogródek – granica państwa (Mińsk – Moskwa)	190
16.	Bydgoszcz – Poznań – Częstochowa	350
17.	Katowice – Cieszyn (Brno)	60
18.	Ostrołęka – granica państwa (Królewiec)	50
19.	Grodno – granica państwa (Kowno)	40
20.	Grodno – Brześć – Krasnystaw	300
21.	Warszawa – Brześć	170
	Razem	2 295
	Ogólna długość autostrad I i II kolejności	4 695

Źródło: W.M. Nestorowicz, *Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce* [w:] *Referaty na IV Polski Kongres Drogowy*, Warszawa 1938, ref. B-1, s. 10.

Koncepcja pokrycia kraju siecią autostrad wywołała dyskusję w kręgach wojskowych, doceniających strategiczne znaczenie dróg przeznaczonych dla ruchu dalekobieżnego, omijających osiedla i krzyżujących się na różnych poziomach. W lutym 1939 r. w Szefostwie Komunikacji Wojskowych Sztabu Głównego przeprowadzono studia nad dostosowaniem układu kierunkowego „autodrógi” do potrzeb COP. W rezultacie zaproponowano w pierwszym etapie budowę autostrad: Warszawa – Sandomierz – Jarosław; Łódź – Sandomierz oraz Śląsk – Sandomierz – Zamość; w drugiej zaś kolejności wykonanie autostrady Sandomierz – Lublin. W opinii Sekretariatu Komitetu Obrony Rzeczypospolitej, odpowiedzialnego za bieżące przygotowanie państwa do wojny, zmodyfikowany układ kierunkowy zapewniał

COP dobre połączenia z wielkimi centrami gospodarczymi, natomiast nie wiązał mniejszych ośrodków i współpracujących ze sobą zakładów przemysłu zbrojeniowego. Ponadto realizacja tej koncepcji wymagałaby ogromnych środków kapitałowych i tym samym mogłaby zagrozić wykonaniu inwestycji drogowych w COP. Wobec tego SeKOR, z uwagi na wysunięte przez Polskę postulaty komunikacyjne na forum międzynarodowym, opowiadał się jedynie za budową „autodrogi” międzymorskiej, biegnącej z Gdyni przez Warszawę, Sandomierz do granicy rumuńskiej oraz za wykonaniem ustalonego już programu rozwoju dróg bitych i ulepszonych, najniezbędniejszych dla zaspokojenia potrzeb obronnych i gospodarczych kraju⁸⁸.

KONCEPCJE DROGI WODNEJ ŚLĄSK – CENTRALNY OKRĘG PRZEMYSŁOWY

W dwudziestoleciu międzywojennym zagadnienie przystosowania górnej Wisły do potrzeb komunikacyjnych było przedmiotem licznych rozważań teoretycznych wybitnych specjalistów z zakresu hydrotechniki i działaczy gospodarczych. Jednakże badania naukowe i postulaty pod adresem władz państwowych przez dłuższy czas nie przynosiły praktycznych rezultatów. Młode państwo polskie nie posiadało dostatecznych środków nie tylko na realizację wielkich zadań inwestycyjnych, ale nawet na dokończenie przedsięwzięć zapoczątkowanych na górnej Wiśle przez władze zaborcze przed pierwszą wojną światową⁸⁹. Uchwalona przez Sejm Ustawodawczy w dniu 9 lipca 1919 r. ustawa o budowie kanałów i regulacji rzek nakładała na rząd obowiązek wykonania ogromnego programu inwestycyjnego, nie gwarantując mu jednak odpowiednich środków finansowych. Niewielkie sumy, jakie przeznaczono na roboty wodno-komunikacyjne, nie wystarczały nawet na pokrycie wydatków związanych z utrzymaniem i konserwacją budowli wykonanych w czasach austriackich, w tym także niedokończonego kanału lateralnego Spytkowice – Kraków⁹⁰.

Dopiero w lutym 1930 r. wniesiony został do Sejmu projekt ustawy o regulacji i użegłowaniu rzeki Wisły, opracowany na podstawie 5-letniego

⁸⁸ CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.115. Układ kierunkowy autodróg. Opinia dla szefa Komunikacji Wojskowych Sztabu Głównego z 14 lutego 1939 r.

⁸⁹ Odcinek górnej Wisły od ujścia Przemszy do Niepołomic został uregulowany przed pierwszą wojną światową. Na odcinku granicznym, na prawym brzegu od Niepołomic do Zawichostu wykonano ponad 80% projektowanych robót. Oprócz tego na zlecenie austriackich władz administracyjnych wybudowano w latach 1902–1905 najlepszy port na Wiśle w Nadbrzeziu naprzeciw Sandomierza. Na pogranicznym odcinku, na lewym brzegu Wisły, podlegającym administracji rosyjskiej, wykonano niewiele ponad 50% projektowanych robót regulacyjnych. Zob. A. Konopka, *Regulacja Wisły w okresie rządów zaborczych*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1938, z. 2, s. 71; *Port w Nadbrzeziu*, „Gospodarka Wodna” 1937, nr 3, s. 164–166.

⁹⁰ Dz. PPP 1919, nr 59, poz. 356.

programu Ministerstwa Robót Publicznych na lata 1930/31–1935/36, przewidującego wydatkowanie w tym okresie stosunkowo niewygórowanej kwoty 90 mln zł na najniezbędniejsze inwestycje regulacyjne i budowę kanału Spytkowice – Kraków. Pomimo to projekt ustawy nie tylko że nie został uchwalony przez Sejm, ale nawet nie wzbudził większego zainteresowania wśród reprezentantów władz i przedstawicieli kół gospodarczych⁹¹. Nie ulega wątpliwości, iż zasługiwał na baczniejszą uwagę, jako pierwsze kompleksowe opracowanie problemu usprawnienia żeglugi na Wiśle w latach II Rzeczypospolitej. Projekt ów wniesiony został do Sejmu przez ministra Maksymiliana Matakiewicza w okresie narastającego kryzysu gospodarczego. Nie sprzyjała jego uchwaleniu sytuacja budżetowa państwa oraz towarzysząca jej polityka deflacyjna rządu, sprowadzająca się m.in. do redukcji wydatków budżetowych. Drastyczne oszczędności objęły także nakłady na inwestycje wodno-komunikacyjne, które zmniejszono z 25,6 mln zł w roku budżetowym 1930/31 do 4,6 mln zł w r. 1932/33⁹². Należy przy tym zaznaczyć, że wydatki państwa na budownictwo wodne nawet w latach ożywienia gospodarczego kształtowały się na bardzo niskim poziomie. W latach 1918–1936 na regulację Wisły na całej jej długości oraz jej dopływów, a także budowę portów rzecznych wydatkowano 48,5 mln zł, z czego na górną Wisłę przypadło zaledwie 10,5 mln zł. Suma ta daje wyobrażenie o rozmiarach inwestycji na tym odcinku rzeki, które w owym czasie wynosiły średniorocznie niewiele ponad pół miliona złotych. Ten rząd wielkości najdobitniej świadczy o zaniedbaniach w zakresie przystosowania Wisły nie tylko dla celów komunikacyjnych, ale również zabezpieczenia jej doliny przed klęskami powodziowymi⁹³.

Pewne nadzieje na poprawę sytuacji pojawiły się w związku z opracowanym w 1933 r. przez Ministerstwo Komunikacji projektem programu robót wodnych w celu walki z bezrobociem, który miał być finansowany ze środków nowo powołanego Funduszu Pracy. Projekt ów obejmował dokończenie, ciągnącej się z przerwami od 1921 r., budowy zbiornika na Sole w Porąbce, utworzenie pięciu zbiorników retencyjnych w dorzeczu Przemyszy, jednego zbiornika na Małej Wiśle w Goczałkowicach oraz wykonanie bliżej niesprecyzowanych robót regulacyjnych na górnej Wiśle jako rzecze o wolnym spadzie i wyrównanych odpływach. Według projektu programu wymienione inwestycje miały przyczynić się do poprawienia żeglugi na

⁹¹ Sejm III kadencji, druk nr 750. Ustawa o regulacji i użegłowaniu Wisły; *Regulacja Wisły w programie Ministerstwa Robót Publicznych*, Warszawa 1930, s. 15–16; M. Matakiewicz, *Programy a rzeczywistość w dziedzinie dróg wodnych w Polsce*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1935, z. 4, s. 16.

⁹² AAN, Min. Kom., sygn. 2655, k. 26. Kwoty wydatkowane na budowie wodno-komunikacyjne w okresie 1930–1934 zestawione na podstawie zamknięć rachunkowych.

⁹³ J. Wowkonowicz, *Zagadnienie Wisły*, „Codzienna Gazeta Handlowa”, dodatek do nr. 270 z listopada 1938 r., s. 107.

Wiśle, przez umożliwienie ruchu barek o ładowności 200–250 ton. Koszt tego programu oszacowano na 30 mln zł⁹⁴.

Trudno przesądzić jaki byłby los owego projektu robót wodnych, gdyby nie ogromne straty materialne w dorzeczu górnej Wisły, poniesione w następstwie powodzi lipcowej w 1934 r. Wymusiły one niejako na władzach państwowych zwiększenie środków finansowych na budowę urządzeń przeciwpowodziowych. Uchwała Rady Ministrów z 13 marca 1936 r. upoważniała ministra skarbu do przeprowadzenia operacji kredytowych do wysokości 20 mln zł dla sfinansowania państwowych inwestycji wodnych⁹⁵. Ponadto na mocy rozporządzenia Prezydenta RP z 3 listopada 1936 r. Ministerstwo Rolnictwa otrzymało dotację w wysokości 16 mln zł na pokrycie kosztów robót przy obwałowaniu Wisły na terenie województw krakowskiego i kieleckiego, które miały być wykonane w latach 1937–1939, przy pomocy firm zatrudniających bezrobotnych⁹⁶.

Zwiększenie nakładów inwestycyjnych skłoniło Ministerstwo Komunikacji do opracowania kolejnego projektu pięcioletniego programu robót wodnych na lata 1936–1940, który przewidywał wydatkowanie 168 mln zł na regulację rzek i uszlusowanie dróg wodnych. Projekt ów w pierwszej kolejności kładł nacisk na dokończenie budowy zbiornika w Porąbce oraz kontynuowanie rozpoczętej w maju 1935 r. budowy zbiornika na Dunajcu w Rożnowie, w dalszej zaś kolejności zbiorników w Czchowie i Czorsztynie oraz zapory wodnej w Stróży na Rabie. Wszystkie wymienione obiekty, oprócz ochrony przed skutkami powodzi oraz wzbogacenia potencjału energetycznego kraju, miały na celu poprawę żeglugi na Wiśle, w szczególności w górnym jej odcinku. Podobne funkcje spełniać miała regulacja Brynicy i wybudowanie zapory w Kozłowej Górze, a także zabudowa potoków górskich⁹⁷.

W 5-letnim programie na samą regulację Wisły od ujścia Przemszy do Otłoczyna (dawna granica rosyjsko-pruska) przewidywano nakłady 30 mln zł. W kwocie tej preliminowano 3,6 mln zł na dokończenie regulacji rzeki od ujścia Przemszy do ujścia Dunajca oraz 4 mln zł na kontynuowanie robót zmierzających do koncentracji łóżyska rzeki na odcinku od ujścia Dunajca do ujścia Kamiennej. Wymienione inwestycje miały tym samym przyczynić się do zwiększenia przewozów węgla w kierunku województw kieleckiego i lubelskiego⁹⁸.

⁹⁴ A. Olszewski, *Wisła jako arteria wodna*, cz. III, „Przegląd Gospodarczy” 1938, z. 6, s. 228.

⁹⁵ Sejm IV kadencji, druk nr 118. Rządowy projekt ustawy o finansowaniu państwowych inwestycji wodnych.

⁹⁶ Dz.URP 1936, nr 84, poz. 587; AAN, Protokoły z posiedzeń Rady Min., sygn. 82, k. 473. Wniosek nagły ministra skarbu w sprawie sfinansowania robót związanych z obwałowaniem Wisły na odcinku Sandomierz – Ośwłęcim.

⁹⁷ H. Herbich, *Pięcioletni plan robót wodnych*, „Polska Gospodarcza” 1936, t. XVII, s. 487–490.

⁹⁸ AAN, Min. Kom., sygn. 2655, k. 17. Pięcioletni program inwestycji wodnych na lata 1936–1940.

Projekt 5-letniego programu Ministerstwa Komunikacji w zakresie robót regulacyjnych był rozwinięciem założeń koncepcyjnych z 1933 r. Stanowił jednocześnie podstawę opracowanego w końcu 1936 r. przez ten resort, na polecenie wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego, 4-letniego planu inwestycji wodno-komunikacyjnych. Powstanie projektu tego planu, uwzględniającego w wysokim stopniu skonkretyzowane zadania inwestycyjne, związane było z zainicjowaniem przez Kwiatkowskiego w dniu 10 czerwca 1936 r. na forum Sejmu prac nad pierwszym wariantem państwowego 4-letniego planu inwestycyjnego⁹⁹.

Opracowany przez Ministerstwo Komunikacji projekt 4-letniego planu inwestycji wodno-komunikacyjnych na lata 1937–1940 zwiększał, w porównaniu do poprzedniego programu, liczbę zadań i wysokość nakładów do kwoty 260 mln zł. Przewidywał m.in. wydatkowanie: 57,1 mln zł na zbiorniki i hydroelektrownie w dorzeczu górnej Wisły w Porąbce, Rożnowie, Czchowie, Czorsztynie i Kozłowej Górze; 40 mln zł na zabudowanie potoków i rzek górskich; 53 mln zł na regulację Wisły od ujścia Przemszy do ujścia do morza; 2 mln zł na regulację żeglownych dopływów Wisły (Dunajca, Wisłoki, Sanu i Nidy); 3,1 mln zł na kanalizację Przemszy, 0,5 mln zł na ochronę Krakowa przed powodzią; 7 mln zł na budowę portów rzecznych w Krakowie, Puławach, Warszawie, Płocku i Włocławku¹⁰⁰.

Projektodawcy 4-letniego planu inwestycji z Biura Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji zdawali sobie sprawę, że wymienione nakłady finansowe nie pozwolą na pełną regulację Wisły. Przewidywali natomiast, że wykonanie zaprojektowanych robót stworzy lepsze warunki żeglowności, które umożliwią docieranie barek 200–300 tonowych z zagłębia węglowego do Warszawy, a na odcinku od Warszawy do morza usprawni dotychczasową żeglugę. Ponadto liczyli na dodatkowe korzyści w postaci ochrony brzegów, co miało w przyszłości umożliwić budowę wałów przeciwpowodziowych, niezbędnych dla gospodarki rolnej w nadrzecznych okolicach¹⁰¹.

Opracowanie przez Ministerstwo Komunikacji projektów inwestycji wodno-komunikacyjnych zbiegło się w czasie z podjętą w marcu 1936 r. decyzją o rozbudowie przemysłu zbrojeniowego w rejonie bezpieczeństwa. Lokalizując większość nowych fabryk w widłach Wisły i Sanu czynniki wojskowe zdawały sobie sprawę, że występujące na Podkarpaciu nośniki energii nie będą w stanie całkowicie zastąpić węgla kamiennego w normalnych warunkach produkcyjnych w czasie pokoju, ani tym bardziej podczas wojny¹⁰². Autorzy programu rozbudowy tego przemysłu wychodzili z założenia,

⁹⁹ E. Kwiatkowski, *Przemówienie w Sejmie w dniu 10 czerwca 1936*, „Polska Gospodarcza” 1936, t. XVII, s. 664.

¹⁰⁰ AAN, Min. Kom., sygn. 2659, k. 53–54. 4-letni plan inwestycji wodno-komunikacyjnych 1937–1940.

¹⁰¹ Tamże, k. 52.

¹⁰² CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.226. Pismo II wiceministra spraw wojskowych gen. A. Litwinowicza do szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachewicza z 27 października 1936 r.

że dla dostaw węgla do Centralnego Okręgu Przemysłowego najlepiej nadawała się droga wodna górnej Wisły wraz z jej dopływami. Dążąc do obniżenia kosztów eksploatacji zakładów zbrojeniowych i w celu odciążenia kolei domagali się szybkiego usprawnienia żeglugi i stworzenia taniego transportu na górnej i środkowej Wiśle¹⁰³. Problemem regulacji Przemyśły i Wisły oraz sprawą zorganizowania składów portowych w rejonie Sandomierza, Tarnobrzega i Niska interesował się osobiście generalny inspektor sił zbrojnych marszałek Edward Rydz-Śmigły. W jego przekonaniu zagadnienie to stanowiło jeden z nielicznych przykładów zbieżności potrzeb życia gospodarczego z postulatami obrony państwa¹⁰⁴.

Kwestia wykorzystania drogi wodnej górnej Wisły traktowana była przez władze wojskowe nie tylko w kategoriach teoretycznych. W Sztabie Głównym ustalono konkretne zadania przewozowe dla żeglugi śródlądowej w pierwszym miesiącu wojny. Określały one wielkość transportów węgla, koksu i półfabrykatów hutniczych z Górnego Śląska dla ścisłego przemysłu wojennego w COP oraz dla znajdujących się na tym terenie formacji wojskowych na 258 500 ton w pierwszym miesiącu wojny. Jako punkt wyjściowy dla tych transportów wskazywały port węglowy w Mysłowicach, a jako punkt docelowy port w Nadbrzeziu, względnie składy portowe w Sandomierzu. Zadania przewozowe sformułowane przez Sztab Główny przewidywały, po zgromadzeniu odpowiednich zapasów surowców i półfabrykatów dla przemysłu wojennego i formacji wojskowych, zwiększenie transportów wodnych dla zaopatrzenia w węgiel i niektóre surowce przemysłu ogólnego i ludności cywilnej województw centralnych¹⁰⁵.

Budowa zakładów zbrojeniowych, w szczególności usytuowanego nad dolnym Sanem kombinatu metalurgicznego w Stalowej Woli, ożywiła na nowo i wzmogła zainteresowanie budową drogi wodnej Śląsk – COP. W kwestii tej zabrało głos wielu specjalistów i działaczy gospodarczych, przedstawiając szereg koncepcji, które w nowo zaistniałych warunkach wydawały się być możliwe do realizacji. W pierwszej kolejności na uwagę zasługuje stanowisko byłego ministra robót publicznych prof. Maksymiliana Matakiewicza. Ten wybitny specjalista w zakresie robót wodnych, na podstawie

w sprawie rozmieszczenia nowych zakładów. Załącznik nr 4. Ogólne warunki rozwoju ścisłego przemysłu wojennego na obszarze środkowym państwa.

¹⁰³ Ministerstwo Komunikacji nie wykonało w 1937 r. przewidzianych prac regulacyjnych na Przemyśły i Wiśle, umożliwiających transport surowców drogą wodną do rejonu Sandomierza. Pomimo to Ministerstwo Spraw Wojskowych dążyło do stworzenia w sezonie letnim 1938 r. rezerw węgla na terenie COP w wysokości 1 mln ton. Wskazywało przy tym na konieczność wykorzystania do tego celu drogi wodnej, która odciążyć miała częściowo przewozy kolejowe. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.142. Notatka z konferencji w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w dniu 11 lutego 1938 r.

¹⁰⁴ Tamże, sygn. I.303.4.158. Pismo szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachiewicza do prezesa Rady Ministrów z 10 kwietnia 1937 r.

¹⁰⁵ Tamże, sygn. I.303.4.142. Pismo SeKOR do szefa komunikacji wojskowych w sprawie transportów wodnych węgla i półfabrykatów w okresie osłony w pierwszym miesiącu wojny.

wieloletnich badań i lustracji terenowych, uważał za pierwszoplanowe zadanie wykonanie tzw. małego programu, który sprowadzał się do regulacji Wisły na tzw. małą wodę od ujścia Przemszy do ujścia Sanu, a także dolnych odcinków głównych jej dopływów: Dunajca, Wisłoki, Sanu i Wisłoka. Dzięki temu główne ośrodki przemysłowe COP: Mościce, Mielec, Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Rzeszów, Przemyśl, miały otrzymać dogodny dostęp do projektowanej drogi wodnej¹⁰⁶.

Projekt Matakiewicza wydawał się nader skromny nawet w porównaniu z opracowanym przez niego programem z 1930 r. Po jego zrealizowaniu Przemsza i górna Wisła na odcinku od Mysłowic do ujścia Dunajca mogły stanowić drogę wodną dla statków 100–150-tonowych. Dopiero poniżej ujścia Dunajca ładowność statków miała przekroczyć 500 ton, pod warunkiem zasilenia Wisły ze zbiorników wodnych w Rożnowie i Czchowiu. Projekt ten cechował się wysokim stopniem znajomości polskich realiów i możliwości finansowych państwa. Przewidywał bowiem realizację zakreślonych robót w ciągu 5–6 lat, przy stosunkowo niskich nakładach sięgających 33 mln zł na ukończenie regulacji Przemszy i górnej Wisły oraz 15 mln zł na regulację dolnych odcinków dopływów Wisły. Autor projektu uważał, że dopiero po wykonaniu tego minimalnego zakresu robót możliwe będzie przystąpienie do opracowania wielkiego programu, obejmującego budowę kanału Katowice – Kraków, kanalizację Wisły od Krakowa do ujścia Dunajca i dalej regulację Wisły na małą wodę dla statków o nośności 600–1000 ton¹⁰⁷.

Ogłoszony w lipcu 1937 r. projekt Matakiewicza zbiegł się w czasie z pracami studialnymi nad 30-letnim programem robót wodnych, prowadzonymi przez specjalistów z Biura Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji. Cele tego programu zaprezentowane zostały w referatach wygłoszonych na Pierwszym Polskim Kongresie Inżynierów we Lwowie w dniach 12–14 września 1937 r.¹⁰⁸

Program 30-letni przewidywał wykonanie na terenie całego kraju regulacji rzek nadających się do żeglugi o łącznej długości 4141 km kosztem 540 mln zł oraz budowę 3828 km sztucznych dróg wodnych kosztem 835 mln zł. Oprócz tego w programie tym uwzględnione zostały nakłady na budowę portów, zbiorników retencyjnych, regulację rzek spławnych i potoków górskich (375 mln zł), koszty utrzymania dróg wodnych (400 mln zł), a także budowę elektrowni wodnych (100 mln zł). Ten ogromny program

¹⁰⁶ M. Matakiewicz, *Droga wodna górnej Wisły jako podstawa zaopatrzenia Centralnego Okręgu Przemysłowego i główna linia przewozu polskiego węgla i innych surowców*, Lwów 1937, s. 4.

¹⁰⁷ Tamże, s. 11.

¹⁰⁸ *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. II. Sekcja podstawowych urządzeń gospodarczych*, Warszawa 1938, s. 52–82; s. 104–126.

miał pochłonąć nakłady inwestycyjne w wysokości 2250 mln zł. W razie jego realizacji państwo musiałoby przeznaczać na ten cel 75 mln zł rocznie¹⁰⁹.

Opracowany przez Biuro Dróg Wodnych program 30-letni stanowił przyszłościową, mało skonkretyzowaną wizję układu sieci dróg wodnych w Polsce. Kreśląc dalekosiężne plany odwracał uwagę od najpilniejszych potrzeb w tym zakresie. W odniesieniu do problemu drogi wodnej Śląsk – COP prezentował odmienną koncepcję od przedstawionej przez Maksymiliana Matakiewicza, postulował bowiem w miejsce kanalizacji Wisły, dokończenie kanału Smolice – Kraków oraz wybudowanie sztucznej drogi wodnej w postaci kanału lateralnego Kraków – Sandomierz z odgałęzieniem do Niska. Koszt wykonania tak pomyślanej drogi wodnej wynosić miał 74 mln zł. Dzięki tym nakładom możliwe byłoby – zdaniem projektodawców – uzyskanie krótszego szlaku o lepszych warunkach nawigacyjnych, po którym mogłyby poruszać się barki o ładowności 600 ton. Budowa tego kanału umożliwiłaby w przyszłości wykonanie sztucznej drogi wodnej Wisła – Dniestr, a więc realizację koncepcji kanału Małopolskiego, zaprojektowanego jeszcze przez władze austriackie w 1901 r.¹¹⁰

Projekt powyższy wywołał żywą reakcję na łamach ówczesnej prasy. Szczególnie interesujący przebieg miała polemika pomiędzy Antonim Olszewskim, prezesem Unii Polskiego Przemysłu Górniczo-Hutniczego a inż. Tadeuszem Tillingerem pełniącym obowiązki kierownika referatu budowy kanałów w Biurze Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji. W rezultacie tej dyskusji ukazało się szereg artykułów w „Przeglądzie Gospodarczym” i na łamach „Gospodarki Wodnej”¹¹¹.

Krytyczne stanowisko Olszewskiego wobec koncepcji budowy sztucznej drogi wodnej zagłębie węglowe – COP wynikało z przeświadczenia o nierealności wykonania tego zadania w stosunkowo krótkim terminie oraz problematycznej rentowności całego przedsięwzięcia. Postulował więc, zamiast budowy kanału lateralnego do Sandomierza, wykonanie niezbędnych robót regulacyjnych na Przemszy i Wiśle, w celu przystosowania tej drogi wodnej do przewozu węgla barkami o ładowności 150–250 ton. Nacechowane realizmem propozycje Olszewskiego w ogólnych zarysach zgodne były z postulatami zgłoszonymi wcześniej przez Matakiewicza¹¹².

¹⁰⁹ T. Tillinger, *Zagadnienie dróg wodnych w Polsce* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*. Cz. II, s. 82.

¹¹⁰ Tamże, s. 72–78.

¹¹¹ A. Olszewski, *Wisła jako arteria węglowa*, „Przegląd Gospodarczy” 1938, z. 4, s. 142–147; z. 5, s. 186–189; z. 6, s. 226–233; z. 7, s. 273–277; T. Tillinger, *Zagadnienie sztucznych dróg wodnych w Odrodzonej Polsce*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 5, s. 246–249; *W sprawie drogi wodnej zagłębie węglowe – Centralny Okręg Przemysłowy*, Odbitka z zesz. 12 i 13 „Przeglądu Gospodarczego” z 1938 r., Warszawa 1938.

¹¹² Koszt budowy kanału lateralnego do Sandomierza szacował Olszewski na 305 mln zł. Zob. A. Olszewski, *Wisła jako arteria węglowa*, „Przegląd Gospodarczy” z. 6, s. 231–233; z. 7, s. 176–277.

W dyskusji tej Tillinger ustąpił z zajmowanego dotychczas alternatywnego stanowiska, uznając potrzebę regulacji Przemszy i Wisły na całej jej długości, podkreślając jednocześnie, że wykonanie tego typu robót, jakkolwiek niezbędne ze względów przeciwpowodziowych, nie stworzy odpowiednich warunków dla żeglugi, zapewniających przewóz znacznie tańszy od kolejowego. Zasadniczą przeszkodę dla osiągnięcia tego celu stanowiła nie-spotykana na innych odcinkach Wisły krętość koryta rzeki i spadek zwierciadła wody poniżej 120 cm. Pokonanie tych trudności możliwe było – jego zdaniem – pod warunkiem wykonania jednego z dwóch wariantów dodatkowych inwestycji:

1) Budowa zbiorników zasilających z pozostawieniem rzeki swobodnie płynącej. Koszt tego przedsięwzięcia oszacowany na 70 mln zł umożliwiłby uzyskanie drogi wodnej dla statków o ładowności 200 ton;

2) Utworzenie sztucznej drogi wodnej dla statków 600-tonowych, której realizacja byłaby możliwa przez:

a) wykorzystanie koryta Wisły i Przemszy przez powiększenie ich głębokości, czyli skanalizowanie rzeki przy pomocy jazów piętrzących;

b) lub budowę kanału lateralnego, tj. równoległego do koryta rzeki¹¹³.

Tillinger, prezentując oba warianty drogi wodnej Śląsk – COP, optował za budową kanału lateralnego do Sandomierza i Niska. Zasadniczym argumentem, przemawiającym za realizacją tego kanału, miał być wybór jego przyszłej trasy przebiegającej według założeń projektowych na południe od Wisły w pobliżu takich miejscowości, jak Mościce, Mielec, Majdan, Nisko, a więc ośrodków rozbudowującego się w COP przemysłu. Rozwiązanie to miało być tym dogodniejsze, że skracало odległość z Mysłowic do Niska z 343 km (Wisłą i Sanem) do 259 km kanałem, a biorąc pod uwagę śluzy i licząc każdą za 4 km drogi, z 375 km do 319 km. Ponadto kanał przechodząc tuż koło miejscowości, gdzie powstawały nowe zakłady przemysłowe, umożliwiałyby bezpośredni wyładunek z barek do składów fabrycznych. Warunków takich nie mogła stworzyć uregulowana Wisła, wymagająca budowy portów oraz dowozu z nich surowców do zakładów przemysłowych¹¹⁴.

W uzasadnieniu koncepcji budowy sztucznych dróg wodnych brane były również pod uwagę obliczenia kosztów przewozu ze Śląska do COP, dokonane przez inż. Mariana Chudzyńskiego z Biura Dróg Wodnych. Wskazywały one na możliwość znacznej obniżki cen węgla w rejonie Sandomierza i Niska, której wielkość uzależniona była od przyjęcia do realizacji jednego z czterech wariantów drogi wodnej¹¹⁵:

¹¹³ T. Tillinger, *Droga wodna zagłębie – COP* [w:] *W sprawie drogi wodnej zagłębie węglowe – Centralny Okręg Przemysłowy*, Warszawa 1938, s. 7–8.

¹¹⁴ T. Tillinger, *Droga wodna z zagłębia węglowego do Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 2, s. 64–65.

¹¹⁵ M. Chudzyński, *Analiza kosztów własnych przewozu drogą wodną z zagłębia węglowego do Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 2, s. 71–72; Pro-

- I. Przemsza i Wisła uregulowane, swobodnie płynące i zasilane wodą ze zbiorników retencyjnych, San skanalizowany. Przeciętny tonaż barek 200 ton, przy zanurzeniu 110 cm;
- II. Przemsza i Wisła skanalizowane do Smolic (46 km), kanał Smolice – Kraków, dalej Wisła skanalizowana do ujścia Dunajca (82 km), stąd wolno płynąca i zasilana ze zbiorników aż do ujścia Sanu (108 km), San skanalizowany. Tonaż barek 550 ton z zanurzeniem do 170 cm.;
- III. Przemsza skanalizowana w górnej części, dalej kanał lateralny przekraczający Wisłę pod Smolicami i łączący się z nią w Krakowie, od tego miejsca znów kanał aż do ujścia Dunajca, stąd Wisła swobodnie płynąca i zasilana zbiornikami, San skanalizowany. Tonaż barek 550–600 ton przy zanurzeniu 170 cm;
- IV. Kanał lateralny do Sandomierza z odgałęzieniem do Niska. Tonaż barek 600 ton przy zanurzeniu 190 cm.

Projekt budowy sztucznej drogi wodnej ze Śląska do COP spotkał się z żywym zainteresowaniem opinii publicznej. Ówczesna prasa opowiadała się za wyborem wariantu przewidującego budowę kanału lateralnego do ujścia Dunajca oraz kanalizację Wisły i dolnego Sanu. Podkreślała przy tym korzyści wynikające z ograniczenia przewozów koleją na rzecz transportu drogą wodną. Oszczędności z tego tytułu, przy oszacowaniu potencjalnych dostaw węgla do COP na 4 mln ton, osiągnąć miały około 16 mln zł rocznie¹¹⁶. Z wyliczeń Mariana Chudzyńskiego wynikało, że oszczędności na kosztach transportu, w razie zastosowania III wariantu drogi wodnej, mogły być wyższe dla tej masy ładunków, gdyż wynosić miały 21,6 mln zł rocznie¹¹⁷.

Problem budowy sztucznej drogi wodnej wydał się więc przedsięwzięciem celowym ze względów ekonomicznych. Wymagał jednakże ogromnych nakładów inwestycyjnych, amortyzujących się co najmniej przez kilkanaście lat. Z tego powodu realizacja projektów sztucznych kanałów lateralnych na tak wielką skalę od samego początku wydawała się mało prawdopodobna. Zresztą prowadzone w Biurze Dróg Wodnych studia i projekty przystosowania omawianego szlaku wodnego dla celów wielkiej żeglugi śródlądowej, częściowo za pomocą skanalizowanych rzek i kanałów lateralnych, nie były jeszcze całkowicie zakończone. Projektodawcy z Ministerstwa Komunikacji traktowali własną koncepcję jako swego rodzaju wizję przyszłościową, przedstawioną do dyskusji specjalistom i działaczom gospodarczym. Spośród wszystkich bieżących zadań budownictwa wodno-komunikacyjnego także fachowcy z Biura Dróg Wodnych za pierwszoplanowe uważali

blem Śląska i COP to problem kanałów. „Nowe Wiadomości Ekonomiczne” nr 2, listopad 1938, s. 36.

¹¹⁶ Woda – naturalna droga łącząca COP ze Śląskiem, „Polska Zbrojna” nr 306 z 15 listopada 1938, s. 8; Kanał zagłębie węglowe – COP koniecznością chwili, „Ziemia Tarnowska” nr 8 z 9 kwietnia 1939 r., s. 2–3.

¹¹⁷ M. Chudzyński, *Analiza kosztów...*, s. 36.

ukończenie robót rozpoczętych przed laty na kanale Spytkowice – Kraków oraz kontynuowanie regulacji Wisły na odcinku od ujścia Dunajca do Sandomierza¹¹⁸.

Niestety, rachuby na przyspieszenie realizacji robót wodno-komunikacyjnych w górnym biegu Wisły, w związku z budową Centralnego Okręgu Przemysłowego, ziściły się tylko w niewielkim stopniu. W programach inwestycyjnych rządu nastąpił wprawdzie wzrost nakładów na nowe budowle wodne z 9 277 000 zł w roku budżetowym 1936/37 do 23 900 000 zł w 1937/38 r. oraz 33 305 000 zł w 1938/39 r., jednakże potrzeby finansowe dla wykonania najpilniejszych prac przy drogach wodnych szacowano na 60–70 mln zł rocznie. Tymczasem przyznawane Ministerstwu Komunikacji dotacje budżetowe, kredyty inwestycyjne i środki Funduszu Pracy tylko częściowo wykorzystywane były na budowę dróg wodnych. Ministerstwo to, z przyznanych mu środków finansowych na budownictwo wodne, pokrywało także wydatki związane z budową zbiorników retencyjnych oraz ponosiło nakłady na uporządkowanie gospodarki wodnej Kresów Wschodnich¹¹⁹.

Ustalenie wielkości wydatków inwestycyjnych na budowę drogi wodnej górnej Wisły nie jest możliwe w oparciu o istniejące materiały źródłowe. W sumarycznych zestawieniach wydatków na ten cel mieściły się również nakłady na budowę kanału Warta – Gopło, kanału Kamiennego na Wołyniu, regulację Prypeci, budowę elektrowni wodnej w Turniszkach koło Wilna itd.¹²⁰

Pewien pogląd na zakres robót wodno-regulacyjnych w dorzeczu górnej Wisły daje suma 6 095 000 zł przyznana na ten cel z Funduszu Pracy w roku budżetowym 1938/39. Kwota ta przeznaczona została na następujące inwestycje¹²¹:

• regulacja Czarnej Przemszy i jej dopływu Pogorii na terenie Będzina, Dąbrowy Górniczej i Sosnowca	900 000 zł
• regulacja rzeki Brynicy na terenie woj. śląskiego	1 000 000 zł
• regulacja Białej Przemszy i Wisły na terenie woj. krakowskiego	870 000 zł
• budowa kanału węglowego Spytkowice – Kraków	1 250 000 zł
• obwałowanie Wisły pod Sandomierzem i Zawichostem	2 075 000 zł
	Razem: 6 095 000 zł

Środki finansowe z Funduszu Pracy wykorzystywane były przede wszystkim do walki z bezrobociem. Na dobrą sprawę jedynie kwota 2 120 000 zł

¹¹⁸ E. Romański, *Prace Biura Dróg Wodnych*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 1, s. 18–19; Tenże, *W sprawie drogi wodnej zagłębie węglowe – Centralny Okręg Przemysłowy na tle najważniejszych zagadnień wodnych w Polsce*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 2, s. 62.

¹¹⁹ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5135. Wykaz inwestycji niektórych resortów państwowych w latach 1928/29, 1935/36, 1936/37; Sprawozdanie stenograficzne z 10 posiedzenia Sejmu V kadencji w dniu 15 lutego 1939, łam 6; J. Wowkonowicz, *Nasze drogi wodne naturalne i ich wykorzystanie*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 5, s. 242.

¹²⁰ AAN, Min. Skarbu, sygn. 3. Biuletyn Informacyjny Ministerstwa Skarbu, nr 5, lipiec 1939, s. 21.

¹²¹ 5 lat Funduszu Pracy, „Polska Zbrojna” nr z 29 lipca 1938 r.

przeznaczona na regulację Białej Przemszy i Wisły na terenie woj. krakowskiego oraz kontynuację budowy kanału Spytkowice – Kraków wykazywała bezpośredni związek z powstającą drogą wodną Śląsk – COP¹²². Pozostałe nakłady miały przyczynić się do usprawnienia odprowadzania wód kopalnianych w zagłębiu węglowym oraz do zabezpieczenia użytków rolnych w powiecie sandomierskim przed skutkami powodzi oraz corocznymi wylewami Wisły i jej dopływów. W latach 1938–1939 roboty regulacyjne polegały głównie na sypaniu wałów ochronnych na lewym brzegu Wisły między Sandomierzem i Zawichostem oraz obwałowaniu jej dwóch dopływów: Koprzywiarki i Opatówki. Przy pracach tych zatrudnionych było 850 bezrobotnych, skierowanych przez Fundusz Pracy z Częstochowy, Zawiercia i Sosnowca¹²³.

Przyznawane przez państwo środki finansowe były niewspółmiernie małe w stosunku do potrzeb i nie mogły w znaczący sposób przyczynić się do przeobrażenia Wisły w arterię komunikacyjną na miarę rozwijającej się u schyłku lat trzydziestych industrializacji kraju. W całym dwudziestolecu międzywojennym na nowe prace regulacyjne na Wiśle wydano niewiele ponad 40 mln zł. Suma ta w stosunku do ogólnego zapotrzebowania na ten cel, wynoszącego około 300 mln zł, była zbyt mała, aby można było przy jej użyciu wydatnie usprawnić koryto Wisły dla żeglugi. Na liczącym 718 km odcinku rzeki od ujścia Przemszy do Otłoczyna wykonano około 240–250 km nowych tam faszynowych i odbudowano około 180 km tam starych, co przyczyniło się do powstrzymania dalszego dziczenia łożyska Wisły, nie mogło jednak przynieść rezultatów pożądaných przez żeglugę¹²⁴.

Perspektywy rozwoju robót publicznych przy budowie drogi wodnej Śląsk – COP przedstawiały się niepomyślnie. W czerwcu 1939 r., w związku z napiętą sytuacją międzynarodową, wicepremier Kwiatkowski dokonał korekty planu 3-letniego na lata 1939–1942, uznając za niecelowe zwiększanie nakładów na inwestycje o charakterze ogólnogospodarczym, których wykonanie oraz uzyskanie efektów ekonomicznych wymagało dłuższego czasu. Do inwestycji tego typu zaliczył w pierwszej kolejności budowę kanałów, obwałowań i regulację rzek. Zalecił natomiast przyspieszenie inwestycji mających bezpośredni związek z obronnością państwa¹²⁵. W ten oto sposób, nie po raz pierwszy i nie ostatni w naszych dziejach, jedno z najważniejszych zagadnień przebudowy polskiej infrastruktury komunikacyjnej nie doczekało się kompleksowego rozwiązania, ustępując miejsca innym potrzebom społecznym i państwowym.

¹²² Według sprawozdania Komisji Budżetowej Sejmu wydatki łączne na regulację górnej Wisły i budowę kanału Spytkowice – Kraków wynosiły w 1938/39 r. 2 530 000 zł. Zob. Sejm V kadencji, druk nr 100, cz. II, *Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu Ministerstwa Komunikacji*, s. 6.

¹²³ *Roboty regulacyjne na Wiśle*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 19, s. 8.

¹²⁴ J. Wowkonowicz, *Nasze drogi wodne...*, s. 243.

¹²⁵ AAN, Min. Skarbu, sygn. 5. Plan inwestycyjny 1939/40.

Uwagi końcowe

W rozważaniach naszych zdołaliśmy wykazać, że programowa i przestrzenna konstrukcja Centralnego Okręgu Przemysłowego nawiązywała wprost do wcześniejszych przedsięwzięć industrialnych w rejonie bezpieczeństwa. W latach 1922–1936 proces ten odbywał się według wytycznych władz wojskowych, jednakże nosił cechy działań doraźnych, umotywowanych wyłącznie potrzebami obronności państwa. Poczynając od wiosny 1937 r. program rozbudowy przemysłu wojennego włączony został do planu 4-letniego. Oznaczało to, że w jego realizacji, obok Ministerstwa Spraw Wojskowych, uczestniczyły również resorty cywilne¹. Od tego momentu wydatki na COP, stanowiące część składową owego planu, silnie oddziaływały na całokształt nakładów inwestycyjnych w Polsce. Wpływ ten najwyraźniej zaznaczył się w inwestycjach przemysłowych skarbu państwa i przedsiębiorstw państwowych, które powiększyły się skokowo z 84,9 mln zł w 1936/37 r. do 335,6 mln zł w 1937/38 r.²

W trzech okresach budżetowych – 1936/37, 1937/38 i 1938/39 – nakłady skarbu państwa, przedsiębiorstw państwowych, autonomicznego skarbu śląskiego, samorządów terytorialnych oraz instytucji ubezpieczeń publicznych (ZUS, PZUW) wykazywały wysoką dynamiką rozwojową i osiągnęły kwotę 2509,7 mln zł. Ponadto w ostatnich pięciu miesiącach poprzedzających wojnę (kwiecień–sierpień 1939 r.) sam tylko skarb państwa wydatkował na inwestycje wojskowe i cywilne 508,5 mln zł³. Wynika z tego, że na inwestycje publiczne przeznaczono w omawianym okresie łącznie ponad 3 mld zł (tab. 15), podczas gdy w całym dwudziestoleciu wielkość nakładów na cele rozwojowe, poniesionych przez instytucje państwowe i samorządowe, szacowano na około 10 mld zł⁴. Nie ulega wątpliwości, że niespotykana

¹ Por. CAW, SeKOR, sygn. I.303.4.226. Pismo ministra skarbu E. Kwiatkowskiego do ministra spraw wojskowych z 13 listopada 1936 r.; Pismo ministra skarbu E. Kwiatkowskiego do szefa Sztabu Głównego z 18 listopada 1936 r.

² A.K. Ivánka, *Inwestycje publiczne w czteroleciu 1934/1935–1937/1938*, „Polska Gospodarcza” 1939, t. XX, z. 14, s. 576

³ E. Kwiatkowski, *Dziennik czynności ministra skarbu*. Oprac. J. Rakowski, „Zeszyty Historyczne”, z. 96, Paryż 1991, s. 8–10 i 22.

⁴ *Inwestycje z funduszy publicznych*, „Przegląd Dostawców Rządowych, Wojskowych i Samorządowych” 1939, nr 3, s. 2–4.

dotychczas mobilizacja inwestorów publicznych możliwa była dzięki planowej polityce E. Kwiatkowskiego⁵.

TABELA 15. INWESTYCJE PUBLICZNE W LATACH 1936/37–1939/40 W MLN ZŁ

Inwestorzy	Okres budżetowy				Ogółem
	1936/37	1937/38	1938/39	I IV–31 VIII 1939	
Koncern skarbu państwa*	327,7	693,8	816,5	508,5	2346,5
Skarb śląski	31,8	27,3	29,6		88,7
Samorząd terytorialny	167,3	181,5	197,0		545,8
Ubezpieczenia publiczne	5,5	11,7	20,0		37,2
Razem	532,3	914,3	1063,1	508,5	3018,2

* Skarb państwa, monopole i przedsiębiorstwa państwowe.

Źródła: AAN, Min. Skarbu, sygn. 5. Inwestycje publiczne w latach 1936/37–1939/40; E. Kwiatkowski, *Przemówienie wicepremiera... na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 8 lutego 1939 r.*, „Drogi Polski” 1939, s. 130; A.K. Ivánka, *Inwestycje publiczne w czterolecie 1934/35–1937/38*, „Polska Gospodarcza” 1939, t. XX, z. 14, s. 576.

Wyodrębnienie rzeczywistych wydatków na budowę COP z ogółu nakładów inwestycyjnych utrudnia niedostatek wiarygodnych informacji źródłowych. Z oświadczenia ministra skarbu wynika, że przeznaczono na ten cel 23–25% sumy globalnej planowanej na inwestycje i roboty publiczne w całej Polsce. Daje ono podstawy do przypuszczeń, że nakłady państwa i samorządów poczynione w COP wahały się w granicach 690–750 mln zł⁶. Szczątkowe dane, którymi dysponujemy pozwalają jedynie na oszacowanie inwestycji przeznaczonych na powiększenie potencjału przemysłu wojennego. W programie modernizacji sił zbrojnych na lata 1936–1942 koszty te, łącznie z zakupami surowców i badaniami geologicznymi, preliminowano na 500–550 mln zł⁷. Według relacji gen. A. Litwinowicza, w okresie od 1 października 1936 r. do 31 marca 1939 r. nakłady na inwestycje w przemyśle zbrojeniowym wyniosły 450 mln zł, wliczając w to kredyty gotówkowe i materiałowe MSWojsk., inwestycje dokonane z funduszy rezerwowych i amortyzacyjnych przedsiębiorstw państwowych i prywatnych współpracujących z wojskiem. Należy jednak mieć na uwadze, że pewna część tych wydatków poniesiona została na zwiększenie zdolności wytwórczych zakładów funkcjonujących w Warszawskim Okręgu Przemysłowym, m.in. Państwowej Fabryki Karabinów w Warszawie, Zakładów Mechanicznych „Ursus” w Czechowicach, fabryki obrabiarek Stowarzyszenia Mechaników Polskich

⁵ M.M. Drozdowski, *Eugeniusz Kwiatkowski...*, s. 116–118.

⁶ E. Kwiatkowski, *Przemówienie wygłoszone 20 października 1937 r.*, „Polska Gospodarcza” 1937, t. XVIII, s. 1361.

⁷ K. Krzyżanowski, *Wydatki wojskowe Polski w latach 1918–1939*, Warszawa 1976, s. 136–139.

w Pruszkowie. W związku z tym można przyjąć z dużym prawdopodobieństwem, że u schyłku lat trzydziestych na utworzenie nowych fabryk oraz rozbudowę już istniejących w COP zakładów zbrojeniowych wydatkowano około 400 mln zł. Wymieniona kwota umożliwiła wykonanie 80% zadań inwestycyjnych przemysłowych, zaplanowanych na okres 4–5 lat⁸.

Program rozbudowy przemysłu wojennego przewidywał powstanie 17 nowych wytwórni. W chwili wybuchu wojny objęte nim zadania inwestycyjne znajdowały się w różnym stadium realizacji:

- ukończono i przekazano do eksploatacji 5 zakładów przemysłowych: Fabrykę Obrabiarek H. Cegielskiego w Rzeszowie, kombinat metalurgiczny Zakładów Południowych w Stalowej Woli, wytwórnię kauczuku syntetycznego Zakładów Chemicznych „Dębica” S.A., Fabrykę Gum Jezdnych „Stomil” w Dębicy oraz wytwórnię magnezu metalicznego w Bliżynie;
- w fazie rozruchu znajdowały się fabryki PZL w Mielcu i Rzeszowie;
- zaawansowana była budowa zakładów amunicyjnych w Majdanie–Dębie i Dąbrowie–Borze, wytwórni prochu i materiałów wybuchowych w Jasle, Sarzynie i Pustkowie, walcowni miedzi i aluminium w Pustyni k. Dębicy, rafinerii miedzi i metali nieżelaznych w Mokrzeszowie k. Tarnobrzega oraz filii Państwowych Zakładów Tele i Radiotechnicznych w Poniatowej;
- rozpoczęto budowę fabryki amunicji średniokalibrowej i broni maszynowej w Jawidzu na Lubelszczyźnie oraz huty aluminium w Stalowej Woli.

W ramach tego programu powiększono zdolności wytwórcze Zakładów Starachowickich, Państwowej Wytwórni Prochu i Materiałów Kruszących w Pionkach, Wytwórni Węgla Aktywnego w Skarżysku, Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach oraz dokończono budowę wytwórni celulozy w Niedomicach. Ponadto rozbudowano moce energetyczne zakładów elektrycznych w Pionkach, Skarżysku, Starachowicach i Mościcach. Oddano do użytku nowoczesną elektrownię ciepłą w Stalowej Woli i zapoczątkowano budowę drugiej takiej samej w Stykowie k. Starachowic oraz hydroelektrowni na zaporze w Rożnowie.

W bilansie dokonań uwzględnić należy również nakłady państwa na elektryfikację, gazyfikację, budownictwo drogowe i kolejowe, budowę zbiorników wodnych na Dunajcu, regulację górnej Wisły dla celów transportowych. W latach 1937/38–1938/39 na urządzenia infrastrukturalne i wspomaganie na terenie COP budownictwa mieszkaniowego wydatkowało ono około 150 mln zł⁹.

W realizacji rządowego programu inwestycyjnego, obok skarbu państwa, uczestniczyły przedsiębiorstwa państwowe i firmy prywatne. Według informacji Delegatury Związku Izb Przemysłowo-Handlowych RP w San-domierzu w lipcu 1939 r. na terenie COP znajdowało się w budowie 45

⁸ A. Litwinowicz, *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia...*, s. 172–173.

⁹ Por. AAN, Min. Skarbu, sygn. 5135. Zestawienie wydatków na inwestycje w latach 1937/38–1938/39; B. Sitkowski, *Centralny Okręg Przemysłowy*, „Przegląd Dostawców Rządowych, Wojskowych i Samorządowych” 1939, nr 3, s. 14–17.

większych i średnich fabryk oraz 60 mniejszych wytwórni. Napływowi kapitału sprzyjał system preferencji podatkowych, znowelizowany ustawą z 9 kwietnia 1938 r. W Ministerstwie Skarbu o ulgi inwestycyjne ubiegało się ponad 70 różnych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych. Na wniosek ministrów przemysłu i handlu oraz spraw wojskowych prawo do zwolnień z podatku dochodowego otrzymało 26 firm, które już zainwestowały lub przedłożyły kosztorysy przedsięwzięć inwestycyjnych na łączną kwotę 80 mln zł¹⁰. Z przywileju tego skorzystały Państwowe Zakłady Tele i Radiotechniczne oraz spółki akcyjne z przewagą kapitałową skarbu państwa: Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych S.A., Wspólnota Interesów S.A., Huta Aluminium S.A. Wymienionym firmom przyznano zwolnienia podatkowe w wysokości 36,6 mln zł¹¹. Ponadto w sierpniu 1939 r. wielką ulgę, w kwocie 11,8 mln zł, otrzymały Zjednoczone Fabryki Związków Azotowych z tytułu nakładów poczynionych w Mościcach¹². Oprócz tego państwowe przedsiębiorstwa skomercjalizowane, np. Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin” w Drohobyczu (budowa gazociągu), Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia, Państwowa Wytwórnia Prochu, Państwowe Zakłady Lotnicze, zwolnione były z obowiązku odprowadzania do budżetu państwa części zysku brutto, ponieważ przeznaczyły go na cele rozwojowe. W 1939 r. przedsiębiorstwa te zamierzały wydatkować z tego tytułu 35,6 mln zł na ogólną kwotę 94,9 mln zł zaplanowanych inwestycji¹³.

Wśród największych spółek prywatnych, które zainwestowały w COP ponad 1 mln zł, wymienić należy: Lignożę S.A. w Katowicach, Walcownię Metali S.A. w Dziedzicach, Sp. Akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich, Przemysł Metalowy „Granat” S.A., Herzfeld i Victorius S.A. w Grudziądzu, Zakłady Metalowe „Dwikozy” S.A. w Krakowie, Fabrykę Masek i Sprzętu Przeciwigazowego S.A. w Warszawie, Sp. Akc. Pabianickich Fabryk Bawełnianych „Krusche i Ender”, Fabrykę Portland – Cementu „Nad Kamienną” S.A. Ogółem firmy prywatne otrzymały prawo do ulg inwestycyjnych na kwotę około 44 mln zł¹⁴.

W ślad za dużymi przedsiębiorstwami do Delegatury Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Sandomierzu napływały oferty inwestycyjne od dysponentów bardzo drobnego kapitału prywatnego. W pierwszym kwartale 1939 r. zgłosiło się 521 firm i osób fizycznych z zamiarem założenia w COP

¹⁰ J. Rakowski, *Rozwój akcji inwestycyjnej w roku 1939. Referat dyrektora Gabinetu Ministra Skarbu z 27 lipca b.r.*, „Polska Gospodarcza” 1939, t. XX, z. 30, s. 1101.

¹¹ Muzcum Okręgowe w Rzeszowie, sygn. MRR-K/34. Zestawienie zakładów w COP, które otrzymały ulgi podatkowe.

¹² AAN, Min. Skarbu, sygn. 5891, k. 28. Postanowienie ministra skarbu z 14 sierpnia 1939 r. w sprawie ulg dla firmy Zjednoczone Fabryki Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie; k. 38–39. Pismo Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 3 lutego 1939 r.

¹³ E. Kwiatkowski, *Dziennik czynności...*, s. 11.

¹⁴ AAN, Min. Skarbu, sygn. 6564. Wykaz przedsiębiorstw i osób, którym przyznano prawo do ulg na podstawie ustawy o ulgach inwestycyjnych z 9 kwietnia 1938 r.

nowych przedsiębiorstw lub przeniesienia zakładów z innych terenów. Łącznie wszyscy pretendenci reprezentowali kapitał w wysokości około 3,5 mln zł, który miał posłużyć do utworzenia 290 warsztatów rzemieślniczych, 185 placówek handlowych oraz 46 małych zakładów przemysłowych¹⁵. W rzeczywistości jednak wielu spośród tych kandydatów nie rozporządzało wystarczającymi zasobami finansowymi, niezbędnymi do podjęcia samodzielnej działalności gospodarczej¹⁶.

Ulgi podatkowe stymulowały inwestycje sektora prywatnego w ograniczonym zakresie. Zasadniczym tego powodem były jego niewielkie możliwości akumulacyjne. Według obliczeń M. Kaleckiego i L. Landaua w 1929 r. osiągnęły one zaledwie 33,3%, podczas gdy akumulacja sektora publicznego (państwo, samorząd, instytucje społeczne) wynosiła 66,7%¹⁷. U schyłku lat trzydziestych, w następstwie wielkiego kryzysu, stosunek ten uległ dalszym zmianom na niekorzyść kapitału prywatnego, wywierając bezpośredni wpływ na jego zdolności inwestycyjne. Z ustaleń K. Secomskiego wynika, że w okresie od 1 kwietnia 1936 r. do 31 marca 1939 r. na kapitał ten przypadało 23,2%, na sektor publiczny zaś 76,8% ogółu nakładów inwestycyjnych w Polsce¹⁸.

Przewaga inwestycji państwowych w procesie industrializacji narastała wskutek słabości kapitału prywatnego i jego niezdolności do rozwiązywania najważniejszych dla kraju problemów ekonomicznych¹⁹. Wobec tego państwo zmuszone było do podejmowania na szeroką skalę działalności inwestycyjnej niejako w zastępstwie prywatnych właścicieli środków produkcji. Owe tendencje etatystyczne szczególnie wyraziście wystąpiły w Centralnym Okręgu Przemysłowym, gdzie inwestycje zbrojeniowe i infrastrukturalne służyć miały podniesieniu potencjału obronnego i zniwelowaniu następstw zacofania cywilizacyjnego.

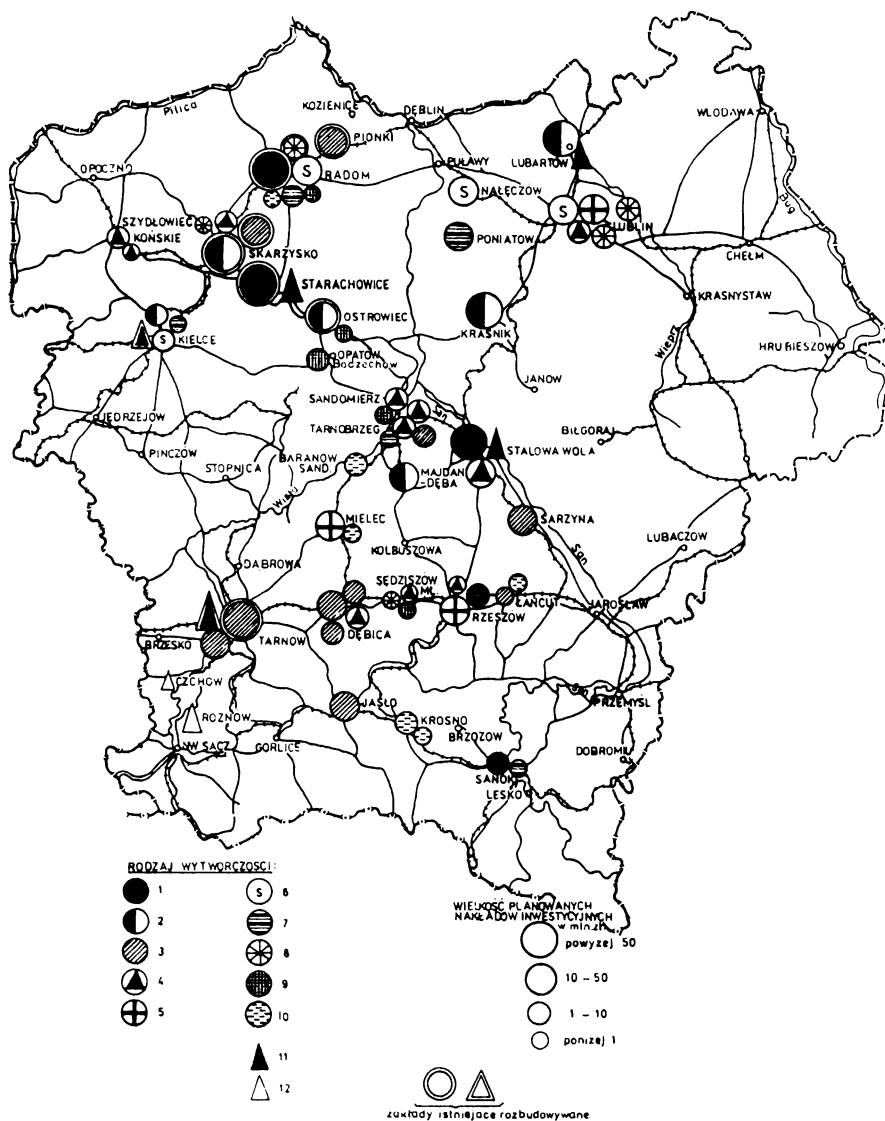
¹⁵ *Wielki napływ przedsiębiorstw prywatnych do COP*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 23, s. 8.

¹⁶ Np. w styczniu i lutym 1939 r. na 35 zgłoszonych do ulokowania w COP zakładów przemysłowych tylko 9 kandydatów posiadało środki kapitałowe wystarczające do zrealizowania zaplanowanych inwestycji. Zob. *Z działalności Delegatury Związku Izby Przemysłowo-Handlowych dla COP w Sandomierzu*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy” 1939, nr 12, s. 8.

¹⁷ M. Kalecki, L. Landau, *Szacunek dochodu społecznego w r. 1929*, Warszawa 1934, s. 44; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Druga Rzeczypospolita. Gospodarka, społeczeństwo, miejsce w świecie*, Warszawa 1977, s. 211–212

¹⁸ Dane te odnoszą się do „nowych” inwestycji. K. Secomski oszacował także wydatki państwa i kapitału prywatnego na tzw. „reinvestycje”, które nie są przez nas brane pod uwagę, ponieważ nakłady te przeznaczone były na odtworzenie zużytych środków trwałych: budynków, maszyn i urządzeń. Zob. K. Secomski, *Podstawy polityki inwestycyjnej*, cz. III, Warszawa 1947, s. 60 i 79.

¹⁹ Szerzej na ten temat: R. Kołodziejczyk, *Burżuazja polska w XIX i XX wieku*, Warszawa 1979, s. 154–157.



Ryc. 14. Rozmieszczenie inwestycji przemysłowych w COP według stanu na 1 września 1939 roku

Legenda: 1 – fabryka broni; 2 – wytwórnie amunicji; 3 – wytwórnie materiałów wybuchowych i środków chemicznych; 4 – przemysł metalowy i metalurgiczny; 5 – fabryki lotnicze; 6 – fabryki samochodów i motocykli; 7 – fabryki sprzętu elektrotechnicznego; 8 – wytwórnie drobnego sprzętu wojskowego; 9 – przemysł mineralny i ceramiczny; 10 – przemysł włókienniczy i odzieżowy; 11 – elektrownie ciepłe; 12 – hydroelektrownie.

Uwaga: w rycinie uwzględniono wyłącznie inwestycje rozpoczęte.

Źródło: oprac. własne.

Summary

The idea of the Central Industrial Region (Centralny Okręg Przemysłowy, abbr. COP), being carried out during the Second Republic's declining years, was a development of main political and strategic-spatial guidelines, established by the military authorities in 1921 and 1922. It was then, that a plan emerged, to concentrate military investments in so-called "safety triangle". This conception was based on a conviction, shared by the members of the military authorities, about the disadvantageous character of the location of natural resources and industrial plants, concentrated mainly along the country borders, in industrial areas, such as, śląski, krakowski, dąbrowski and częstochowski regions. In case of war with Germany there was a real threat of loss of the vast majority of the economic potential, and thereby of dangerous reduction of Poland's defensive abilities. This danger could only be lessened, if new arms factories would be placed in a distance from country borders, and some of existing industrial plants, or the material reserves would be moved to that central strategic area, which was then identified with the middle part of the basin of the Wisła river. Between 1922 and 1936 the state and private companies invested in connection with that plan about 380 million zlotys that were used to finance building of 10 new factories, developing and modernization of the next 5 existing industrial plants. Most of these new investments were located in Staropolskie Industrial Field (Zagłębie Staropolskie), among others in such cities, as Radom, Skarżysko, Starachowice, Kielce and Pionki, where modern factories were built, producing weapons, ammunition and explosives.

Functional and spatial conception of the Central Industrial Region directly referred to prior industrial undertakings in the "safety area". Between 1922 and 1936 this process was submitted to the guidelines set up by the military authorities, however it included some short-term actions, which were exclusively motivated by the needs of the country defence. As soon as in spring 1937 the program of war industry development was included into four-year investment plan. From this moment – apart from the Ministry of War Affairs – also civil departments began to participate in its realization. Thanks to planned policy of the minister of treasury, Eugeniusz Kwiatkowski, for the first time it was possible to mobilize public funds to that scale. From among 3 billion zlotys, which were spent for investments in the scale of the whole country, a building of the COP cost about 750 million zlotys. Investment expenditures were allocated to build 17 new arms factories. Until the outbreak of the war, in September 1939 the following industrial plants were completed: the metallurgical plant in Stalowa Wola, the machine tool factory in Rzeszów, chemical and tyres plants in Dębica. Many other construction processes were advanced. For instance the construction of the air factories in Mielec and Rzeszów, ammunition plants in Kraśnik and Majdan-Dębie, gunpowder and explosives factories in Jasło, Sarzyn and Pustków. Construction of aluminium works, refinery, foundry and non-ferrous mill were initiated. Productive capacity of arms factories increased in the Staropolski Industrial Field. The state allocated about 150 million zlotys to road and rail investments,

establishing of water reservoirs on the Dunajec river, the Wisła river regulation and supporting of housing construction in COP.

The authorities made efforts to involve private companies in COP. Therefore in 1938, April 9th, they issued a special act on tax relief. Until the war broke out in 1939, private companies took advantage from this tax relief to the amount of 44 million zlotys. As a result of weakness of the private capital managers, a state capital remained superior in the investment process. The state undertook investment activity on a large scale, which was in some way a substitute for private entrepreneurs' one. An economic statism was particularly clearly evident in the area of the Central Industrial Region, where war and infra-structural investments had to serve in raising a potential of defence and in levelling the aftermath of centuries old civilization backwardness.

Wykaz źródeł i opracowań

I. ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Akt Nowych (AAN)

zespoły akt:

Komitetu Ekonomicznego Ministrów (KEM)
Ministerstwa Komunikacji (Min. Kom.)
Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Min. Przem. i Handlu)
Ministerstwa Skarbu (Min. Skarbu)
Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (MSWew.)
Oddziału VI, akta J. Rydygiera (Oddz. VI)
Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej (Prok. Gen.)
Protokoły Posiedzeń Rady Ministrów (Prot. Rady Min.)

Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego w Londynie (AIPiMS)

akta Ministerstwa Sprawiedliwości 1939–1944

Archiwum Muzeum Stalowej Woli (AMSW)

akta Zakładów Południowych 1937–1939

Archiwum Państwowe w Kielcach (APKielce)

akta Wydziału Powiatowego w Końskich (Wydz. Pow. Końskie)

Archiwum Państwowe w Krakowie (APKr.)

zespoły akt:

Agencury Banku Związku Spółek Zarobkowych w Rzeszowie (BZSZ)
Archiwum Dzikowskiego Tarnowskich (ADzT)
Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie (IPHKr)
Powszechnego Banku Kredytowego (PBK)
Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie (UWKr)
Zarządu Państwowego L. Zieleniewski i S-ka (Ziel.)

Archiwum Państwowe w Lublinie (APL)

zespoły akt:

Starostwa Grodzkiego Lubelskiego (St. Gr. Lub.)
Urzędu Wojewódzkiego Lubelskiego Wydział Przemysłowy (UWL Wydz. Przem.)
Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz (ZMPiL)

Archiwum Państwowe w Sandomierzu (APSan.)

zespoły akt:

Akta miasta Sandomierza
Wydziału Powiatowego w Tarnobrzegu (WPT)
Wytwórni Amunicji Nr 3 (Wyt. Am. Nr 3)

Centralne Archiwum Wojskowe (CAW)

zespoły akt:

Biura Administracji Armii MSWojsk. (Biuro Adm. Armii MSWojsk.)
Biura Budżetowego MSWojsk. (Biuro Budż. MSWojsk.)
Biura Przemysłu Wojennego MSWojsk. (Biuro Przem. Woj. MSWojsk.)
Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych (CZWW)
Departamentu Budownictwa MSWojsk. (Dep. Bud. MSWojsk.)
Departamentu III Artylerii i Uzbrojenia (Dep. Art. i Uzbr.)
Departamentu Uzbrojenia (Dep. Uzbr.)
Dowództwa Lotnictwa (Dow. Lotn.)
Gabinetu Ministra Spraw Wojskowych (Gab. Min.)
Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych (GISZ)
Kancelarii Sztabu Głównego (Kanc. SG)
Kierownictwa Zaopatrzenia Uzbrojenia (KZU)
Korpusu Kontrolerów MSWojsk. (Korp. Kontr.)
Oddziału I Sztabu Głównego (Oddz. I SG)
Oddziału II Sztabu Głównego (Oddz. II SG)
Oddziału IV Sztabu Głównego (Oddz. IV SG)
Państwowych Wytwórni Uzbrojenia (PWU)
Rady Wojskowej (Rada Wojsk.)
Sekretariatu Komitetu Obrony Rzeczypospolitej (SeKOR)
Starachowickich Zakładów Górniczych S.A.
Szefa Sztabu Głównego (Szef SG)

Muzeum Okręgowe w Rzeszowie

Materiały z wystawy na 50-lecie Centralnego Okręgu Przemysłowego

II. DOKUMENTY PUBLIKOWANE I DRUKI URZĘDOWE

- „Dziennik Praw Państwa Polskiego” 1918–1919.
- „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego” 1938.
- „Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej” 1919–1939.
- Fabryka Kabli Spółka Akcyjna w Krakowie. Sprawozdanie i zamknięcie rachunkowe za rok operacyjny 1938*, Kraków 1939.
- Kosieradzki W., *Plan Centralnego Okręgu Przemysłowego*, Warszawa 1937.
- Księga gospodarcza Polski. Informator przemysłowo-handlowy 1939*. Oprac. A. Jackowski, Warszawa 1939.
- Kwiatkowski E., *Exposé wiceprezesa Rady Ministrów i ministra skarbu na posiedzeniu Sejmu 1 grudnia 1937 r.*, „Monitor Polski” nr 279 z 3 grudnia 1937.
- Kwiatkowski E., *Przemówienie na plenum Sejmu w dniu 6 lutego 1927 r.* [w:] *Polityka gospodarcza*, t. I, Warszawa 1928.
- Kwiatkowski E., *Przemówienie w Sejmie w dniu 10 czerwca 1936 r.*, „Polska Gospodarcza” 1936, t. XVII.
- Kwiatkowski E., *Przemówienie na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 5 lutego 1937 r.* [w:] *Ku przebudowie gospodarczej*, Warszawa 1937.
- Kwiatkowski E., *Przemówienie 20 października 1937 r.*, „Polska Gospodarcza” 1937, t. XVIII.
- Kwiatkowski E., *Przemówienie w Sejmie w dniu 25 lutego 1938 r.*, „Polska Gospodarcza” 1938, t. XIX.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Kapitały obce w Polsce 1918–1939. Materiały i dokumenty*, Warszawa 1964.
- Mały Rocznik Statystyczny 1938–1939*.
- Martin W., *Wytyczne polityki inwestycyjnej. Referat wygłoszony na konferencji informacyjnej w Ministerstwie Skarbu 15 listopada br.*, „Polska Gospodarcza” 1936, t. XVII.
- Materiały odnoszące się do działalności rządu w czasie od 15 maja 1926 r. do 31 grudnia 1927 r.* Sprawozdania Ministerstw, Warszawa 1928.
- Materiały odnoszące się do działalności rządu za rok 1928.* Sprawozdania ministerstw, Warszawa 1929.
- Memoriał szefa Sztabu Głównego gen. W. Stachiewicza w sprawie kredytów na 6-letni plan rozbudowy sił zbrojnych.* Oprac. P. Stawecki, „Najnowsze Dzieje Polski 1914–1939”, 1967, T. XI.
- „Monitor Polski” 1918–1939.
- Motoryzacja Polski dziś i w przyszłości. Wywiad z przewodniczącym Komisji Międzyministerialnej dla spraw Motoryzacji Kraju, wiceministrem komunikacji inż. J. Piaseckim*, „Auto” 1939, nr 1.
- Najwyższa Izba Kontroli. *Uwagi Kontroli Państwowej o zamknięciach rachunków państwa i wykonaniu budżetu za 1933/34 rok.*
- XVIII sprawozdanie Związku Przemysłu Chemicznego Rzeczypospolitej Polskiej za rok 1938*, Warszawa 1939.
- Podręcznik statystyki Galicji*, t. IX, z. 2, Lwów 1913.
- Przedsiębiorstwa państwowe z działy Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Sprawozdanie z działalności za rok 1934/35.*

Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1938.

Roman A., *Elektryfikacja, gazyfikacja, inwestycje morskie [w:] Ku przebudowie gospodarczej. Wytyczne inwestycji państwowych*, Warszawa 1937.

Roman A., *Problemy i wytyczne w dziedzinie przemysłu, handlu i żeglugi. Przemówienia wygłoszone w Sejmie i Senacie RP w sesji budżetowej 1939/40*, t. III, Warszawa 1939.

Rose A., *Elektryfikacja Centralnego Okręgu Przemysłowego. Przemówienie wiceministra przemysłu i handlu wygłoszone przez radio 25 maja 1939*, „Polska Gospodarcza” 1939, t. XX, z. 21.

Rozporządzenie ministra skarbu z 16 listopada 1938 r. wydane w celu wykonania ustawy z 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych. Dz. URP 1938, nr 93, poz. 636.

Rządowy projekt ustawy o finansowaniu inwestycji wodnych. Sejm IV kadencji, druk nr 118.

Rządowy projekt ustawy o inwestycjach z funduszków państwowych w roku 1937. Sejm IV kadencji, druk nr 319.

Spory wokół elektryfikacji Polski 1926–1930. Oprac. Cz. Madajczyk, „Najnowsze Dzieje Polski 1914–1939” 1967, t. XI.

Spółki akcyjne w Polsce 1922/23; 1928.

Sprawa Harrimana. Głosy publiczne i dokumenty. Zebrał M. Kozłowski, Warszawa 1929.

Sprawozdania Banku Gospodarstwa Krajowego 1925–1938.

Sprawozdania Kontroli Państwowej za 1922 r.; 1933/34 r.; 1935/36 r.

Sprawozdania stenograficzne z posiedzeń Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej I–V kadencji.

Sprawozdania Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. 1919/20; 1925; 1938.

Sprawozdania Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie za rok 1933/34; 1934/35; 1935/36; 1936/37.

Sprawozdanie Charlesa Deweya zagranicznego członka Rady Banku Polskiego i doradcy rządu Polskiego, nr 12, Warszawa 1930.

Sprawozdanie Funduszu Kwaterunku Wojskowego 1927–1937, Warszawa 1938.

Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Komunikacji na okres od 1 kwietnia 1939 r. do 31 marca 1940 r. Sejm V kadencji, druk nr 45, cz. 11.

Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu Ministerstwa Komunikacji na rok 1939/40. Sejm V kadencji, druk nr 100, cz. 11.

Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Komunikacji na rok 1936/37. Sejm III kadencji, druk 55, cz. 11.

Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Przemysłu i Handlu na rok 1933/34. Sejm III kadencji, druk 640, cz. 10.

Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Przemysłu i Handlu na rok 1934/35. Sejm III kadencji, druk 800, cz. 10.

Sprawozdanie Komisji Budżetowej o rządowym projekcie ustawy o inwestycjach państwowych w roku 1937. Sejm IV kadencji, druk nr 341.

Sprawozdanie Komisji do Zbadania Gospodarki Przedsiębiorstw Państwowych, Warszawa 1939.

- Sprawozdanie Komisji Inwestycyjnej o rządowym projekcie ustawy o dotacjach na rzecz Funduszu Obrony Narodowej i o inwestycjach państwowych w okresie od 1 kwietnia 1939 r. do 31 marca 1940 r.* Sejm V kadencji, druk nr 106.
- Sprawozdanie zarządu spółki „Sepewe” Eksport Wyrobów Polskiego Przemysłu Spółka Akcyjna w Warszawie.* Oprac. P. Stawecki, *Przyczynek do historii polskiego przemysłu zbrojeniowego*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1963, z. 1.
- Sprawozdanie Zjednoczonych Fabryk Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper Spółka Akcyjna za czas od 1 października 1937 do 30 września 1938 roku.*
- Sprawozdanie z działalności Towarzystwa Osiedli Robotniczych za 1938 r.*
- Statut Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych [w:] „Dziennik Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych” 1922, nr 26, poz. 390.*
- Statut przedsiębiorstwa „Polmin” Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych, „Nafta” 1927, nr 4.*
- Statystyka zakładów elektrycznych w Polsce 1935; 1936.*
- Ulrych J., *Bieżące zagadnienia komunikacyjne. Przemówienie ministra komunikacji*, „Polska Gospodarcza” 1939, t. XX, z. 30.
- Ustawa o regulacji i użegłowieniu Wisły.* Sejm III kadencji, druk nr 750.
- Uwagi o stanie armii gen. Władysława Sikorskiego. Memoriał opracowany w lutym, a uzupełniony w kwietniu 1926 r.* Oprac. M. Cieplewicz, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1981, z. 1.
- Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o ulgach inwestycyjnych.* Sejm IV kadencji, druk nr 759.
- Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł.* Praca zbiorowa pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1968.

III. PRASA

- „Auto” 1939;
- „Bank Gospodarstwa Krajowego. Przegląd Miesięczny” 1934;
- „Bellona” 1952, 1959;
- „Biuletyn Informacyjny Instytutu Lotnictwa” 1968;
- „Budownictwo Przemysłowe” 1958;
- „Codzienna Gazeta Handlowa” 1935, 1938;
- „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1938–1939;
- „Czas” 1935–1939;
- „Drogi Polski” 1939;
- „Echo Załogi” 1969–1979;
- „Ekonomista Polski” (Londyn) 1942;
- „Gazeta Polska” 1930–1939;
- „Gazeta Sanocka – Autosan” 1985;
- „Gaz i Woda” 1936;
- „Gaz, Woda i Technika Sanitarna” 1938–1939;

- „Gospodarka Narodowa” 1938;
- „Gospodarka Wodna” 1938–1939;
- „Gospodarka Zachodnia” 1939;
- „Hasło” 1927–1935;
- „Inżynier Kolejowy” 1928, 1939;
- „Kultura” (Paryż) 1950;
- „Myśl Lotnicza” (Londyn) 1941;
- „Nafta” 1928;
- „Naród i Państwo” 1937;
- „Niepodległość” (Londyn) 1952, 1958, 1984;
- „Nowe Wiadomości Ekonomiczne” 1938;
- „Oświata i Wychowanie” 1938;
- „Polska Gospodarcza” 1931–1939;
- „Polska Zbrojna” 1925–1939;
- „Pracownik Lotnictwa” 1936–1937;
- „Przegląd Chemiczny” 1939;
- „Przegląd Dostawców Rządowych, Wojskowych i Samorządowych” 1939;
- „Przegląd Ekonomiczny” 1927;
- „Przegląd Elektrotechniczny” 1923, 1937–1939;
- „Przegląd Gospodarczy” 1927, 1938;
- „Przegląd Komunikacyjny” 1945, 1947;
- „Przegląd Lotniczy” 1929, 1933;
- „Przegląd Mechaniczny” 1938–1939, 1961;
- „Przegląd Odlewnictwa” 1998;
- „Przegląd Techniczny” 1928, 1939;
- „Przemysł i Handel” 1922–1930;
- „Przemysł Metalowy” 1931–1932, 1939;
- „Przemysł Naftowy” 1938;
- „Przewodnik Przemysłu i Handlu Polskiego” 1930–1931;
- „Rocznik Warszawski” 1972;
- „Rocznik Województwa Rzeszowskiego” 1967;
- „Samorząd” 1939;
- „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1935, 1938;
- „Światło i Siła” 1930;
- „Wiadomości Drogowe” 1939;
- „Wiadomości Polskie” (Londyn) 1942;
- „Wiadomości Służby Geograficznej” 1935;
- „Zaczyn” 1938–1939
- „Zeszyty Historyczne” 1982, 1986, 1991;
- „Ziemia” 1936–1938;
- „Ziemia Tarnowska” 1938–1939.

IV. WSPOMNIENIA I RELACJE

- Bartoszewicz S., *Wspomnienia z przemysłu naftowego*, Lwów 1934.
- Bobrowski C., *Wspomnienia ze stulecia*, Lublin 1985.
- Cyprian T., *Komisja stwierdziła...*, Londyn 1942, Warszawa 1960.
- Głuchowski J., *Relacja gen. ... I wiceministra spraw wojskowych*, „Niepodległość” 1958, t. 6.
- Gruber H., *Wspomnienia i uwagi*, Londyn 1968.
- Ivánka A.K., *Wspomnienia skarbowca 1927–1945*, Warszawa 1964.
- Kożuchowski J., *Sprawozdanie wiceprezesa Banku Gospodarstwa Krajowego od listopada 1935 do października 1938 i wiceministra skarbu od listopada 1938 do października 1939*, „Zeszyty Historyczne” 1986, z. 77.
- Kwiatkowski E., *Dziennik czynności ministra skarbu*. Oprac. J. Rakowski, „Zeszyty Historyczne” 1991, z. 96.
- Litwinowicz A., *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia*, „Niepodległość” 1958 t. 6.
- Malinowski T., *Kampania wrześniowa i nasze przygotowanie do wojny*, „Zeszyty Historyczne” 1982, z. 62.
- Morawski K., *Wspomnienia z pracy w Ministerstwie Skarbu*, „Kultura” (Paryż) 1950, nr 2–3.
- Rakowski J., *Cztery lata z Kwiatkowskim. Wspomnienia 1935–1939*, „Niepodległość” 1984, t. 17.
- Rayski L., *Słowa prawdy o lotnictwie polskim*, Londyn 1948.
- Romeyko M., *„Rayskie” czasy lotnictwa polskiego*, Londyn 1949.
- Składkowski-Sławoj F., *Relacja II wiceministra spraw wojskowych i szefa Administracji Armii w latach 1931–1936*, „Niepodległość” 1958, t. 6.
- Sosnkowski K., *Przyczynki do sprawy zbrojeń polskich w okresie 1935–1939*, Londyn 1973.
- Stachiewicz W., *Pisma*, t. I. *Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939*, Paryż 1977.
- Umiastowski R., *Bitwa polska. Przygotowanie i przebieg początku wojny polsko-niemieckiej w roku 1939*, Londyn 1942.
- Wiatr J., *Przyczynki do historii materialnego przygotowania obrony Polski w latach 1921–1939*, „Bellona” 1952, z. 3.
- Zajac J., *Dwie wojny. Mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski*, Londyn 1964.

V. OPRACOWANIA

- Adamczyk M., Pastuszka S., *Starachowice*, Warszawa 1984.
- Amann W., *Elektrotermia w Polsce*, „Przegląd Chemiczny” 1939, nr 5.
- Atlas Polski Continental*, Warszawa, b.r.w.
- Barciński F., *Surowcowe możliwości uprzemysłowienia Polski*, Poznań 1939.

- Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918–1939*, Warszawa 1978.
- Bieda T., Żurek C., *Rozwój społeczno-gospodarczy Sędziszowa Małopolskiego w Polsce Ludowej* [w:] *Szkice z dziejów Sędziszowa Małopolskiego i okolicy*, Rzeszów 1983.
- Bissaga T., *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa 1939.
- Bobiński K., *Centralny Okręg Przemysłowy. Przyczyny powstania i warunki rozwoju*, Warszawa 1939.
- Bocheński A., *Wędrówki po dziejach przemysłu polskiego. Cz. III*, Warszawa 1971.
- Bosek M., *Zakłady Porcelany Elektrotechnicznej im. L. Waryńskiego w Boguchwale*, „Przegląd Mechaniczny” 1961, z. 19–20.
- Brach I., *Zagadnienie zakładów przetwórczych w hutach żelaza* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. IV*, Warszawa 1938.
- Brzosko E., *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982.
- Brzoza C., Hertmanowicz-Brzoza M., *Sędziszów Małopolski w Polsce niepodległej 1918–1939* [w:] *Szkice z dziejów Sędziszowa Małopolskiego i okolicy*, Rzeszów 1983.
- Bohdanowicz K., *Działalność Państwowego Instytutu Geologicznego w r. 1938*, Warszawa 1939.
- Budowa gazociągu Jasło – Mościce i jego eksploatacja*, „Gaz i Woda” 1936. R. XV, nr 1.
- Bujniewicz I., *Kształtowanie się jednolitego systemu kolejowego w Polsce w latach międzywojennych*.
- Bund J., *Rozwój kolejnictwa małopolskiego*, Kraków 1930.
- Chałupski J., *Osiedla mieszkaniowe budowane przy fabrykach i zakładach przemysłowych w rejonie przetwórczym COP w latach 1936–1939*. Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej Nr 10. Budownictwo i Inżynieria Środowiska, z. 5, Rzeszów 1984.
- Chudzyński M., *Analiza kosztów własnych przewozu drogą wodną z Zagłębia Węglowego do Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 2.
- Chorzów – Mościce. Oprac. W. Hennel, Kraków 1937.
- C.O.P. *Das Zentrale polnische Industrievir*, Danzig 1938.
- COP na podstawie materiałów Biura Planowania Krajowego przy Gabinetie Wicepremiera i Ministra Skarbu*, Warszawa 1938.
- Czajor J., *Rozwój przemysłu o przeznaczeniu wojskowym w pierwszych latach Polski międzywojennej*, „Najnowsze Dzieje Polski 1914–1939” 1969, t. XIV.
- Czerwiński J., *Elektryfikacja województwa lubelskiego*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, nr 8.
- Czerwiński J., *Postępy elektryfikacji południowej części województwa lubelskiego w latach 1936–1938*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1939, nr 12.
- Dąbrowski T., *Przygotowania w dziale mundurowym oraz stan zapasów w r. 1939*, „Bellona” 1952, z. 3.
- Drozdowski M.M., *Geneza i rozwój Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Najnowsze Dzieje Polski 1914–1939” 1959, t. II.
- Drozdowski M.M., *Eugeniusz Kwiatkowski. Człowiek i dzieło*, Kraków 1989.
- Drozdowski M.M., *Polityka gospodarcza rządu polskiego 1936–1939*, Warszawa 1963.
- II księga inżynierów mechaników polskich*, Warszawa 1936.

- Dwadzieścia lat poczty i telekomunikacji w Polsce niepodległej*, Warszawa 1939.
- Dworzańczyk J., *Stan finansowy Państwowych Zakładów Górniczo-Hutniczych*, „Przemysł i Handel” 1923, z. 6–7.
- Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939.
- Dysproporcje i niedobory komunikacyjne. O rozbudowę linii kolejowych w COP*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1938, nr 11.
- Działalność „Ericssona” w COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939.
- Dziesięciolecie indentury polskiej siły zbrojnej 1918–1928*, Warszawa 1929.
- Dziewulski K., *Spór o etatyzm. Dyskusja wokół sektora państwowego w Polsce międzywojennej 1919–1939*, Warszawa 1981.
- Dzik A., *Hutnictwo żelazne w Polsce*, Warszawa 1931.
- Dzikowski W., *Przemysł maszynowy Kielc. Szkice z historii zakładów*, Kielce 1972.
- Eberhardt J., *Koleje na ziemiach polskich w czasie wojny światowej*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11.
- Elektrownia Miejska w Lublinie*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, nr 5.
- Elementy gospodarczego układu Polski [w:] Ku przebudowie gospodarczej. Wytyczne inwestycji państwowych*, Warszawa 1937.
- Fryc J., *Przedsiębiorstwa i kapitał w polskim przemyśle naftowym*, Warszawa 1930.
- Galos A., *Tendencje integracyjne i dezintegracyjne na ziemiach polskich w dobie powstaniowej do 1914 r. [w:] Drogi integracji społeczeństwa polskiego w XIX i XX w.*, Wrocław 1976.
- Garbacz D., *Narodziny. Stalowa Wola 1938–1939*, t. I, Stalowa Wola 1993.
- Garbacz D., *Okupacja i konspiracja w Stalowej Woli 1939–1944*, Przemysł 1988.
- Gawlas J., *Hutnictwo miedzi [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. IV*, Warszawa 1938.
- Gaz ziemny w COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939.
- Geografia ekonomiczna Polski*, pod red. R. Domańskiego, Warszawa 1985.
- Gieysztor J., *Na marginesie referatu prof. A. Miszkego pt. Zagadnienie rozwoju linii komunikacyjnych w Polsce*, „Inżynier Kolejowy” 1939, nr 6.
- Gigiel J., *Rola gazu ziemnego w gospodarce energetycznej Polski [w:] Elektryfikacja Ziemi Krakowskiej*, Kraków 1937.
- Gil B., *Kraśnik Fabryczny główne centrum przemysłowe powiatu kraśnickiego*, Lublin 1964.
- Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939*, Warszawa 1976.
- Główka J., *Fabryka Łożysk Toczących „Iskra” Spółka Akcyjna w Kielcach 1897–1997*, Kielce 1997.
- Główka J., *Z dziejów przemysłu metalowego w Zagłębiu Staropolskim w okresie międzywojennym*, „Przegląd Odlewnictwa” 1998, nr 4.
- Gniazdowski M., *Plan inwestycyjny na 1938 r.*, „Przegląd Gospodarczy” 1938, z. 4.
- Gniewiewski J., *Zjednoczenie Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego S.A.*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1939, nr 12.
- Gołębiowski J., *Budowa sieci gazociągów w Centralnym Okręgu Przemysłowym*, „Pamiętnik Sandomierski”, t. 3, Kraków 1997.

- Gołębiowski J., *Droga wodna Śląsk – Centralny Okręg Przemysłowy w programach i polityce inwestycyjnej państwa w latach 1936–1939*, „Pamiętnik Sandomierski”, t. 1. Kraków 1993.
- Gołębiowski J., *Elektryfikacja Centralnego Okręgu Przemysłowego w okresie międzywojennym*, „Studia Historyczne”, R. XXXVIII, 1995, z. 3.
- Gołębiowski J., *Inwestycje drogowe w okresie II Rzeczypospolitej*, „Studia Historyczne”, R. XL, 1997, z. 1
- Gołębiowski J., *Koncepcja utworzenia województwa sandomierskiego i szanse rozwojowe miasta Sandomierza w związku z budową Centralnego Okręgu Przemysłowego w latach 1937–1939* [w:] *Ojczyzna bliższa i dalsza. Studia historyczne ofiarowane Feliksowi Kirykowi*, Kraków 1993.
- Gołębiowski J., *Koncepcje rozbudowy sieci kolejowej w Centralnym Okręgu Przemysłowym u schyłku lat trzydziestych*, „Pamiętnik Sandomierski”, t. 2, Kraków 1995.
- Gołębiowski J., *Powiązania koncernowe banków państwowych w Polsce międzywojennej*, „Studia Historyczne” R. XX, 1977, z. 4.
- Gołębiowski J., *Problem wykorzystania zasobów energii wodnej dorzecza górnej Wisły dla potrzeb elektryfikacyjnych Centralnego Okręgu Przemysłowego* [w:] *Studia nad gospodarką i siecią osadniczą regionu górnej Wisły*. Pod red. J. Rajmana i J. Hampla, Warszawa 1992.
- Gołębiowski J., *Przemysł wojenny w Polsce 1918–1939*, Kraków 1990.
- Gołębiowski J., *Przestrzenne aspekty lokalizacji przemysłu zbrojeniowego w Centralnym Okręgu Przemysłowym na przykładzie studiów Sztabu Głównego z lat 1936–1939* [w:] *Przestrzenne problemy obronno-ekonomiczne*, Kraków 1988.
- Gołębiowski J., *Sektor państwowy w gospodarce Polski międzywojennej*, Kraków 1985.
- Gołębiowski J., *Stosunki społeczno-ekonomiczne Tarnowa i powiatu tarnowskiego* [w:] *Tarnów. Dzieje miasta i regionu*. Oprac. zbiorowe pod red. F. Kiryka i Z. Ruty, t. II, Tarnów 1983.
- Gołębiowski W., *„Pół wieku Kieleckich Zakładów Wytwarzania Metalowych”*, Kraków 1969 (maszynopis pracy magisterskiej w Archiwum AE w Krakowie).
- Gospodarka elektryczna w Polsce*, Warszawa 1939.
- Grabowski T., *Historia ostatnich pięciu lat*, „Auto” 1939, nr 1.
- Grabowski T., *Inwestycje zbrojeniowe w gospodarce Polski międzywojennej*, Warszawa 1963.
- Grabowski T., *Rola państwa w gospodarce Polski 1918–1928*, Warszawa 1967.
- Grochot J., Pająk W., *Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL–Mielec”. Historia, dorobek, perspektywy 1938–1978*, Mielec 1978.
- Groniowski K., *Technika motoryzacyjna w Polsce w okresie międzywojennym*, Wrocław 1965.
- Grot Z., *100 lat Zakładów H. Cegielski 1846–1946*, Poznań 1946.
- Günther M., *Zagadnienie elektryfikacji. Wytyczne do projektu państwowych linii przesyłowych dalekosiężnych b. wysokiego napięcia* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. II*, Lwów 1938.
- Günther W., *Elektryfikacja Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1939, nr 3.
- Günther W., *Elektryfikacja Polski*, Warszawa 1938.

- Gwiazdowski J., *Polityka i gospodarka surowcami strategicznymi w Polsce w latach 1935–1939*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1961, z. 4.
- Hampel J., *Uwarunkowania społeczno-polityczne budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego* [w:] *Pięćdziesięciolecie Centralnego Okręgu Przemysłowego. Referaty i komunikaty z sesji naukowej w Sandomierzu 25–26 kwietnia 1988 roku*, pod red. J. Gołębiowskiego i Z. Tabaki, Kraków 1991.
- Hendrikson H.K., *Interwencja państwa w zakresie komunikacji*, Warszawa 1938.
- Herbich H., *Inwestycje wodne elektryczne i komunikacyjne na terenie COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939.
- Herbich H., *Pięcioletni plan robót wodnych*, „Polska Gospodarcza” 1936, t. XVII.
- Herbich H., *Rozbudowa sił wodnych dla celów elektryfikacji Polski*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1939, nr 11.
- Herbich H., *Wyzyskanie energii wodnej w Polsce*, „Codzienna Gazeta Handlowa” 1938, dodatek do nr. 270.
- Herbich H., *Zagadnienie sił wodnych* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*. Cz. II, Warszawa 1938.
- Herbich H., *Zapora wodna i zakład wodno-elektryczny na Dunajcu w Rożnowie*, Warszawa 1938.
- Hergert R., *Motoryzacja w Polsce* [w:] *Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939.
- Hergert R., *O motoryzacji w Polsce* [w:] *Prace Czwartego Kongresu Drogowego*. Cz. VI, Warszawa 1939.
- Historia elektryki polskiej*, t. IV, Warszawa 1972.
- Historia elektryki polskiej*, t. II, Warszawa 1977.
- Historia i rozwój Zakładów Ostrowieckich*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939.
- Huta Szkła Taflowego i Technicznego „Metan”*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 9.
- Inwestycje elektryfikacyjne w COP*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 23.
- Inwestycje z funduszy publicznych*, „Przegląd Dostawców Rządowych, Wojskowych i Samorządowych” 1939, nr 1–2.
- Ivánka A.K., *Inwestycje publiczne w czteroleciu 1934/35–1937/38*, „Polska Gospodarcza” 1939, t. XX, z. 14.
- Jackowski T., *Zagłębie Staropolskie w COP*, „Radostowa” 1938, nr 1.
- Jacynowski J., *Gospodarka Polski*, Warszawa 1938.
- Jasiewicz J., *O produkcji masek przeciwgazowych w okresie międzywojennym*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1972, nr 2.
- Jeziński A., Zawadzki S.M., *Dwa wieki przemysłu w Polsce*, Warszawa 1962.
- Jędruszczak T., *Piłsudczycy bez Piłsudskiego*, Warszawa 1963.
- J.N., *Zagadnienia gospodarcze w organizacji obrony państwa*. Przedm. gen. M. Norwid-Neugebauer, Edinburg 1946.
- Kaczanowski L., *Hitlerowskie fabryki śmierci na Kielecczyźnie*, Warszawa 1984.
- Kaczmar B., *Centralny Okręg Przemysłowy. Komentarz do wystawy w Muzeum Okręgowym w Rzeszowie*, Rzeszów 1987.

- Kaczmar B., *Inwestycje przemysłowe w Rzeszowie w latach 1937–1939* [w:] *W pięćdziesięciolecie Centralnego Okręgu Przemysłowego. Referaty i komunikaty z sesji naukowej w Sandomierzu 25–26 kwietnia 1988 roku*, pod red. J. Gołębiowskiego i Z. Tabaki, Kraków 1991.
- Kaczmarek W., *Drogi w Polsce. Zarys geograficzno-gospodarczy*, „Rocznik Wyższej Szkoły Nauk Administracyjnych w Łodzi”, z. 1, Łódź 1948.
- Kalecki M., Landau L., *Szacunek dochodu społecznego w r. 1929*, Warszawa 1934.
- Kalecki M., *Koniunktura a zbrojenia*, „Polska Gospodarcza” 1935, t. XVI.
- Kamiński M., *Zagadnienie minerałów użytecznych Polski*, „Przegląd Chemiczny” 1939, nr 2.
- Kanał zagłębie węglowe – COP koniecznością chwili, „Ziemia Tarnowska” nr 8 z 9 kwietnia 1939 r.
- Kędzior A., *W sprawie trwałego zabezpieczenia doliny Wisły i jej dopływów przed powodzią*, Kraków 1934.
- Kierek A., *Rozwój gospodarczy Lublina w latach 1918–1939* [w:] *Dzieje Lublina*. Oprac. zbiorowe pod red. S. Krzykały, t. II, Lublin 1975.
- Kiryk F., *Krosno w okresie międzywojennym* [w:] *Krosno. Studia z dziejów miasta i regionu*, pod red. J. Garbacika, t. II, Kraków 1973.
- Klarner Z., *Ułgi przemysłowe w COP*, Warszawa 1939.
- Klusek J., *Centralny Okręg Przemysłowy w gospodarce i obronności II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1992.
- Kłapkowski B., *Inwestycje i konsumpcja w handlu zagranicznym Polski 1934–1937*, „Przegląd Gospodarczy” 1938, z. 15.
- Kłoczewski Z., *Polska gospodarka wojskowa 1918–1939. Zarys systemu*, Warszawa 1987.
- Kłoss P., *Rozpoczęcie robót przy budowie zapory w Czchowie*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 5.
- Koleje, „Gospodarka Narodowa” 1936, nr 18.
- Koleje w Polsce, „Bank Gospodarstwa Krajowego. Przegląd Miesięczny” 1934, nr 8.
- Kołodziejczyk R., *Burżuazja polska w XIX i XX wieku*, Warszawa 1979.
- Kołodziejczyk R., *Jan Bloch (1836–1902). Szkic do portretu „króla polskich kolei”*, Warszawa 1983.
- Konopka A., *Regulacja Wisły w okresie rządów zaborczych*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1938, z. 2.
- Kontkiewicz S., *Kopalnictwo rud żelaznych w Polsce* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*. Cz. IV, Warszawa 1938.
- Kossakiewicz Z., *50 lat polskiego przemysłu lotniczego*, „Biuletyn Informacyjny Instytutu Lotnictwa” 1968, nr 6.
- Kostankiewicz A., *Broń strzelecka Wojska Polskiego*, Warszawa 1986.
- Kostrowicka I., *Rozwój planowania przestrzennego w Polsce międzywojennej* [w:] *Badania nad historią gospodarczo-społeczną Polski*, Warszawa 1978.
- Kotasik W., *Ćmielów*, Kraków 1974.
- Kotewicz R., *Z dziejów przemysłu Krakowa w latach 1918–1939*, Kraków 1981.
- Kozanecka M., „Transport województwa rzeszowskiego”, Kraków 1965 (maszynopis pracy doktorskiej w Archiwum WSP w Krakowie).
- Kozłowski E., *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1974.

- Kozłowski S., *Zagadnienie elektryfikacji miast małopolskich* [w:] *Sprawozdanie z walnego zjazdu delegatów miast małopolskich we Lwowie 11–12 września 1938*, Lwów 1938.
- Kozłowski Z., *Ekonomiczne dziś i jutro Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Ziemia” 1937, nr 4, 5, 6.
- Krakowski Kabel i jego załoga 1928–1978. Kraków 1978.
- Królikowski J., *Inwestycje drogowe w 1936 r.*, „Polska Gospodarcza” 1937, t. XVIII, z. 4.
- Kruszewski S., *Majątek państwa polskiego według stanu na dzień 1 stycznia 1927 r.*, Warszawa 1931.
- Krzyżanowski A. (inż.), *Koleje polskie przed wojną*, „Przegląd Komunikacyjny” 1945, nr 1, 2, 3, 4.
- Krzyżanowski K., *Wydatki wojskowe Polski w latach 1918–1939*, Warszawa 1974.
- Księga SIMP. Pół wieku działalności mechaników polskich w przemyśle*, Warszawa 1963.
- Kuczewski W., *Zagadnienie hutnictwa żelaznego* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*. Cz. IV, Warszawa 1938.
- Kula W., *Historia, zacofanie, rozwój*, Warszawa 1983.
- Kuligowska A., „Zakłady Południowe i osiedle fabryczne 1937–1939”, Kraków 1997 (praca dyplomowa w Instytucie Historii WSP w Krakowie).
- Landau Z., *Polskie pożyczki państwowe 1918–1926*, Warszawa 1961.
- Landau Z., *Rozwój komunikacji i łączności w Polsce w okresie inflacji 1918–1923*, „Zeszyty Naukowe SGPiS”, nr 56, Warszawa 1965.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Anonimowi władcy. Z dziejów kapitału obcego w Polsce 1918–1939*, Warszawa 1968.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Lata interwencjonizmu państwowego 1936–1939. Gospodarka Polski międzywojennej*, t. IV, Warszawa 1989.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Od Grabskiego do Piłsudskiego. Okres kryzysu poinflacyjnego i ożywienia koniunktury 1924–1929. Gospodarka Polski międzywojennej*, t. II, Warszawa 1971.
- Landau Z., Tomaszewski J., *W dobie inflacji 1918–1923. Gospodarka Polski międzywojennej*, t. I, Warszawa 1967.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Wielki kryzys 1930–1935. Gospodarka Polski międzywojennej*, t. III, Warszawa 1982.
- Lange O., *Problem krajów gospodarczo słabo rozwiniętych – ich problemy rozwojowe* [w:] *Zagadnienia współczesnego kapitalizmu*, Warszawa 1962.
- Leitl F., *Krajowy przemysł garbarski i obuwniczy w świetle potrzeb wojskowych*, Warszawa 1936.
- Leszkowicz W., „Państwowy przemysł zbrojeniowy w Polsce w latach 1918–1939” (maszynopis pracy doktorskiej w Bibliotece Instytutu Historii PAN).
- Leszkowicz W., *Przemysł zbrojeniowy w Warszawie w latach 1918–1939* [w:] *Wielkie zakłady przemysłowe Warszawy*, Warszawa 1978.
- Lewakowski J., *Mapa terenów powodzi lipcowej 1934 r.*, „Wiadomości Służby Geograficznej” 1935, z. 3–4.
- Lijewski T., *Geografia transportu Polski*, Warszawa 1977.
- Lijewski T., *Sieć kolejowa. Rozwój historyczny* [w:] *Narodowy atlas Polski*, mapa nr 106.

- Litwinowicz A., *Powstanie i rozwój polskiego przemysłu wojennego*, „Gospodarka Zachodnia” 1939, nr 37.
- Łabęcki S., *Stalowa Wola w latach 1937–1939 [w:] Tradycje hutnicze Puszczy Sandomierskiej*, Stalowa Wola 1970.
- Łopuszyński M., *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*, Warszawa 1939.
- Łoskiewicz W., Majewski Z., *Zagadnienie aluminium [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. IV*, Warszawa 1938.
- Lunarski J., *Przemysł maszynowy województwa rzeszowskiego [w:] Przemysł maszynowy województwa rzeszowskiego*. Pod red. K. Ociosia, Rzeszów 1967.
- Maciąga M., *Państwowe Zakłady Lotnicze – Mielec [w:] Mielec. Studia i materiały do dziejów miasta i regionu. T. II* pod red. F. Kiryka, Mielec 1988.
- Majewski J., *Sprawa elektryfikacji Polski w okresie międzywojennym [w:] Badania nad historią gospodarczo-społeczną w Polsce*, Warszawa 1978.
- Majewski M., „Geneza i rozwój przemysłu lotniczego II Rzeczypospolitej”, Kraków 1998 (praca doktorska w Archiwum WSP w Krakowie).
- Majewski M., *Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Przyczynek do dziejów prywatnego przemysłu lotniczego w okresie II Rzeczypospolitej*, Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie z. 181. Prace Historyczne XVIII, Kraków 1997.
- Makiela Z., *Zmiany w zagospodarowaniu elektroenergetycznym górnej Wisły [w:] Studia nad gospodarką i siecią osadniczą regionu górnej Wisły*. Pod red. J. Rajmana i J. Hampla, Warszawa 1992.
- Malessa S., *Sandomierski Centralny Okręg Przemysłowy*, „Ziemia” 1937, nr 4, 5, 6.
- Malinowski-Pobóg W., *Najnowsza historia polityczna Polski*, t. II, cz. 1, Londyn 1956.
- Małachowski J., *Przemysł elektrotechniczny [w:] Przemysł Radomia*. Oprac. zbiorowe pod red. S. Witkowskiego, Lublin 1970.
- Mapa stanu dróg w Polsce 1939/40*.
- Markowski M., *Robotnicy przemysłowi w województwie kieleckim 1918–1939*, Warszawa 1980.
- Markowski M., *Sfery przemysłowe i ziemiaństwo w województwie kieleckim 1918–1939*, Kielce 1990.
- Matakiewicz M., *Droga wodna górnej Wisły jako podstawa zaopatrzenia Centralnego Okręgu Przemysłowego i główna linia przewozu polskiego węgla i innych surowców*, Lwów 1937.
- Matakiewicz M., *Programy a rzeczywistość w dziedzinie dróg wodnych w Polsce*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1935, z. 4.
- Matusiak S., „Ludwików” – KZWM [w:] *Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych*, Kielce 1970.
- Mazur G., *Dowództwo Wojska Polskiego [w:] Kto kim był w Drugiej Rzeczypospolitej*. Pod red. J. Majchrowskiego, Warszawa – Kraków 1994.
- Meducki S., *Przemysł i klasa robotnicza w dystrykcie radomskim w okresie okupacji hitlerowskiej*, Kraków 1981.
- Mianowski H., *O stworzenie warunków dla inicjatywy prywatnej na terenie COP*, Kraków 1938.
- Micewski A., *W cieniu marszałka Piłsudskiego*, Warszawa 1968.
- Miszke A., *Rozwój sieci kolejowej i ulepszenia na liniach istniejących*, „Inżynier Kolejowy” 1939 nr 1.

- Misztal S., *Przemysł chemiczny w latach 1918–1939* [w:] *Uprzemysłowienie ziem polskich w XIX i XX wieku*. Studia i materiały pod red. I. Pietrzak-Pawłowskiej, Warszawa 1970.
- Misztal S., *Warszawski Okręg Przemysłowy. Studium rozwoju i lokalizacji przemysłu*, Warszawa 1962.
- Mityk R., „Rozwój zakładów przemysłowych i ich rola w procesie miastotwórczym Nowej Dęby” (praca magisterska w Instytucie Historii WSP w Krakowie).
- Morgała A., *Polskie samoloty wojskowe 1918–1939*, Warszawa 1972.
- Mościce – Chorzów, „Codzienna Gazeta Handlowa” 1938, dodatek do nr. 270.
- Motoryzacja Polski w świetle opinii publicznej*, Warszawa 1934.
- Możliwości rozwoju gazonictwa w Polsce*, „Gaz, Woda i Technika Sanitarna” 1938, nr 1.
- Mroccka L., *Dębica w latach drugiej niepodległości* [w:] *Dębica. Zarys dziejów miasta i regionu*. Praca zbiorowa pod red. J. Buszki i F. Kiryka, Kraków 1995.
- Nechay J., *Zagadnienie przemysłu cementowego* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*. Cz. III, Warszawa 1938.
- Nestorowicz M.W., *Gospodarka drogowa w Polsce Odrodzonej w okresie 1918–1929* [w:] *Bilans gospodarczy dziesięciolecia Polski Odrodzonej*, t. II, Poznań 1929.
- Nestorowicz M.W., *Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce* [w:] *Referaty na IV-ty Polski Kongres Drogowy*, ref. B-1, Warszawa 1938.
- Nestorowicz M.W., *Zagadnienie gospodarki drogowej w Polsce* [w:] *Przemysł i handel 1918–1928*, Warszawa 1928.
- Niedomickie Zakłady Celulozy*. Oprac. J. Zawistowski, Kraków 1978.
- Nieniewski A., *Problemy poszukiwawcze i eksploatacyjne w zachodnim zagłębiu naftowym jako części Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Przemysł Naftowy” 1938, z. 17.
- Niezależność w produkcji gum jezdnych. Kilka uwag o rozwoju Spółki Akcyjnej „Stomil” i budowie fabryki w Dębicy*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939.
- Nowakiewicz E., *Linie rozwoju budownictwa drogowego*, „Wiadomości Drogowe” 1939, nr 1–2.
- Nowy ośrodek włókienniczy w COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939.
- Obrąpalski J., *Zadania i koszty elektrycznych linii przesyłowych Zagłębie – Warszawa oraz Zagłębie – COP*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1938, nr 22.
- Obrąpalski J., *Zagadnienia energetyczne Polski w dobie dzisiejszej*, „Przegląd Mechaniczny” 1938, nr 1–2.
- Olszewski A., *Wisła jako arteria węglowa*, „Przegląd Gospodarczy” 1938, z. 4; z. 5; z. 6; z. 7.
- Olszewski R., *Drogi w Polsce sprzed 20 lat, obecnie i za 30 lat*, „Przegląd Techniczny” 1939, nr 7–8.
- Osiafin W., „Rozwój przemysłu w Dębicy w dwudziestolecium międzywojennym” (praca magisterska w Instytucie Historii WSP w Krakowie).
- Pakuła L., *Fazy rozwojowe przemysłu Dębicy* [w:] *Dębica. Zarys dziejów miasta i regionu*. Praca zbiorowa pod red. J. Buszki i F. Kiryka, Kraków 1995.
- Pakuła L., *Tendencje rozwojowe ośrodka przemysłowego Skarżysko-Kamienna* [w:] *Skarżysko-Kamienna*. Studia i materiały pod red. M. Dobrowolskiej, J. Rajmana i T. Ziętarek, Kraków 1977.

- Państwowa Wytwórnia Prochu w Pionkach, „Codzienna Gazeta Handlowa”, spec. dodatek na X-lecie „Gazety Handlowej”.
- Państwowe Zakłady Tele i Radiotechniczne. Komunikaty o wyrobach PZT, Warszawa 1933.
- Pazdur J., *Dzieje Kielc 1864–1939*, Wrocław 1971.
- Pazdur J., *Starachowice – Osiedle i Zakłady do 1939 r.* [w:] *Studia z dziejów górnictwa i hutnictwa*, t. 13, Wrocław 1968.
- Petrus J., *Budownictwo Centralnego Okręgu Przemysłowego na Rzeszowszczyźnie i jego wpływ na kształtowanie się stosunków gospodarczo-społecznych*, „Rocznik Województwa Rzeszowskiego”, R. VI, Rzeszów 1969.
- Pieczarkowski T., *Roboty mostowe w 1939 r.*, „Wiadomości Drogowe” 1939, nr 1–2.
- Pierwsza cementownia w COP-ie*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 30.
- 5 lat Funduszu Pracy*, „Polska Zbrojna” nr 207 z 29 lipca 1939 r.
- Pikusa B., *Problem węglowy a obrona państwa*, „Przegląd Intendencki” 1926, z. 4.
- Pilkiewicz J.W., *Zakłady elektryczne na obszarze województwa krakowskiego* [w:] *Elektryfikacja Ziemi Krakowskiej. Materiały Komisji Energetyczno-Elektryfikacyjnej Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie*, Kraków 1937.
- Piotrowski J., *Zagadnienia programowe polskiego przemysłu obrabiarkowego*, „Przegląd Mechaniczny” 1939, nr 1–2.
- Piotrowski J., *Zagadnienie przemysłu obrabiarkowego* [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*. Cz. V, Warszawa 1938.
- Pirożyński Z., *Finansowanie inwestycji z funduszy państwowych w Polsce*, „Drogi Polski” 1939.
- Pol E., Skalmowski W., Tylbor L., Sanocki J., *Budowa dróg i mostów* [w:] *Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939.
- Polityka gospodarcza*, t. I, Warszawa 1928.
- Polski atlas turystyki samochodowej*, Warszawa 1938.
- Polskie Koleje Państwowe 1919–1926*, „Przegląd Ekonomiczny” 1927, nr 3.
- Pomianowski K., *Stan obecny wyzyskania sił wodnych*, „Przegląd Techniczny” 1928, nr 4–5.
- Pomianowski K., *Zakład wodno-elektryczny w Myczkowcach na Sanie*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1923, z. 12.
- Polskie Sity Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. I, cz. 1, Londyn 1951.
- Port w Nadbrzeziu*, „Gospodarka Wodna” 1937, nr 3.
- Problem Śląska i COP to problem kanałów*, „Nowe Wiadomości Ekonomiczne” 1938, nr 2.
- Projekt gazyfikacji Polski gazem ziemnym w zarysie* [w:] *Sprawozdania i Prace Polskiego Komitetu Energetycznego*, t. XII, nr 1, Warszawa 1938.
- Prywatna inicjatywa w COP*, „Polska Zbrojna” nr 227 z 18 stycznia 1939 r.
- Przemysł gumowy w Sanoku*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939.
- Przemysł i handel 1918–1939. Opisy poszczególnych przedsiębiorstw i instytucji*, Warszawa 1928.
- Przemysł lotniczy w Polsce* [w:] *Album dziesięciolecia lotnictwa polskiego*, Poznań 1930.
- Przemysł lotniczy w Polsce*, „Przewodnik Przemysłu i Handlu Polskiego” 1930/31. R. IV.

- Przemysł metalowy w Polsce*, Warszawa 1936.
- Przemysł Radomia*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 10.
- Przemysł szklany w Centralnym Okręgu Przemysłowym „Metan”*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 30.
- Pustoła-Kozłowska E., *Zakładowe osiedla w Starachowicach 1818–1945*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1987, nr 4.
- Radocki H., *Centralny Okręg Przemysłowy w Polsce*, Warszawa 1939.
- Rakowski J., *Polityka inwestycyjna i planowanie inwestycji*, Warszawa 1939.
- Rakowski J., *Problemat przebudowy gospodarczej Polski*, Warszawa 1937.
- Rakowski J., *Rola Centralnego Okręgu Przemysłowego*, Warszawa 1938.
- Rakowski J., *Rozwój akcji inwestycyjnej w roku 1939. Referat dyrektora Gabinetu Ministra Skarbu wygłoszony na konferencji w Prezydium Rady Ministrów 27 lipca b.r.*, „Polska Gospodarcza” t. XX, z. 30.
- Realizacja planu elektryfikacyjnego na terenie COP*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 10.
- Regulacja Wisły w programie Ministerstwa Robót Publicznych*, Warszawa 1930.
- Reguła T., *Zagadnienie górnictwa gazowego [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*. Cz. IV, Warszawa 1938.
- Ręgowicz L., *Szkołnictwo w Centralnym Okręgu Przemysłowym na tle powstającego tam przemysłu*, „Oświata i Wychowanie” 1938, z. 7.
- Ringman A., *Uprzemysłowienie a obrona państwa*, Warszawa 1937.
- Roboty regulacyjne na Wiśle*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 19.
- Rodkiewicz S., Królikowski J., *Rozwój dróg polskich na przestrzeni wieków [w:] Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939.
- Rodowicz S., *Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg państwowych i samorządowych*, „Samorząd” 1939, nr 17.
- Rola ZEORK w elektryfikacji COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939.
- Romański E., *Prace Biura Dróg Wodnych*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 1.
- Romański E., *W sprawie drogi wodnej Zagłębie Węglowe – Centralny Okręg Przemysłowy – na tle najważniejszych zagadnień wodnych w Polsce*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 2.
- Romeyko M., *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, Warszawa 1933.
- Rozwój przemysłu lnianego w COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939.
- Różnów i Czchów dostawcami energii elektrycznej dla Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1938, nr 10.
- Różański A., *Roboty wodne i melioracyjne w Małopolsce wykonane z inicjatywy Sejmu i Wydziału Krajowego*, Lwów 1933.
- Rusiński W., *Historia gospodarcza Polski*, Poznań 1963.
- Rzepniewski A., *Wojna powietrzna w Polsce 1939 na tle rozwoju lotnictwa Polski i Niemiec*, Warszawa 1970.
- Sawicki J., *Rozwój elektryfikacji Okręgu Radomsko-Kieleckiego*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, nr 8.
- Secomski K., *Podstawy polityki inwestycyjnej*, cz. III, Warszawa 1947.

- Siedlanowski M., Klarner Z., *Budowa Stalowej Woli*, „Budownictwo Przemysłowe” 1958, nr 9.
- Simche Z., *Rozwój gospodarczy Tarnowa*, „Ziemia” 1936, nr 4.
- Sitkowski B., *Centralny Okręg Przemysłowy*, „Przegląd Dostawców Rządowych, Wojskowych i Samorządowych” 1939, nr 3.
- Skiba W., „Zarys historii Niedomickich Zakładów Celulozy w Niedomicach 1934–1974” (praca magisterska w Archiwum WSP w Krakowie).
- Skorupski W., „*H. Cegielski*” *Fabryka Obrabiarek w Rzeszowie*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 30.
- Skwara Z., „Dzieje Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu w latach 1938–1995”, Kraków 1996 (praca dyplomowa w Instytucie Historii WSP w Krakowie).
- Sokolnicki G., *Elektryfikacja Polski*, Przemysł 1929.
- Sławiński T., *Zagadnienie Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Przegląd Gospodarczy” 1937, nr 21
- Sokolnicki G., Nowacki P.J., *Wybór napięcia polskich państwowych linii przesyłowych*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, nr 10.
- Sołtyk T., *Polska myśl techniczna w lotnictwie 1918–1939*, Warszawa 1983.
- Sosabowski S., *Gospodarka wojenna*, „Bellona” 1926, t. XXII, z. 2–3.
- Srokowski S., *Geografia gospodarcza Polski*, Warszawa 1939.
- Stawecki P., *Następcy Komendanta*, Warszawa 1974.
- Stawecki P., *Polityka wojskowa Polski 1921–1926*, Warszawa 1981.
- Stawecki P., *Polski potencjał wojskowy [w:] Wojna obronna Polski 1939*. Oprac. zbiorowe pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1979.
- Stawecki P., *Pożyczka francuska 1936 r.*, „Kwartalnik Historyczny” 1967, nr 1.
- Stawecki P., *Z dziejów przemysłu wojennego w II Rzeczypospolitej*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1971, z. 1–3.
- Suchos F., *Polski przemysł i technika lotnicza przed wojną*, „Myśl Lotnicza” 1941, nr 3.
- Szczepanik W., Kawczyński L., *Zakłady Sprzętu Motoryzacyjnego w Sędziszowie Małopolskim*, „Przegląd Mechaniczny” 1961, nr 19–20.
- Szewczyk W., *Przemysł Stalowej Woli w XXX-leciu Polski Ludowej [w:] Puszcza Sandomierska wczoraj i dziś*. Zbiór rozpraw pod red. J. Półciwarka, Rzeszów 1980.
- Szkołnictwo i przemysł Radomia, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego” 1939, nr 8.
- Sznerr A., *Podstawy spawalnictwa w COP*, „Polska Zbrojna”, spec. dodatek poświęcony COP, sierpień 1939.
- Szpotański K., *Rola przemysłu w obronności państwa*, Warszawa 1939.
- Sztrancman W., *Nafta w Polsce. Reportaż ze Lwowa i zagłębia naftowego*, Warszawa 1934.
- Szubański R., *Polska broń pancerna w 1939 roku*, Warszawa 1982.
- Szukiewicz W., *Widoki powstania i rozwoju przemysłu kauczuku sztucznego [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. VI. Sekcja przemysłów chemicznych i pokrewnych*, Warszawa 1938.
- Śliwiński Z., *Budowa zbiornika wodnego i zakładu elektrycznego w Rożnowie [w:] Elektryfikacja Ziemi Krakowskiej*, Kraków 1937.
- Świętochowski S., *Przedsiębiorstwa państwowe w Polsce*, Warszawa 1925.

- Taylor K., *Stan przemysłu samochodowego w Polsce w r. 1930*, „Przewodnik Przemysłu i Handlu Polskiego” 1930/31, R. IV.
- Tillinger T., *Droga wodna zagłębie – COP*, „Przegląd Gospodarczy” 1938, z. 12.
- Tillinger T., *Droga wodna z Zagłębia Węglowego do Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 2.
- Tillinger T., *Zagadnienie dróg wodnych w Polsce [w:] Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Cz. II. Sekcja podstawowych urządzeń gospodarczych*, Warszawa 1938.
- Tillinger T., *Zagadnienie sztucznych dróg wodnych w Odrodzonej Polsce*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 5.
- Ulrych J., *Inwestycje komunikacyjne [w:] Ku przebudowie gospodarczej*, Warszawa 1937.
- Umiastowski R., *Terytorium Polski pod względem wojskowym*, Warszawa 1921.
- Wachtel F., *Historyczny rozwój przemysłu naftowego [w:] Ankieta naftowa*, Lwów 1933.
- Wańkowicz M., *COP ognisko siły – Centralny Okręg Przemysłowy*, Warszawa 1938.
- Wańkowicz M., *Sztafeta. Książka o polskim pochodzie gospodarczym*, Warszawa 1939.
- Wasiutyński A., *Kilka uwag o gospodarczym potencjale Polski przez r. 1939*, „Bellona” 1952, z. 2.
- Wątor E., „Elektryfikacja Małopolski w okresie międzywojennym 1918–1939”, Kraków 1990 (praca magisterska w Archiwum WSP w Krakowie).
- W dwudziestopięciolecie S.A. „Gazolina” 1912–1937*. Lwów 1937.
- Wierzbicki L., *Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, Lwów 1907.
- Witkowski S., *Radom jako ośrodek przemysłu [w:] Przemysł Radomia*. Oprac. zbiorowe pod red. S. Witkowskiego, Lublin 1970.
- Woda – naturalna droga łącząca COP ze Śląskiem*, „Polska Zbrojna” nr 306 z 15 listopada 1938 r.
- Wojciechowski B., *Zagadnienie przemysłu gazu ziemnego we wschodniej Małopolsce*, „Nafta” 1928, nr 10.
- Wojna obronna Polski 1939*. Oprac. zbiorowe pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1979.
- Wowkonowicz J., *Nasze drogi wodne naturalne i ich wykorzystanie*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 5.
- Wowkonowicz J., *Zagadnienie Wisły*, „Codzienna Gazeta Handlowa” 1938, dodatek do nr. 270.
- Wrangel P., *Polityka naftowa rządu polskiego [w:] Polityka gospodarcza*, t. I, Warszawa 1928.
- W sprawie drogi wodnej zagłębie węglowe – Centralny Okręg Przemysłowy*. Odbitka z zesz. 12 i 13 „Przeglądu Gospodarczego” z 1938 r., Warszawa 1938.
- Wydatki na Polskie Siły Zbrojne w roku budżetowym 1938/39 i ich analiza [w:] Wojna a potencjał gospodarczy*. Wyd. Polskiego Instytutu Historycznego, z. 1, Londyn 1947.
- Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL – Rzeszów”. Krótka historia i perspektywy rozwoju*, Rzeszów 1976.
- Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL – Warszawa – Okęcie”. Najstarszy zakład lotniczy w Polsce*, Warszawa 1988.

- Zagadnienie uprzemysłowienia Polski. Biuro Studiów i Planowania Obozu Zjednoczenia Narodowego. Materiały i Prace*, z. 9, Warszawa 1939.
- Zakład Elektryczny Lublin wczoraj i dziś. 60 lat działalności*, Lublin 1987.
- Zakłady elektryczne koncernu „Małopolska”*. „Światło i Siła” 1930, nr 5.
- Zakłady Metalowe „Łucznik” im. Gen. Waltera w Radomiu*, Radom 1985.
- Zakłady Starachowickie*, „Przemysł i Handel” 1922, z. 34–35.
- Zawadzki S.M., *Centralny Okręg Przemysłowy*, „Przegląd Geograficzny” 1963, t. 35, z. 1.
- Zawadzki S.M., *Planowanie regionalne w Polsce [w:] Studia z zakresu planowania i teorii gospodarki przestrzennej*. Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, z. 62, Warszawa 1971.
- Zdrada J., *Ziemia Tarnowska w okresie autonomii [w:] Tarnów. Dzieje miasta i regionu*. Oprac. zbiorowe pod red. F. Kiryka i Z. Ruty, Tarnów 1983.
- Zielecki A., *Geostrategiczne przesłanki lokalizacji Centralnego Okręgu Przemysłowego [w:] W pięćdziesięciolecie Centralnego Okręgu Przemysłowego. Referaty i komunikaty z sesji naukowej w Sandomierzu 25–26 kwietnia 1988*, pod red. J. Gołębiowskiego i Z. Tabaki, Kraków 1991.
- Zielecki A., *Odbudowa życia gospodarczego [w:] Mielec. Studia i materiały z dziejów miasta i regionu*. T. II pod red. F. Kiryka, Mielec 1988.
- Zieliński H., *Historia Polski 1914–1939*, Warszawa 1985.
- Zieliński J., *Staropolskie Zagłębie Przemysłowe*, Wrocław 1965.
- Zioło Z., *Przemiany sieci miejskiej obszaru Centralnego Okręgu Przemysłowego w latach 1939–1984 [w:] W pięćdziesięciolecie Centralnego Okręgu Przemysłowego. Referat i komunikaty z sesji naukowej w Sandomierzu 25–26 kwietnia 1988 roku*, pod red. J. Gołębiowskiego i Z. Tabaki, Kraków 1991.
- Zioło Z., *Wpływ politycznej granicy zaborów na sieć kolejową Polski południowo-wschodniej*, „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach”, nr 128, Katowice 1993.
- Zioło Z., *Wpływ polityki państwa na rozwój i przemiany struktury przestrzennej przemysłu na przykładzie Centralnego Okręgu Przemysłowego*. „Folia Geographica. Series Oeconomica”, 1984, Vol. XVII.
- Zjednoczenie Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego Spółka Akcyjna „Zeork”. 10 lat pracy 14 VII 1928–14 VII 1938*.
- Zweig F., *Nowe drogi przemysłu polskiego*, „Ekonomista Polski”, Londyn 1942, nr 3.
- Z zagadnień etatyzmu*, „Naród i Państwo” 1937, nr 47–48.
- Żebrowski A., *Powstanie Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Zeszyty Naukowe Wojskowej Akademii Politycznej”, seria ekonom., nr 13 (64), Warszawa 1970.

Spis tabel, map i rycin

TABELE

1. Projektowane zdolności wytwórcze fabryk CZWW **s. 30**
2. Wzrost kosztów budowy fabryk CZWW w latach 1924–1925 **s. 32**
3. Najważniejsze inwestycje w rejonie bezpieczeństwa według planu rozbudowy przemysłu wojennego do końca 1930 r. **s. 37**
4. Zakupy wojskowe w Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. w latach 1928–1938 **s. 49**
5. Plan rozbudowy przemysłu wojennego w latach 1937–1940 w tys. zł (I faza) **s. 82**
6. Przewidywany koszt rozbudowy przemysłu wojennego w latach 1940–1942 (II faza) **s. 84**
7. COP – powierzchnia i ludność według spisu z 1931 r. **s. 98**
8. Zdolności wytwórcze hutnictwa polskiego w 1936 r. **s. 113**
9. 30-letni program budowy zbiorników wodnych w dorzeczu górnej Wisły **s. 200**
10. Gaz ziemny przetłoczony gazociągami PFOM „Polmin” ze złóż Zagłębia Jasielsko-Krośnieńskiego w latach 1926–1938 **s. 212**
11. Wydobycie i przerób gazu ziemnego w Polsce w latach 1924–1938 **s. 215**
12. Projekt budowy linii kolejowych w Centralnym Okręgu Przemysłowym opracowany przez Biuro Projektów i Studiów PKP **s. 226**
13. 5-letni program rozbudowy sieci kolejowej w Polsce opracowany w 1938 r. przez Państwową Radę Kolejową **s. 228**
14. Pierwszy projekt sieci autostrad w Polsce z 1938 roku (według M.W. Nesterowicza) **s. 247**
15. Inwestycje publiczne w latach 1936/37–1939/40 w mln zł **s. 260**

MAPY I RYCINY

1. Kształtowanie się koncepcji przestrzennej rejonu bezpieczeństwa **s. 15**
2. Planowane skupienia przemysłowe w rejonie bezpieczeństwa **s. 87**
3. Rozmieszczenie inwestycji przemysłowych według planu rozbudowy przemysłu wojennego na początku 1937 roku **s. 88**
4. Założenia przestrzenne i kierunki oddziaływania Centralnego Okręgu Przemysłowego według Biura Planowania Krajowego **s. 95**
5. Kształtowanie się koncepcji przestrzennej Centralnego Okręgu Przemysłowego **s. 97**
6. Ścisły obszar Centralnego Okręgu Przemysłowego **s. 102**
7. Układ schematyczny państwowej sieci 150 kV i 60 kV według projektu Wydziału Elektrycznego Ministerstwa Robót Publicznych z 1926 roku **s. 181**
8. Układ schematyczny państwowej sieci 150 kV według projektu Biura Elektrycznego Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 1937 roku **s. 191**
9. Gazociągi w Centralnym Okręgu Przemysłowym **s. 214**

10. Projekt układu sieci kolejowej w COP **s. 231**
11. Przyrost dróg o nawierzchni twardej w latach 1924–1937 **s. 237**
12. Projekt rozbudowy sieci drogowej w COP według Biura Planowania Krajowego z 1937 roku **s. 239**
13. Układ kierunkowy sieci autostrad według projektu M.W. Nestorowicza **s. 246**
14. Rozmieszczenie inwestycji przemysłowych w COP według stanu na 1 września 1939 roku **s. 264**

Indeks nazwisk

- Adamczyk Mieczysław 26, 48, 120
Amann Walter 136
Andrzejewski Antoni 91
Arkuszewski Kazimierz 64
Artwiński Stefan 153, 154
- Barciński Florian 161, 164, 199, 215
Bardski Ludwik 69
Bartel Kazimierz 180, 181
Bartel Ryszard 142
Bartoszewicz Stefan 205, 206
Barysz Leon 44
Bieda Tadeusz 155
Bissaga Teofil 220
Bobiński Kazimierz 19, 96, 97, 224, 238
Bobrowski Czesław 92
Bocheński Aleksander 89
Bosek Marek 177
Brzeziński Wacław 140
Brzosko Eugenia 151, 223
Brzoza Czesław 175
Bujniewicz Ireneusz 221, 234
Bund Józef 218
Buszko Józef 137
- Chałupski Jan 112, 118, 132, 134, 137, 146, 149, 159
Chojnacki Jan 142
Chudzyński Bronisław 115
Chudzyński Marian 255, 256
Cieplewicz Mieczysław 26
Ciosk Stanisław 140
Cyprian Tadeusz 66
Czaykowski Jarosław 166
Czerwiński Jan 188, 192
Czikiel Józef 27
Czuruk Otton 134, 157, 158, 159
Czyżewski Piotr 147
- D' Arbonneau Charles 78
Dajn Antoni 155
- Dąbkowski Mieczysław 49, 51, 111, 116, 124, 144
Dąbrowski T. 173, 175
De Lanoy Stefan 56
Dembiński Henryk 175
Dewey Charles 58
Diamand Herman 204
Dobrowolska Maria 42, 140
Doleżał Franciszek 44
Domański Ryszard 219
Drağ Piotr 155
Drozdowski Marian Marek 5, 8, 77, 89, 104, 168, 215, 260
Drucki-Lubecki Franciszek Ksawery 20
Dunajewski Jerzy 28
Dworzańczyk J. 205
Dziewulski Kazimierz 17
Dzik Antoni 21
- Eberhardt Julian 220
Fangor Konrad 158
Feldman M. 21
Ferch Stefan 198
Filipkowski Władysław Jakub 118
Francke Gerhard 113
Fryc Jan 205, 207
- Garbacz Dionizy 113, 116, 119, 162, 194
Gawlas Józef 163
Gieysztor Józef 221, 227
Gigiel Jerzy 208
Gil Barbara 126, 127, 242
Gizaczyński Henryk 146
Główka Jan 9, 51, 167
Głuchowski Janusz 12
Gniazdowski Michał 232
Gniewiewski J. 184, 189
Gołębiowski Jerzy 9, 11, 17, 22, 53, 58, 64, 67, 71, 98, 114, 123, 142, 150, 153, 175, 220

- Gołębiowski Waldemar 155
Górecki Roman 17, 25, 44, 48
Grabowski Tadeusz 5, 8, 53, 163
Grabowski Tadeusz (inż.) 99, 152
Grabski Władysław 16, 17, 24, 25, 27, 32
Grochot Jerzy 148
Grodyński Tadeusz 91
Groniowski Kazimierz 150, 154, 155
Grot Zdzisław 110
Gruber Henryk 110
Gruchalla Henryk 158
Grzymiski A. 154
Günther Mieczysław 188, 190, 191, 198
Günther Waclaw 178, 184, 193
Gwiazdowski Janusz 162
- Haller Stanisław 16, 17, 32, 35
Hampel Józef 203
Harriman William Averell 189
Hendrikson H.K. 224, 230
Hennel Witold 59
Herbich Henryk 194, 195, 198–202, 250
Herget Ryszard 150, 151, 153
Hertmanowicz-Brzoza Małgorzata 175
Hilarski Eugeniusz 114
- Ivanka Aleksander Konstanty 91, 259, 260
- Jackowski Tadeusz 164
Jaroszyński Antoni 175
Jaroszyński Tadeusz 156
Jasiewicz Jerzy 140
Jaworski Adam 148
Jędruszczak Tadeusz 79, 104
Jurek Bolesław 121
Jurkowski Edmund 71, 175
Juszkiewicz Roman 114
- Kaczanowski Longin 52
Kaczmar Bogusław 71, 109, 110, 125, 132, 133, 139, 145, 146, 147, 156, 176
Kaczorowski Michał 91
Kalecki Michał 263
Kaliński Emil 90
- Kallis Władysław 198
Kamieński Marian 163
Kasior Jan 114
Kasprzycki Tadeusz 78, 99, 103, 105, 187
Kawczyński Leszek 156
Kembliński Ludwik 166
Kędzior Andrzej 196, 197
Kiedroń Józef 57
Kierek Aleksander 66, 152, 168
Kieszniewski Kazimierz 26, 152, 168
Kiryk Feliks 58, 98, 137, 147, 218
Klarner Czesław 44, 113
Klarner Zbigniew 101, 114, 117
Klepacki Władysław 178
Kłapkowski Bolesław 109
Kłoss Przemysław 201
Kołodziejczyk Ryszard 9, 219, 263
Konarzewski Daniel 69
Konopka Alfred 248
Kosieradzki Władysław 89, 90, 105
Kostankiewicz Andrzej 121
Kostrowicka Irena 92
Kościalkowski-Zyndram Marian 90
Kowalewski Jan 161
Kowalski Walenty 176
Kozanecka Maria 220, 235
Kozłowski Eugeniusz 5, 35, 40, 76, 77, 83, 109, 112, 122, 136
Kozłowski M. 183
Kozłowski Stanisław 190
Kozłowski Zbigniew 94, 225
Kožuchowski Józef 8, 44, 91, 122
Kręglewski Adam 111
Kroczek Jan 155
Królikiewicz Tadeusz 142
Kruszewski Stanisław 21, 221
Krzemiński Jakub 182
Krzyczkowski Stanisław 148
Krzykała Stanisław 66, 152
Krzyżanowski Adam (inż.) 227, 228
Krzyżanowski Józef 23, 28, 29, 31, 32, 33
Krzyżanowski Kazimierz 33, 43, 260
Kuczewski Władysław 113
Kuligowska Anna 115, 118
Kurdł Samuel 137
Kurowski Adam 142

- Kwiatkowski Eugeniusz 7, 8, 17, 58, 59, 89, 90, 91, 92, 93, 96, 98, 103, 104, 105, 130, 131, 192, 209, 212, 224, 251, 259, 260, 262
- Kwieciński Otmar 154
- Landau Ludwik 263
- Landau Zbigniew 17, 90, 136, 180, 221, 263
- Langner Władysław 32
- Laroche Jules 78
- Łaskiewicz Teofil 64
- Leitl Franciszek 174
- Leszczyński Władysław 156
- Leszkowicz Wiktor 13, k 28, 40, 42, 124, 125, 126, 148
- Lewakowski J. 195
- Lijewski Teofil 218, 219, 224, 234
- Litwinowicz Aleksander 7, 12, 27, 28, 35, 44, 45, 54, 55, 58, 69, 70, 80, 81, 85, 89, 96, 103, 105, 113, 119, 121, 122, 123, 126, 131, 139, 158, 185, 192, 198, 209, 241, 251, 261
- Lubowicki Jerzy 103
- Ludwig Bernard 176
- Łabęcki Stefan 117
- Łoskiewicz Władysław 160
- Łukasiewicz Juliusz 92
- Łunarski Jerzy 156
- Maciąga Mirosław 149
- Maciejowski Mieczysław 44, 128, 162
- Maciszewski Feliks 44
- Madajczyk Czesław 180
- Majchrowski Jacek 27
- Majewski Jan 183
- Majewski Mariusz 9, 65, 66, 142, 145, 148, 156
- Majewski Zygmunt 160
- Makiela Zbigniew 203
- Malessa Stanisław 91, 94, 95, 99
- Malinowski-Pobóg Władysław 79
- Malinowski Tadeusz 6, 7, 78, 79, 103, 143, 209, 224, 244
- Małachowski Jan 172
- Małecki Jan Marian 9
- Markowski Mieczysław 21, 45
- Martin Wiktor 91
- Matakiewicz Maksymilian 189, 196, 249, 252, 253, 254
- Matusiak Stefan 51, 52, 155
- Mazur Grzegorz 27
- Meducki Stanisław 166, 172
- Mianowski Henryk 72
- Micewski Andrzej 104
- Mieszczkański Erazm 156
- Miętka Kazimierz 60, 61
- Milewski Józef 138
- Minkowski Paweł 44
- Miszke Aleksander 221, 223
- Misztal Stanisław 63
- Mityk Renata 124
- Moraczewski Jędrzej 180, 181
- Morawski Kajetan 8, 91, 105
- Morgała Andrzej 68, 122
- Mościcki Ignacy 17, 58, 78, 79, 80, 104, 116
- Mrocza Ludwik 137, 139, 140, 158
- Narutowicz Gabriel 196, 197
- Nechay Jerzy 178
- Nestorowicz Melchior Władysław 245, 246, 247
- Neuman Tadeusz 22
- Nieniewski August 212
- Nowacki P. J. 191
- Obrąpalski Jan 189, 192, 199
- Obrębski Kazimierz 139
- Olszewski Antoni 250
- Ossowski Stefan 24, 182
- Ostafin W. 138
- Pająk Witold 148
- Pakuła Lech 42, 139, 159
- Pasternak Jan 155
- Pastuszka Stefan 26, 48, 120
- Pazdur Jan 26, 49, 51, 120
- Pączek Antoni 25
- Petrus Juliusz 132, 157, 171, 177
- Piasecki Julian 151
- Pietrzak-Pawłowska Irena 63
- Pikusa Bolesław 18
- Pilkiewicz Izydor Władysław 187
- Piłsudski Józef 12

- Piotrowski J. 107, 109
Piotrowski Stefan 157
Piotrowski Wiktor 139
Piskor Tadeusz 47, 48
Pławski Kazimierz 69
Półczyński-Janta Leon 138
Pomianowski Karol 195, 196
Poniatowski Juliusz 90
Poreyko Henryk 146
Półćwiartek Józef 117, 193
Pragłowski Stefan 155
Prot Jan 44, 182
Przondo Stanisław 140
Pustuła-Kozłowska Elżbieta 120
- Quentino Alberto 177
- Raczyński S. 146, 154
Radocki Henryk 96
Rajman Jan 42, 140, 203
Rakowski Janusz 8, 90, 91, 94, 105, 262
Rayski Ludomir 7, 65, 77, 142, 143, 144, 145, 147
Regulski Bronisław 54
Reguła Tadeusz 215
Rell Józef 140
Rey Stanisław 175
Ręgowicz Ludwik 118
Ringman Aleksander 109, 180
Rodkiewicz Stefan 236.
Roman Antoni 62, 90, 105, 130, 131, 164, 187, 193, 209, 213, 215
Romański Edward 198, 202, 257
Romeyko Marian 65
Rose Adam 185, 194
Różański Adam 195
Rudlicki Jerzy 65
Ruta Zygmunt 58, 218
Rybczyński Mieczysław 196
Rychliński Eugeniusz 155
Rydygier Juliusz 205
Rydz-Smigły Edward 76, 79, 151, 252
- Sadowski Stanisław 99
Sagan Henryk 139
Sakson Józef 69
- Samecki Wiesław 5
Sanguszko Roman 60
Saunier Hipolit 69
Sawicki J. 184
Schmidt Karl 63
Schmidt Oskar 63, 171
Secomski Kazimierz 263
Siedlanowski Marceli 114, 117
Sikorski Władysław 7, 26, 32, 33
Sipowicz Aleksander 67
Sitkowski B. 211, 233, 261
Skiba Włodzimierz 61
Skibiński Leon 21, 165
Składkowski-Sławoj Felicjan 80, 104
Skorupski W. 112
Skwara Zofia 148
Słaboszewicz Antoni 22
Sławiński Tadeusz 61
Sokolnicki Gabriel 180
Sołtyk Tadeusz 65
Sosabowski Stanisław 33
Sosnkowski Kazimierz 7, 12, 24, 27, 76, 78, 84, 150
Srokowski Stanisław 194, 200
Stachiewicz Waclaw 7, 78, 79, 84, 85, 96, 104, 113, 123, 142-144, 151, 158, 198, 209, 212, 241, 244, 251
Starowieyski Leon 175
Starzyński Stefan 17, 44
Staszic Stanisław 20, 165
Stawek Piotr 5, 34, 39, 41, 56, 64, 76, 78, 83, 104, 121, 123, 127, 136, 144, 145, 150, 209
Stelmachowski Stanisław 114
Suchos Franciszek 147
Surzycki Stanisław 22
Syska Stanisław 176, 177
- Szaynok Władysław 203
Szczepanik Witold 156
Szempliński Zygmunt 91
Szeptycki Jan Kazimierz 175
Szewczyk Władysław 117, 193
Sznerr Alfred 141
Szpakowski Kazimierz 44
Sztrancman Wilhelm 203, 207
Szukiewicz Waclaw 81, 138
Szypowski Jan 124

- Śliwinski Ziemowit 195, 201
Świątek Szczepan 9
Świętochowski Stanisław 204, 205
- Tabaka Zbigniew 9, 11, 71, 109
Tarnowscy z Dzikowa 243
Tarnowski Artur 124
Tieffen Slawiuss 137
Tillinger Tadeusz 245, 255
Tomaszewski Jerzy 17, 90, 136, 180, 263
Traczyński Zdzisław 176
Trzeciakowski Witold 166
- Ulrych Juliusz 90, 224, 223, 244
Umiastowski Roman 7, 11, 149, 220
- Wachtel F. 203, 215
Wańkowicz Melchior 94, 110, 240
Wawrzyniak Czesław 172
Wątor Elżbieta 188
Wenda Zygmunt 104
Wiatr Józef 77
Wieleżyński Marian 203
Wielowieyski Władysław 44
- Wierzbicki L. 218
Wierzejski Witold 44, 182
Wieszczyński Jan 170
Witkowski Stanisław 172, 174
Witkowski Stanisław płk 114, 134, 167
Włoszczowski Stanisław 91
Wojciechowski Bronisław 203, 207
Wowkonowicz Jan 196, 249, 257, 258
Wrangel Paweł 18, 205
- Zajac Józef 7, 70, 140, 145, 147, 148
Zakrzewski Marian 44
Zarzycki Ferdynand 182
Zawistowski Jerzy 61, 109
Ząbkiewicz J. 122
Zdrada Jerzy 218
Zdziechowski Jerzy 32
Zielecki Alojzy 11, 147
Zieliński Henryk 79
Zieliński Jan 21
Ziętara Tadeusz 42, 140
Zioło Zbigniew 9, 218, 234
Zweig Ferdynand 119
Żebrowski Adam 5, 13
Żurek Celina 155

Indeks miejscowości

- Aleksandrów Kujawski 218
Altenburg m. w Niemczech 145
Annopol 135, 238, 240, 242, 243
- Babice 235
Baranów Sandomierski 86, 173, 186, 235, 238
Bąkowiec 220
Belfort m. we Francji 116
Bełżec 218, 219, 220, 226
Berlin 145, 225, 247
Będzin 168, 257
Biała 171, 218
Biała Podlaska 67, 146, 148
Białobrzegi 184, 244
Białogon 21, 165
Białystok 218
Biecz 187
Bielany 199
Bielsko 234
Bieruń Stary 137
Biłgoraj 101, 234, 238, 240, 245
Bitków 212
Blizyn 135, 163, 261
Błędów 200
Błonie 219
Bochnia 186
Bochotnica 101
Bodzechów 178
Bodzentyn 236
Boguchwała 176, 177, 186
Bogumin 168
Bojanów 243, 244
Borysław 190, 196, 203–205, 207
Boryszew 57, 82
Bór w pow. janowskim, obecnie Kraśnik Fabryczny 86, 126, 242, 261
Brno 247
Brodnica 224, 232
Brody 219
Brzesko 159, 186, 235
Brzeszcze 190
- Brześć n. Bugiem 220, 225, 247
Brzezówka w pow. jasielskim 187
Brzeźnica w pow. dębickim 186
Brzeźnica w pow. kozienickim 220
Brzozów 187
Budapeszt 229
Bukareszt 247
Bukowno 232, 234
Busko 226–229, 234–236, 240, 244
Bydgoszcz 30, 140, 168, 174, 247
Bytów 247
Bzin 21, 56
- Carycyn 28
- Chabówka 217, 244
Chełm 103, 187, 188, 219, 238
Chęciny 20, 183, 184, 238, 244
Chmielnik 13, 238, 244
Chmielów 134, 135
Chodorów 207
Chorzeliów 147
Chorzów 57, 58, 59, 180, 182, 185, 190, 192
Chotyzie 101
Chrzanów 152, 161
Chyrów 19, 20, 217, 234
- Ciechanów 19, 219
Ciepielów 101
Cieszanów 19
Cieszyn 218, 234, 247
Cudzynowice 222
Cyranka 147
- Czaniec 194
Czchów 89, 162, 198–202, 250, 251, 253
Czechowice, obecnie Ursus dz. Warszawy 83, 145, 150, 260
Czerwona Wola 14

- Czesławice, majątek ziemski k. Nałę-
czowa 153
Częstochowa 28, 213, 219, 223, 230,
232, 247, 258
Częstocice 183
Czorsztyn 198, 200, 202, 250, 251
Czułów 60

Ćmielów 183, 184, 210

Daszawa 190, 206, 207, 208, 212, 213
Dąbie 229
Dąbrowa Górnicza 107, 257
Dąbrowa Tarnowska 60, 185, 186, 235
Dąbrowa w pow. janowskim, obecnie
Kraśnik Fabryczny 86, 126, 242,
261
Dąbrówka Infulacka, od 1929 r. Mościce,
obecnie w granicach Tarnowa 58
Dąbrówka Mała k. Szopienic 140
Dęba w pow. koneckim 14
Dęba w pow. tarnobrzeskim 7, 82, 86,
113, 124, 193, 210, 233, 234, 235,
241, 243, 261
Dębica 14, 83, 85, 86, 124, 138, 139,
140, 142, 158, 159, 186, 209, 210,
211, 217, 218, 222, 230, 235, 241,
242, 261
Dęblin 13, 14, 19, 28, 29, 170, 182,
183, 184, 187, 213, 219, 220, 223,
230, 238
Domaradz 235
Drawski Młyn 166
Drohobycz 203, 205, 206, 213, 234, 262
Druja 221
Dukla 235
Dwikozy 160, 226, 230
Dynów 230
Działoszyce 222, 236, 244
Dziedzice 36, 158, 262
Dzików 124
Dźwińsk 247

Fajslawice 188
Firlejowszczyzna, dzielnica Lublina 168
Florencja 177
Frampol 101, 240
Frysztak 210, 235

Gamrat, dzielnica Jasła 131, 241
Garwolin 184, 187
Gdańsk 219, 221, 247
Gdów 194
Gdynia 17, 93, 182, 221, 222, 229, 247
Giedlarowa 101
Glinik Mariampolski 187, 205
Głogów Młp. 86
Goczałkowice 199, 200, 249
Goraj 101
Gorlice 187, 208
Gorzyce 157, 186
Górki 208, 209
Grabownica 205
Grębów 222, 234, 243
Grodno 247
Grudziądz 63, 107, 165, 262
Grybów 13, 20, 234

Hajdaszek 222
Hajduki Wielkie 57, 134
Herby Nowe 222, 230
Hrubieszów 103, 220, 238, 240, 245

Iłża 101, 184, 225, 226, 236, 238
Iwonicz 187, 205
Izbica 188

Jacentów 14
Janowiec 101
Janów Lubelski 101, 103, 225, 238,
240, 243
Janów w pow. chrzanowskim 190
Jarosław 13, 14, 19, 85, 86, 217, 218,
234, 235, 240, 241, 242, 243, 245,
247
Jasło 20, 82, 84, 86, 115, 132, 187,
196, 204, 205, 208, 217, 230, 233,
234, 241, 261
Jaszczurówka 194
Jawidz 83, 84, 86, 127, 128, 188, 193,
242, 261
Jawor Solecki 101
Jaworzno 36, 59, 190, 192
Jazowsko 200
Jedlicze 205
Jeziorna 193
Jeżowe 243, 244

- Jędrzejów 20, 183, 184, 220, 238
Józefka 200
Józefów 19, 226
- Kalety 221
Kalisz 219, 247
Kalwaria Zebrzydowska 218
Kamień Koszyński 228
Kamień Nowy 177, 210, 222
Karczmiska 170
Karwina 168
Katowice 53, 114, 134, 136, 141, 153,
154, 172, 229, 234, 236, 247, 253,
262
Kazanów 14
Kazimierz Dolny 183, 187, 226, 242
Kazimierza Wielka 222, 223
Kiedrzyń 209
Kielce 6, 13, 14, 20, 51, 53, 61, 62, 86,
153, 154, 155, 165, 172, 192, 213,
219, 226, 227, 229, 230, 234–236,
238, 240, 244, 247
Kijów 219, 225
Kiwerce 225
Klimontów 238, 243
Klucze 60
Knurów 140
Kochanówka 137
Kocmyrzów 222
Kokoszki 221
Kolbuszowa 85, 101, 209, 210, 225,
230, 242, 243
Koluszki 29, 218, 219
Kołaczyce 241
Koło 229
Komorów 210
Konopnica 101
Końska Ulica 101
Końskie 13, 165, 183, 219, 229, 234
Koprzywnica 238, 243
Koszyce 238
Koszyce m. w Słowacji 229
Kościeliska 195
Kowale 154
Kowel 219, 229
Kowno 247
Kozienice 103, 183, 236, 238, 240
Kozłowa Góra 199, 200, 250, 251
Kozłów 225, 226, 227, 228
Krajowice w pow. jasielskim, obecnie
w granicach Jasła 84, 131, 132,
233, 241
Kraków 6, 7, 9, 12, 14, 30, 103, 159,
161, 168, 176, 182, 190, 204, 213,
217, 218, 223, 227, 234–236, 240,
244, 247–249, 251, 253, 254, 256,
257, 258, 262
Krasne 228
Krasnystaw 187, 188, 238, 247
Kraśnik 81, 82, 113, 126, 188, 212,
213, 225, 226, 230, 238, 240, 242,
243
Krosno 20, 86, 173, 174, 187, 204, 205,
208, 217, 234, 235
Królewiec 247
Krynica 227, 229, 234, 235
Krywald 137
Kunów 210
Kurów 140, 183
Kutno 218, 221, 224, 232
Kuźnice 194
- Laskowice 228
Lesko 13, 187, 199, 200, 234
Leżajsk 86, 235, 242, 244
Łipsk 145
Londyn 7, 23, 171
Lubaczów 19, 218
Lubartów 83, 103, 187, 188, 238, 242
Lubienia 209, 210
Lublin 6, 7, 64, 66, 67, 77, 96, 127,
128, 142, 143, 148, 152, 153, 168,
182, 187, 188, 190, 193, 212, 213,
219, 220, 222, 225–230, 234, 238,
240, 242, 244, 245, 247
Lwów 96, 103, 190, 192, 203, 205–207,
217, 218, 220, 222, 223, 227–229,
234, 235, 240, 242, 244, 247, 253
- Łada 101
Łagiewniki Śląskie 154
Łagów 238
Łańcut 141, 235, 241
Łaziska Górne 136
Łęczycza 229
Łopuszno 238

- Łowicz 218, 219
Łódź 28, 96, 107, 172, 190, 213, 218,
219, 221, 229
Łubnice 238
Łuck 221, 225, 227, 228, 229, 234
Łukawica 199, 200
Łuków 128, 228, 233
Łupków 217
- Maczki 219
Majdan Królewski 82, 86, 113, 124,
193, 210, 233, 241, 255, 261
Manchester 139
Markuszów 183
Męcina 204
Męcinka 204
Mędrzechów 226–228
Miechów 220, 223, 240
Miedziana Góra 164
Miedzianka 164
Mielec 77, 86, 101, 113, 142, 144, 146–
149, 158, 174, 186, 209, 210,
218, 230, 233, 235, 242, 243, 253,
255, 261
Mierzączka 101
Międzybrody 200
Milejów 167
Mińsk Mazowiecki 224
Mińsk, stolica Białorusi 247
Mława 219
Młynne 200
Mniszew 240
Modlin 219
Mokrzyszów 158, 261,
Moskwa 218, 225, 247
Mostki 21
Moszczenica 195
Mościce 58, 59, 72, 77, 81, 82, 129, 130,
135, 141, 182, 185, 186, 189, 190,
192, 202, 208, 210, 253, 255, 261
Mrażnica 207
Mroczków 21
Mszadła Nowa 101
Mszadła Stara 101
Mühleberg m. w Szwajcarii 197
Muszyna 217, 229, 235
Myczkowce 195, 196, 199, 200, 202
Mysłowice 217, 225, 228, 252, 253, 255
- Nadbrzezie 12, 62, 219, 220, 248, 252
Nałęczów 101, 183, 187, 220, 242
Narol 19
Nasielsk 221, 228, 232
Nasiłów 101
Neuhausen m. w Szwajcarii 161
Niedomice 60, 61, 77, 209, 210, 261
Niedzwica Duża 101
Niekląń 166
Niemce 128, 242
Niepołomice 248
Nietulisko 236
Nisko 86, 101, 113, 184, 186, 190, 192,
193, 202, 209, 210, 212, 213, 225,
226, 229, 235, 240, 242, 243, 245,
252, 255, 256
Nowe Miasto 184
Nowogródek 247
Nowy Jork 183
Nowy Korczyn 236, 240
Nowy Sącz 20, 186, 217, 234, 244
Nowy Targ 228, 244
- Oblasy 101,
Oblesna Góra, obecnie Nowa Sarzyna
86, 133
Ocice 124, 233, 234
Okulina 101
Opatów 101, 183, 184, 236, 240, 245
Opoczno 236
Opole Lubelskie 170, 183, 187, 238,
242, 243
Osiek 238, 245
Ostrołęka 247
Ostrowiec 14, 28, 29, 36, 37, 45, 72,
101, 103, 117, 146, 178, 182–184,
209, 210, 219, 220, 225–229, 234,
236, 238, 243, 245
Oświęcim 218
Otłoczyn 250, 258
Otwock 224
Ożarów 168, 184, 236, 238, 240, 245
- Pabianice 107, 219
Parszów 21, 178
Paryż 23, 33, 108, 135, 176
Pasieczna 212
Petersburg 218

- Piastów 63, 155
Pilzno 86, 208, 210, 235
Pilzno m. w Czechosłowacji 23
Pińczów 184, 222, 244
Pionki 54, 55, 57, 60, 61, 62, 72, 81,
82, 131, 132, 183, 184, 192, 209–
–211, 213, 261
Piotrków 177
Pławo w pow. niżańskim, obecnie w gra-
nicach Stalowej Woli 82, 86, 113,
162
Płock 221, 232, 251
Podzamcze 221
Połaniec 245
Pomiechówek 199
Poniatowa 83, 86, 170, 242, 243, 261
Pniowiec 137
Popowo 199
Porąbka 89, 180, 195–197, 199, 201,
202, 249–251
Poręba 53, 107, 108, 232
Powązki 29, 123
Poznań 30, 36, 63, 70, 71, 109, 111, 112,
140, 163, 166, 176, 221, 229, 247
Praga, dzielnica Warszawy 30, 39
Praga, stolica Czechosłowacji 225
Pruszków 53, 107, 108, 261
Przemyśl 13, 19, 190, 213, 217, 222,
234, 235, 245, 247, 253
Przeworsk 14, 162, 218, 222, 223, 230
Przyborów 211
Przyszów 243
Puck 66
Puławy 103, 170, 183, 238, 251
Pustków 83, 136, 137, 186, 261
Pustynia 83, 158, 159, 186, 261

Rachów 62, 135
Raclawice 236
Radom 14, 19, 28–32, 34, 36, 38–40,
48, 50, 69, 72, 84, 96, 117, 154,
166, 172, 174, 177, 182–184, 190,
209, 211, 213, 219, 223, 226–229,
234, 236, 240, 244, 245
Radomsko 182, 190
Radoszyce 14
Radymno 235
Radziwiłłów 219
Radzyń Podlaski 238
Raków 236
Rakszawa 101
Rawa Ruska 218, 220
Regny 29
Rejowiec 178, 188, 220
Rejów 20, 21, 41
Rembertów 43, 50, 123
Rokitno 177
Ropczyce 235
Rozalin 233
Roztoki 208, 209, 210, 211
Rozwadów 12, 13, 86, 113, 157, 162,
184, 210, 218, 220, 222, 223, 230,
240, 241, 243
Rożnów 89, 162, 180, 182, 186, 192,
197–202, 244, 250, 251, 253, 261
Równe 229
Rudki w pow. dębickim 137
Rudki w pow. kozienickim 101
Rudki w pow. kieleckim 62
Rudnik n. Sanem 118, 133
Ryki 184
Rymanów 187
Rzeczniów 101
Rzeszów 7, 12, 14, 30, 53, 70, 71, 82, 85,
86, 109, 110–113, 124, 142, 144–
–146, 148, 149, 156, 175, 176, 190,
192, 209, 210, 217, 222, 225–
–228, 23–235, 241, 243, 245, 253,
261

Sadurki 153
Sambor 234
Samsonów 21
Sandomierz 6, 12, 62, 85, 93, 101, 103,
124, 157, 171, 177, 184, 186, 199,
209, 210, 213, 220, 222, 224–227,
229, 230, 235, 236, 238, 240–243,
245, 247, 248, 252, 254–258, 261,
262
Sanok 20, 36, 37, 63, 109, 122, 171,
187, 195, 196, 208, 217, 234
Sapieżanka 228
Sarżyna 84, 133, 134, 243, 261
Sądkowa 208
Sędziszów Młp. 155, 175, 209, 210
Sielpia 21

- Sieniawa 240, 245
Sienno 101
Sieradz 219
Sierpc 221, 224, 232
Skarżysko 14, 28, 30, 34, 36–39, 41–43, 50, 53, 56, 70, 72, 81, 140, 163, 183, 209, 210, 219, 222–225, 227, 229, 230, 236, 245, 261
Skawce 218
Skawina 218
Skierniewice 228, 233
Skopanie 173
Skrzynno 14
Słupcza, majątek ziemski w pow. san-domierskim 160
Smolice 254, 256
Sobieszczany 101
Sobniów 208
Sobów 222, 225
Sochaczew 219
Sokal 218
Sokołów Młp. 242, 244
Sokołów Podlaski 156
Solec n. Wisłą 238
Solec Zdrój 228
Solina 199, 200, 202
Sosnowiec 22, 227, 228, 232, 236, 257, 258
Sporysz 194
Spytkowice 248, 249, 257, 258
Stalowa Wola 103, 115, 116, 118, 136, 175, 192, 193, 210, 233, 234, 241, 253, 261
Starachowice 14, 22–24, 26, 29, 36, 37, 44, 46–50, 72, 84, 117, 121, 146, 182–184, 189, 190, 193, 210, 245, 261
Stasin 101
Staszów 220, 225, 235, 238
Stojanów 221, 234
Stopnica 238, 240
Strachocina 208, 209
Stróża 198, 250
Stróże 217
Stryj 206, 207, 234
Strzałków 221
Strzemieszyce 219, 223
Strzyżów 86, 131
Studenne 200
Stuttgart 145
Styków 193, 261
Sucha Beskidzka 217
Suchedniów 21, 53
Szarlej 199, 200
Szczakowa 177, 219, 223, 232, 234
Szczawnica 228
Szczeczeszyn 188, 228, 245
Szczucin 218, 219, 226–229, 234, 235, 240
Sztokholm 108
Szydłowiec 19, 20, 166, 167, 182, 184
Szydłów 236
Śniatyn 247
Świerczków, od 1929 Mościce, obecnie w granicach Tarnowa 58
Tarlów 238
Tarnobrzeg 83, 85, 86, 101, 124, 157, 158, 171, 186, 209, 210, 218, 222, 225–228, 230, 233, 234, 238, 241, 252, 261
Tarnogród 101
Tarnowskie Góry 232
Tarnów 14, 58, 59, 182, 185, 192, 193, 208, 211, 217, 229, 235, 236, 240, 241, 244
Tatary, dzielnica Lublina 152
Tłuszcz 224
Tomaszów Lubelski 103, 238, 242
Tomaszów Mazowiecki 219, 234
Toruń 30, 41, 57, 224, 232
Trybsza 200
Tryńcza 245
Trzebinia 57, 140, 217, 218
Trzeboś 101
Trzyniec 168
Tunel 219, 223, 234
Turniszki 257
Tustanowice 204, 205, 207
Tuszyna 210
Ubieszyn 240, 245
Urzędów 242
Ustronie 184
Ustrzyki Dolne 20, 196

- Wadowice 218
Warka 184, 223
Warszawa 6, 13, 22, 29, 30, 31, 33, 34, 39, 40, 43, 48, 50, 56, 63, 64, 68, 69, 82, 83, 96, 107, 111, 138–142, 146–148, 151, 155–157, 161, 164, 168, 182, 189, 190, 193, 213, 218, 219, 221–225, 227, 229, 234, 240, 244, 247, 251, 260, 262
Wąwolnica 101, 184
Wełnowiec, dzielnica Katowic 172
Węgliska 101
Wiedeń 217
Wieliszew 228, 232
Wielowieś 222
Wilno 218, 247
Winnica 82
Wiślica 222, 236
Witanowice 200
Witów 195
Włastów 226
Wrocławek 60, 251
Włodawa 103
Włodzimierz Wołyński 220, 225, 240
Włoszczowa 238
Wojnica 220, 225
Wojnicz 186
Wojszyn 101
Wola Brzeznicka 137
Wolbrom 63
Wołkowysk 228
Woropajewo 221
Wrocław 247
Wysokie Koło 220
Wyszków 224
Zabrodzie 199, 200, 202
Zagnańsk 183, 184
Zagożdżon w pow. kozienickim, obecnie w granicach Pionek 29, 30, 31, 33, 36, 37, 53, 54
Zagórz 217
Zakopane 218, 244
Zamość 103, 172, 187, 188, 192, 220, 238, 240, 245, 247
Zawada 188, 220, 225
Zawichost 184, 225, 230, 238, 248, 257
Zawiercie 232, 258
Zawoja 195
Ząbkowice 223
Zduńska Wola 219
Zdżary 211
Zebrzydowice 217, 223
Zegrze 69, 224, 232
Zgierz 61, 132, 219, 221
Zwierzyniec 19, 226, 227, 234
Zwoleń 101, 236
Żabno 60, 185, 229
Żakowice, dzielnica Radomia 174
Żarnów 236
Żołyńia 101
Żyrardów 224
Żywiec 184

Indeks przedsiębiorstw, zakładów przemysłowych i organizacji gospodarczych

- AFA Accumulators Ltd. w Londynie 171
Aktionbolaget Bofors w Sztokholmie 108
Aluminium Français et Cie w Paryżu 162
Aluminium Industrie A.G. Neuhausen 161
American – European Utilities Co. w Nowym Jorku 180
„Azot” Spółka Akcyjna w Jaworznie 36, 59

Bank Elektryfikacyjny S.A. w Warszawie 196
Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) 24, 25, 44, 47, 59, 61, 107, 120, 132, 133, 143, 173, 186
Bank Handlowy S.A. w Warszawie 66
Bank Związku Spółek Zarobkowych S.A. w Poznaniu, oddział w Krakowie 7, 66
Biuro Sprzedaży Wyrobów Wspólnoty Interesów „Bistal”, sp. z o.o. w Warszawie 154

Cementownia „Firlej” w Rejowcu 178
Centralna Fabryka Gazoliny w Borysławiu 207
Centralne Warsztaty Lotnicze w Warszawie 64, 141
Centralne Warsztaty Samochodowe w Warszawie 64
Centralne Warsztaty Wojsk Łączności w Warszawie 64
Centralny Zakład Gazowy w Zegrzu 69
Centralny Zarząd Wytwórni Wojskowych (CZWW) w Warszawie 26, 27, 29–34, 40, 70, 71
Compagnè Fives Lillena w Paryżu 126
Compagnè Générale d'Électro-Céramique w Paryżu 176

Creusot-Schneider, zob. Schneider et Cie
Cukrownia „Łubna” w Kazimierzy Wielkiej 223
Cukrownia w Chodorowie 207
Cukrownia w Częstocicach 187

„Ćmielów” S.A., zob. Fabryka Porcelany i Wyrobów Ceramicznych „Ćmielów” S.A. w Krakowie

Delegatura Związku Izb Przemysłowo-Handlowych dla COP w Sandomierzu 261, 262
Doświadczalne Warsztaty Lotnicze w Warszawie 68
Drawska Lejarnia Żelaza w Drawskim Młynie 166

„Elektrobudowa” Wytwórnia Maszyn Elektrycznych S.A. w Łodzi 172
„Elektro-San” S.A. w Warszawie, budowa hydroelektrowni w Myczkowcach 195, 196
Elektrownia fabryczna w Mościcach, zob. Okręgowy Zakład Elektryczny w Tarnowie
Elektrownia fabryczna w Pionkach 54, 183, 192, 261
Elektrownia fabryczna w Rejowcu 188
Elektrownia fabryczna w Rejowie k. Skarżyska 43, 183, 192, 261
Elektrownia fabryczna w Starachowicach 183, 261
Elektrownia gazowa w Brzezówce k. Jasła, zakład Podkarpackiego Tow. Elektrycznego S.A. 187
Elektrownia Miejska we Lwowie 207
Elektrownia Miejska w Kielcach 183, 192

- Elektrownia Miejska w Lublinie 187, 188
- Elektrownia Miejska w Zamościu 187, 188, 192
- Elektrownia Okręgowa w Chorzowie, zob. Oberschlesische Elektrizitätswerke A.G.
- Elektrownia Okręgowa w Tarnowie, zob. Okręgowy Zakład Elektryczny w Tarnowie
- Elektrownia w Stalowej Woli 192, 193, 261
- Elektrownia w Stykowie k. Starachowic, w budowie 193, 261
- Elektrownia wodna w Czchowie, w budowie 89, 162, 198, 201, 202
- Elektrownia wodna w Porąbce, w budowie 197, 200, 201
- Elektrownia wodna w Rożnowie, w budowie 89, 162, 197, 198, 201, 202, 261
- „Erdgaz” G.m.b.H. we Lwowie 205
- Fabryka amunicji artyleryjskiej w Kraśniku, zob. Państwowa Fabryka Amunicji Nr 2
- Fabryka amunicji małokalibrowej w Jawidzu, zob. Państwowa Fabryka Amunicji Nr 5
- Fabryka Artykułów Elektrotechnicznych inż. Ciszewski i S-ka w Bydgoszczy 172
- Fabryka Drutu i Gwoździ E. Tennenbauma w Radomiu 28
- Fabryka gazoliny „Henryk” w Tustanowicach 207
- Fabryka gazoliny „Polnimpoz” w Mościcach 208
- Fabryka gazoliny „Rella” w Mrażnicy 207
- Fabryka gazoliny w Borysławiu 204
- Fabryka Gum Jezdnych „Stomil” w Dębicy 139, 140, 186, 261
- Fabryka Kabli S.A. w Krakowie 159, 160
- Fabryka Łożysk Toczyńskich „Iskra” S.A. w Kielcach, dawniej Przemysł Metalowy „Granat” S.A.
- Fabryka Masek Gazowych „Protekta”, sp. z o.o. w Radomiu 69
- Fabryka Maszyn i Narzędzi Rolniczych „Bolesta” w Radomiu 28
- Fabryka Maszyn i Narzędzi Rolniczych „Kraj” S.A. w Grudziądzu 107
- Fabryka Maszyn i Odlewni Waldemar Krusche i S-ka w Pabianicach 107
- Fabryka Maszyn i Wagonów L. Zieleniewskiego w Sanoku 36, 187, 196
- Fabryka Maszyn Rolniczych w Kunowie 210
- Fabryka Maszyn S. Kindta w Radomiu 28
- Fabryka Obrabiarek „H. Cegielski” S.A. w Rzeszowie 71, 82, 109–112, 121, 155, 156, 176, 186, 210, 261
- Fabryka Obrabiarek „Nowy Sanok”, oddział Fabryki Maszyn i Wagonów L. Zieleniewskiego w Sanoku 122
- Fabryka Obrabiarek „Pionier”, sp. z o.o. w Warszawie 107
- Fabryka obrabiarek w Porębie, zakład Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki S.A. 53, 107
- Fabryka obrabiarek w Pruszkowie, zakład Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki S.A. 53, 107, 122, 260
- Fabryka Obuwia „Leo” S.A. w Bydgoszczy, budowa oddziału fabrycznego w Mielcu 174
- Fabryka Odlewów Kutołanych M. Horowicza w Radomiu 28
- Fabryka Odlewów Żelaznych i Emaliernia J. Rozenberga w Radomiu 28
- Fabryka oleum i kwasu siarkowego w Kielcach, od 1935 r. zakład Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach 62
- Fabryka Porcelany i WYROBÓW Ceramicznych „Ćmielów” S.A. w Krakowie 176, 210
- Fabryka Porcelany Technicznej inż. S. Syski w Boguchwale 177, 186
- Fabryka Portland-Cementu „Nad Kamienną” S.A., budowa cementowni

- w Bodzechowie k. Ostrowca Świętokrzyskiego 178, 262
- Fabryka Samochodów Osobowych i Półciężarowych w Warszawie, zakład Państwowych Zakładów Inżynierii 150
- Fabryka Świec Motorowych i Iskrowników inż. Czesława Wawrzyniaka w Kielcach 172
- Fabryka Transmisji, Maszyn i Odlewni J. John S.A. w Łodzi 107
- Fabryka Wyrobów Metalowych „Podkowiak” S.A. w Szydłowcu 166, 167
- Fabryka Wyrobów Szamotowych inż. Władysława Klepackiego w Ostrowcu Świętokrzyskim 178
- Fiat, wł. Fabrica Italiana Automobili Torino 150
- Filia Nr 1 PZTiR na Pelcowiznie, zob. Państwowe Zakłady Tele i Radio-techniczne
- Filia Nr 2 PZTiR w Poniatowej, zob. Państwowe Zakłady Tele i Radio-techniczne
- Fosforyty Polskie, sp. z o.o. w Kielcach 62
- Francis Show Co. Ltd. Manchester 139
- Francuskie Towarzystwo „Perkun” S.A. w Warszawie, wytwórnia tlenu i acetyleny w Skarżysku 140
- Fundusz Kwaterunku Wojskowego 118
- Fundusz Obrony Narodowej 79
- Fundusz Pracy 243, 244, 249, 257, 258
- Galizische Nafta A.G. we Lwowie 203
- Garbarnia „Adlera” w Radomiu 174
- „Gasaccumulator” S.A. w Katowicach, fabryka acetyleny w Łańcucie 141
- „Gaz Ziemi”, sp. z o.o. we Lwowie 203
- Gazociągi Państwowe w Jaśle 205
- „Gazolina” S.A. we Lwowie 205–207
- „Gazolina”, sp. z o.o. w Tustanowicach 204, 205
- General Motors Corporation International 151, 152
- General Tire and Ruber Company 139
- Giesche S.A. w Katowicach 136
- Główny Zakład Inżynieryjno-Saperski w Warszawie 64
- Górnośląskie Towarzystwo Materiałów Wybuchowych „Oswag” S.A. w Katowicach 53
- „H. Cegielski” S. A. w Poznaniu, zob. Zakłady „H. Cegielski” S. A.
- Herzfeld i Victorius S.A. w Grudziądzu 165, 262
- H. Kolberg i S-ka Fabryka Aparatów Optycznych i Precyzyjnych Tow. Akc. w Warszawie 111
- Huntington, Heberlein Co. Ltd. London 161
- Huta Aluminium S.A. w Warszawie, budowa huty i fabryki tlenu glinu w Stalowej Woli 161, 162, 193, 261, 262
- Huta „Baildon” w Katowicach 47, 114
- „Huta Ludwików” S.A. w Kielcach 52, 53, 111, 154, 155
- Huta miedzi w Poznaniu 36, 163
- „Huta Pokój” Śląskie Zakłady Górniczo-Hutnicze S.A. 47, 52, 53, 113, 114, 116, 154, 155
- Huta Szkła Taflowego i Technicznego „Metan” w Kamieniu Nowym 177, 210
- Huta w Ostrowcu Świętokrzyskim, zob. Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich
- Huta w Stalowej Woli, zob. Zakłady Południowe, sp. z o.o. w Nisku
- Huta w Starachowicach, zob. Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych S. A.
- Huta żelazna „Chlewiska”, zob. Zakłady Górniczo-Hutnicze „Elibor” S.A.
- Industrie Blachwarenwerke A.G. w Gdańsku 167
- Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie 6, 228, 229, 230
- Izba Przemysłowo-Handlowa w Sosnowcu 227

- Kamieniołomy Państwowe w Zagnańsku 183
- Kielecka Izba Rolnicza 227
- Kielecka Izba Rzemieślnicza 227
- „Kielecka Odlewnia” 51
- Kieleckie Towarzystwo Akcyjne Nawozów Sztucznych i Innych Przetworów Chemicznych w Kielcach 61, 62
- Komitet Organizacyjny Wytwórni Wyrobów Blaszanych „Bagran” S.A. w Warszawie, budowa fabryki w Milejowie 167
- Komitet Założycielski Spółki Elektryfikacyjnej Okręgu Radomskiego 182
- Koncern „Małopolska” 187, 208
- Kopalnia miedzi w Miedziance 164
- Kopalnia pirytu „Staszic” w Rudkach k. Nowej Słupi 62
- Kopalnia ropy naftowej „Dembowski” w Tustanowicach 204
- Kopalnia ropy naftowej „Klaudiusz” w Borysławiu 203
- Kopalnie rudy w Nieklaniu 45
- Kopalnie rudy Zakładów Starachowickich: „Czerwona”, „Majówka”, „Myski”, „Strzelnica”, „Władysław” 48
- Krajowe Towarzystwo Naftowe we Lwowie 205
- Lasy Państwowe 117, 131
- „Len” S.A. w Krośnie 173
- „Lignoza” S.A. w Katowicach 53, 129, 136, 186, 262
- „Lignoza” S.A., oddział fabryczny w Pułstoku w budowie 136
- Lubelska Wytwórnia Samolotów, sp. z o.o. w Lublinie 67, 68
- Lubelski Międzykomunalny Związek Elektryfikacyjny (LUBZEL) 187, 188
- L. Zieleniewski i S-ka w Krakowie, zob. Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A.
- Małopolska Grupa Francuskich Naftowych Towarzystw Przemysłowych i Handlowych w Polsce, zob. Koncern „Małopolska”
- Małopolskie Zakłady Gumowe „Wudeta” w Krośnie 174, 187
- Metalowe Zakłady Hutnicze „Torpedo”, sp. z o.o. w Katowicach 157, 158
- „Międzymiastowe Gazociągi” S.A. we Lwowie 206
- Młyn fosforytowy w Nadbrzeziu k. Sandomierza 62
- Modrzejowskie Towarzystwo Górniczo-Hutnicze S.A. w Sosnowcu 22
- Niedomickie Zakłady Celulozy, zob. Państwowa Fabryka Celulozy w Niedomicach
- Norblin, Bracia Buch i T. Werner S.A. w Warszawie 22, 43, 195
- Norsk Aluminium Company 161
- Oberschlesische Elektrizitätswerke A.G. w Chorzowie 180
- Odlewnia żeliwa w Białogonie, zob. Zakłady Mechaniczne i Odlewnia Żelaza w Białogonie
- Odlewnia M. Rubinsteina w Radomiu 28
- Odlewnia Stopów Wysokowartościowych inż. Władysława Leszczyńskiego w Rzeszowie 156
- Odlewnia Żeliwa „Słowianin” S.A. w Końskich, od 1938 r. własność S.A. Herzfeld i Victorius w Grudziądzu 165
- Okręgowy Zakład Elektryczny w Tarnowie S.A. (OZET) 134, 185, 186, 189, 192, 193, 208, 261
- Ordynacja Zamojska 126
- Państwowa Fabryka Amunicji Nr 2 w Kraśniku, zakład Państwowych Wytwórni Uzbrojenia w budowie 81–83, 125–127, 188, 242, 261
- Państwowa Fabryka Amunicji Nr 5 w Jawidzu, zakład Państwowych Wytwórni Uzbrojenia w budowie 84, 127, 128, 188, 242, 261

- Państwowa Fabryka Amunicji w Skarżysku (PFA), zakład Państwowych Wytwórni Uzbrojenia 26, 28, 30, 32, 34, 36, 40–44, 50, 53, 56, 210
- Państwowa Fabryka Broni w Radomiu (PFB), zakład Państwowych Wytwórni Uzbrojenia 28, 30, 32, 34, 38–40, 50, 83, 183
- Państwowa Fabryka Celulozy w Niedomicach, zakład Państwowej Wytwórni Prochu i Materiałów Kruszących 60, 61, 77, 261
- Państwowa Fabryka Karabinów w Warszawie (PFK), zakład Państwowych Wytwórni Uzbrojenia 30, 31, 33, 39, 82, 107, 121, 127, 260
- Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin” w Drohobyczu 134, 205, 207, 208, 210, 211, 262
- Państwowa Fabryka Sprawdzianów w Warszawie, zakład Państwowych Wytwórni Uzbrojenia 28, 30–33
- Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Chorzowie, od 1933 w składzie Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych 57, 58
- Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Mościcach, od 1933 w składzie Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych 58, 59, 72, 77, 129, 135, 141, 182, 189, 208, 261
- Państwowa Przetwórnia Mięsna w Chodorowie 207
- Państwowa Przetwórnia Mięsna w Tarnowie, oddział filialny Państwowej Przetwórni Mięsnej w Dębicy 208
- Państwowa Wytwórnia Aparatów Telegraficznych i Telefonicznych w Warszawie 64, 168
- Państwowa Wytwórnia Łączności PZInż. w Warszawie 168
- Państwowa Wytwórnia Prochu i Materiałów Kruszących w Zagożdżonie (w Pionkach) 28, 30, 32–34, 44, 53–55, 60, 62, 131, 132, 182, 261, 262
- Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia w Warszawie 33, 34, 38, 39, 41–44, 48, 123, 125, 126, 128, 166, 182, 262
- Państwowe Zakłady Elektryczne 180
- Państwowe Zakłady Inżynierii w Warszawie (PZInż.) 50, 64, 67, 83, 139, 142, 150, 151, 166
- Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie (PZL) 64, 141–143, 147, 262
- Państwowe Zakłady Tele- i Radiotechniczne w Warszawie (PZTiR) 64, 81, 83, 168–170, 242, 243, 261, 262
- Państwowe Zakłady Umundurowania w Warszawie, oddziały fabryczne w Poznaniu i Krakowie 175
- Państwowy Fundusz Drogowy 150
- Państwowy Monopol Spirytusowy 138
- Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A. w Warszawie, zakład w Chrzanowie 152, 161
- Pocztowa Kasa Oszczędności (PKO) 118
- Podkarpackie Towarzystwo Elektryczne S.A. we Lwowie 186, 187
- Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej S.A. w Warszawie 67
- „Polmin” Budowa Gazociągu Centralnego w Sandomierzu, oddział Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych w Drohobyczu 210
- „Polminpoz”, sp. z o.o. we Lwowie 207
- „Polon”, sp. z o.o. we Lwowie 207
- Polska Akcyjna Spółka Elektryczna „Ericsson” w Katowicach, oddział fabryczny w Radomiu 172
- Polska Spółka dla Przemysłu Gumowego „Sanok” S.A. w Sanoku 62, 63, 70, 73, 171, 187
- Polski Monopol Tytoniowy 107
- Polskie Koleje Państwowe (PKP) 63, 107, 150, 172, 224, 226, 227, 229, 230, 233
- Polskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku S.A. w Katowicach 136
- Polskie Towarzystwo Akumulatorowe S.A. w Białej, budowa fabryki w Tarnobrzegu 171, 172

- Polskie Towarzystwo dla Handlu i Przemysłu „Polthap”, sp. z o.o. w Warszawie 158
- Polskie Zakłady Škody S.A. w Warszawie 142
- Powszechny Bank Kredytowy, oddział w Krakowie 7
- Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych (PZUW) 259
- Przemysł Chemiczny „Boruta” S.A. w Zgierzu 61, 132, 133
- Przemysł Metalowy „Granat” S.A. w Warszawie, fabryka w Kielcach 51, 52, 165, 262
- „Przemysł Pomocniczy COP”, sp. z o.o. w Sędziszowie Młp. – 155, 156
- PZL Wytwórnia Płatowców Nr 1 w Warszawie 142, 148
- PZL Wytwórnia Płatowców Nr 2 w Mielcu, filia Państwowych Zakładów Lotniczych w budowie 144, 146–149, 233, 261
- PZL Wytwórnia Silników Nr 1 w Warszawie 142, 146, 210
- PZL Wytwórnia Silników Nr 2 w Rzeszowie, filia Państwowych Zakładów Lotniczych w budowie 144–146, 149, 155, 156, 233, 261
- Radomskie Towarzystwo Elektryczne S.A. w Radomiu 183
- Rafineria państwowa w Drohobyczu, zakład Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych „Polmin” 206, 207
- Rafineria ropy naftowej „Galizia” w Drohobyczu 203
- Rafineria ropy naftowej w Ustrzykach 196
- „Rella-Mella”. Spółka Naftowa i Przemysłowa, sp. z o.o. w Borysławiu 207
- Sanocka Fabryka Akumulatorów S.A. w Sanoku 171
- Scalarnia i warsztat amunicyjny w Majdanie-Dębie, zob. Wytwórnia Amunicyjki Nr 3
- Schneider et Cie Maitres de Forges w Paryżu 22–24, 46
- „Sepewe” Eksport Wyrobów Polskiego Przemysłu S.A. w Warszawie 161
- Silesian-American Corporation w Nowym Jorku 136
- Société Alsacienne de Constructions Mecaniques – Mulhouse 148
- Société d’Entreprises Electriques en Pologne 183
- Société de Construction Electriques et Mecaniques „Als-Thom” – Belfort 116, 193
- Société des Establissement Edgar Brandt w Paryżu 108
- Société des Produits Chimique Coignet w Paryżu 135
- Société Somua Cie 148
- Spółka Akcyjna „Fablok” dla Produkcji Samochodów i Części Metalowych, budowa fabryki k. Nałęczowa 152
- Spółka Akcyjna „H. Cegielski” w Poznaniu, zob. Zakłady „H. Cegielski” S.A.
- Spółka Akcyjna Pabianickich Fabryk Bawełnianych „Krusche i Ender”. budowa oddziału fabrycznego w Skopaniu k. Baranowa Sand. 173, 262
- Spółka Akcyjna Przemysłu Chemicznego „Boruta” w Zgierzu, zob. Przemysł Chemiczny „Boruta” S.A.
- Spółka Akcyjna Steinhagen i Seanger, wytwórnie celulozy we Włocławku, Kluczach i Czulowie 60
- Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich 21, 29, 36, 45, 48, 50, 51, 166, 210, 262
- Spółka Górniczo-Hutnicza Karwina-Trzyniec, budowa walcowni i drutu kolczastego w Lublinie 168
- „Stomil” S.A. w Poznaniu 138, 139
- Stowarzyszenie Mechaników Polskich z Ameryki S.A. w Warszawie 52, 107, 108, 122, 166
- Suchedniowska Fabryka Odlewów i Huta „Ludwików” S.A. w Kielcach 52

- „Suchy Element Elektryczny”, sp. z o.o. w Warszawie 168
- Tarnobrzeskie Zakłady Metalurgiczne S.A. w Tarnobrzegu 158
- The Capewell Manufacturing Company 167
- Towarzystwo Akcyjne H. Cegielski w Poznaniu, zob. Zakłady „H. Cegielski” S.A.
- Towarzystwo Akcyjne Tomaszowskiej Fabryki Sztucznego Jedwabiu 61
- Towarzystwo Akcyjne Zakładów Górniczo-Hutniczych i Fabryk „Stąporków” 21
- Towarzystwo Akcyjne Zakładów Przemysłowych Škody w Pilźnie 23, 46
- Towarzystwo Importu Surowców „Tissa” S.A. w Warszawie 136, 164
- Towarzystwo Osiedli Robotniczych, sp. z o.o. w Warszawie (TOR) 112, 118–120, 130, 149
- Towarzystwo Przemysłowe „Tabor”, sp. z o.o. w Krakowie 71
- Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein S.A. w Warszawie 151, 152
- Towarzystwo Przetworów Drzewnych „Jarot”, sp. z o.o. w Warszawie, zakład w Rudniku n. Sanem 133
- Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza S.A. w Sosnowcu 22
- Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. 20–26, 29, 31, 36, 41, 43, 44, 46–50, 112, 113, 115, 116, 119–121, 182, 210, 261, 262
- Trust Metalurgique Electrique et Industriel w Brukseli, główny udziałowiec Sp. Akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich 45
- Vickers & Co. Ltd. w Londynie 22, 23, 46
- Villiers Eng. Wolyerhampton Co. Ltd. w Londynie 154
- W.A. Harriman & Co. Inc. w Nowym Jorku 183
- Walcownia Metali Kolorowych w Pustyni, oddział fabryczny Walcowni Metali S.A. w Dziedzicach, w budowie 158, 159, 186
- Walcownia Metali S.A. w Dziedzicach 36, 158, 159, 262
- Walcownia w Sielpi 21
- Warszawska Odlewnia Metali Półszlachetnych Erazma Mieszczańskiego i Tadeusza Jaroszyńskiego w Gorzycach 156, 157, 186
- Wielkopolska Odlewnia i Fabryka Maszyn, sp. z o.o. w Poznaniu 176
- Wielkopolskie Zakłady Stolarskie, sp. z o.o. w Poznaniu, oddział fabryczny w Rzeszowie 176
- Wojskowa Wytwórnia Kapsli i Kapiszonów w Toruniu 30, 40
- Wojskowa Wytwórnia Rakiet w Skarżysku, od 1934 r. Wojskowa Wytwórnia Węgla Aktywnego 56, 57, 70, 163, 261
- Wojskowa Wytwórnia Sprzętu Przeciwgazowego w Radomiu 57, 69
- Wojskowa Wytwórnia Zapalników Artyleryjskich w Warszawie 30, 40
- Wojskowy Zakład Pirotechniczny w Rembertowie 43
- Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. w Katowicach 136, 153, 154, 262
- Wytwórnia Amunicji Karabinowej na Pradze w Warszawie 30, 40
- Wytwórnia Amunicji Nr 1 w Warszawie 43, 50, 57, 123
- Wytwórnia Amunicji Nr 2 w Rembertowie 43, 50, 123
- Wytwórnia Amunicji Nr 3 w Majdanie-Dębie, w budowie 7, 82, 123–125, 193, 210, 233, 241, 243, 261
- Wytwórnia Kuchen Polowych w Rzeszowie, od 1928 r. Wytwórnia Kuchen Polowych i Sprzętu Wojskowego „Mars” 30, 70, 71, 109, 175
- Wytwórnia magnezu metalicznego w Bliżynie, oddział Wojskowej Wytwórni Węgla Aktywnego w Skarżysku 135, 163, 261

- Wytwórnia Masek i Sprzętu Przeciwważowego S.A. w Warszawie, budowa fabryki w Lublinie 140, 262
- Wytwórnia Maszyn Precyzyjnych „Avia” S.A. w Warszawie 154
- Wytwórnia Materiałów Wybuchowych w Bydgoszczy 30
- Wytwórnia Nitrozwiązków Organicznych „Nitroza”, zakład Przemysłu Chemicznego „Boruta” S.A. w Oblesnej Górze k. Sarzyny 84, 133, 135, 243
- Wytwórnia Prochu Nr 5 w Krajowicach k. Jasła, od 1938 r. Państwowa Wytwórnia Prochu Oddział Krajowice, w budowie 84, 131, 132, 233, 241, 261
- Wytwórnia prochu w Boryszewie, zakład Belgijskiej Spółki Akcyjnej Sochaczewskiej Fabryki Sztucznego Jedwabiu 57
- Wytwórnia samochodów Tow. Przemysłowego Lilpop, Rau i Loewenstein w Lublinie 151, 152
- Wytwórnia Wozów Taborowych i Rytmarnia w Krakowie 30
- Wytwórnia Wozów Taborowych w Poznaniu 30, 70
- Wytwórnia Wyrobów Skórzanych w Radomiu 174
- Zakład Gazu Ziarnego inż. M. Wieleżyńskiego, sp. z o.o. w Borysławiu 203, 205
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych (ZUS) 118, 140, 149, 259
- Zakłady Amunicyjne „Pocisk” S.A. w Warszawie 22, 43, 50, 161
- Zakłady „Babbit” S.A. w Warszawie 22
- Zakłady Budowy Maszyn i Aparatury im. Stanisława Szadkowskiego w Krakowie, dawniej L. Zieleniewski i S-ka 109
- Zakłady Ceramiczne „Złotoglin” S.A., cegielnia i wytwórnia wyrobów kamionkowych w Parszowie n. Kamienną 178
- Zakłady Chemiczne „Dębica” S.A. w Warszawie 138, 186, 261
- Zakłady Chemiczne Grodzisk S.A. w Warszawie 140
- Zakłady Chemiczne Związku Koksowni w Chmielowie k. Tarnobrzega, w budowie 134
- Zakłady Chemiczne Związku Koksowni w Hajdukach Wielkich 57, 134
- Zakłady Elektro S.A. w Łaziskach Górnych 136, 161
- Zakłady Górniczo-Hutnicze „Elibor” Spółka Akcyjna Przemysłowo-Handlowa T.J. Borkowski 21
- Zakłady „H. Cegielski” S.A. w Poznaniu 71, 109, 111, 166
- Zakłady Kauczukowe „Piastów” S.A. w Warszawie 70
- Zakłady Mechaniczne i Odlewnia Żelaza w Białogonie 21, 165
- Zakłady Mechaniczne Plage i Łaskiewicz w Lublinie 7, 64–68, 142
- Zakłady Mechaniczne Rohn-Zieliński i S-ka w Warszawie 107
- Zakłady Mechaniczne „Ursus” S.A. w Czechowicach k. Warszawy, od 1930 r. w składzie Państwowych Zakładów Inżynierii 145, 150, 260
- Zakłady Metalowe „Dwikozy” S.A. w Krakowie, budowa zakładów w gminie Dwikozy 160, 262
- Zakłady Obuwnicze „Bata”, oddział w Radomiu 174
- Zakłady Odlewnicze Inż. L. Kembliński S.A. w Niekłaniu 166
- Zakłady Ostrowieckie, zob. Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich
- Zakłady Południowe, sp. z o.o. w Nisku, kombinat metalurgiczny w Stalowej Woli 82, 111, 113, 114, 116–119, 121, 162, 184, 193, 210, 233, 241–243, 261
- Zakłady Przemysłowe hr. Tarnowskich w Chmielowie 243
- Zakłady Przemysłowe „Mikavit”, sp. z o.o. w Radomiu 177
- Zakłady Przemysłowe „Sędziszów”, sp. z o.o. w Sędziszowie Młp. 156, 175, 176

- Zakłady Przemysłowe Škody w Pilźnie, zob. Towarzystwo Akcyjne Zakładów Przemysłowych Škody
- Zakłady Przemysłowe W. Paschalskiego w Warszawie 107
- Zakłady Przemysłu Lnianego „Krosno” S.A. w Krośnie 173
- Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów S.A. w Katowicach, budowa fabryki w Radomiu 154
- Zakłady Starachowickie, zob. Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych S.A.
- Zakłady Zieleniewskiego w Sanoku, zob. Fabryka Maszyn i Wagonów L. Zieleniewskiego
- Zapory i Roboty Hydrauliczne Tow. Polsko-Francuskie, sp. z o.o. w Warszawie 197
- Zbrojownia Nr 2 w Warszawie 46, 121, 166
- Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A. w Dąbrowie Górniczej 107
- Zjednoczenie Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego „Zeork” S.A. (ZEORK) 170, 182–184, 187, 189, 192, 193
- Zjednoczenie Fabryk Maszyn i Narzędzi Rolniczych S.A., fabryka w Bliżynie 163
- Zjednoczona Fabryka Żarówek „Tung-sram” S.A. w Warszawie 168
- Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A. w Krakowie 7, 109, 122, 161
- Zjednoczone Fabryki Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie 59, 130, 185, 262
- Zjednoczone Zakłady Włókiennicze K. Scheiblera i L. Grohmana S.A. w Łodzi 173
- Zrzeszenie Producentów Spirytusu w Warszawie 138
- Związek Eksporterów Bekonu i Materiałów Mięsnych 167
- Związek Izb Przemysłowo-Handlowych RP 44, 113
- Związek Koksowni, sp. z o.o. w Katowicach 154, 155
- Związek Niemieckiego Przemysłu Samochodowego (Deutsche Auto-Union) 153
- Związek Polskich Fabryk Cementu 178
- Żelazohurt, sp. z o.o. w Katowicach 154

Spis treści

Wstęp	5
ROZDZIAŁ I	
Geneza rejonu bezpieczeństwa i początki nowoczesnej industrializacji w Zagłębiu Staropolskim	11
Strategiczne i ekonomiczne przesłanki lokalizacji przemysłu w „trójkącie bezpieczeństwa”	11
Wstępna faza modernizacji i przystosowania Zakładów Starachowickich do produkcji zbrojeniowej	20
Inwestycje Centralnego Zarządu Wytwórni Wojskowych w Zagłębiu Staropolskim	26
ROZDZIAŁ II	
Postępy uprzemysłowienia w rejonie bezpieczeństwa 1927–1936	35
Plan rozbudowy przemysłu wojennego do końca 1930 r.	35
Dokończenie budowy fabryk broni i amunicji	38
Wytwornie materiałów wybuchowych i innych środków chemicznych	53
Uruchomienie produkcji sprzętu wojskowego	63
ROZDZIAŁ III	
Podstawy programowe i założenia przestrzenne Centralnego Okręgu Przemysłowego	75
Rola władz wojskowych w przygotowaniu nowego programu uprzemysłowienia rejonu bezpieczeństwa	75
COP – Eugeniusza Kwiatkowskiego wizja przebudowy społeczno-gospodarczej kraju	89
ROZDZIAŁ IV	
Inwestycje zbrojeniowe i rozbudowa przemysłu pomocniczego w COP 1937–1939	107
Fabryki broni i amunicji	107
Wytwornie prochu, materiałów wybuchowych i innych środków chemicznych	128
Państwowe Zakłady Lotnicze w Rzeszowie i Mielcu	141
Początki przemysłu motoryzacyjnego	150

Przemysł metalowy i metalurgiczny	155
Wytwórnice sprzętu elektrotechnicznego	168
Przemysł włókienniczy i odzieżowy	173
Rozbudowa przemysłu materiałów budowlanych i ceramicznych . .	175

ROZDZIAŁ V

Elektryfikacja i gazyfikacja COP	179
Inwestycje elektryfikacyjne – rozbudowa sieci przesyłowych wysokiego napięcia i bazy energetycznej	179
Problem wykorzystania zasobów energii wodnej Podkarpacia na potrzeby elektryfikacji COP	194
Eksploatacja złóż gazu ziemnego w Małopolsce	203

ROZDZIAŁ VI

Inwestycje komunikacyjne w COP	217
Program rozbudowy linii kolejowych i jego realizacja	217
Budownictwo drogowe	234
Koncepcje drogi wodnej Śląsk – Centralny Okręg Przemysłowy . . .	248

Uwagi końcowe	259
Summary	265
Wykaz źródeł i opracowań	267
Spis tabel, map i rycin	287
Indeks nazwisk	289
Indeks miejscowości	294
Indeks przedsiębiorstw, zakładów przemysłowych i organizacji gospodarczych	301

Rozprawę pióra prof. Jerzego Gołębiowskiego przeczytałem uważnie, rzecz można – jednym tchem! To niezwykle interesująca, bogato udokumentowana praca, gdzie Autor, znany z wcześniejszych swoich publikacji o zbliżonej tematyce, zawarł ogromną sumę wiedzy, nawiasem mówiąc świetnie udokumentowanej, o niezwykle fenomenie naszej rodzimej historii: budowie i funkcjonowaniu Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Przeprowadzony przez Autora głęboki rajd w tamto 20-lecie, bilans działań pokolenia naszych Ojców i Dziadów w dziedzinie budowy nowoczesnej infrastruktury przemysłowej w Centralnym Okręgu Przemysłowym jest niezwykle cenny poznawczo, jakże potrzebny dziś u schyłku XX wieku, kiedy ludzie i ich czyny odchodzą w niepamięć. Temat daje dobre świadectwo kompetencji Autora, a strona literacka zasługuje na uznanie czytelnika. Tę książkę będzie się czytało!

z recenzji Ryszarda Kołodziejczyka

Budowa Centralnego Okręgu Przemysłowego była jednym z najważniejszych zadań i osiągnięć gospodarczych Drugiej Rzeczypospolitej. Interesowała przeto od dawna historyków gospodarczych, ale – choć wiele o niej pisano – nie doczekała się dotąd wszechstronnej, pogłębionej monografii. Stało się zatem bardzo dobrze, że prof. Jerzy Gołębiowski podjął ten temat. Od lat zajmuje się badaniami nad gospodarką Polski międzywojennej, a szczególnie jej przemysłem wojennym, i na temat samego COP-u opublikował już niejedną mniejszą pracę. Monografia powstała więc jako wynik wieloletnich badań Autora. Temat zaś nabiera jeszcze aktualności przez to, że obecnie toczy się dyskusja nad przyszłością polskiego przemysłu zbrojeniowego.

z recenzji Jana M. Małeckiego

Akademia Pedagogiczna
im. Komisji Edukacji Narodowej
w Krakowie

Prace Monograficzne nr 284