

KARTA PRACY

GOSPODARKA I SPOŁECZEŃSTWO II RZECZPOSPOLITEJ

Zadanie 1.

Przeczytaj tekst dotyczący motoryzacji w II RP, a następnie wykonaj polecenia.

Ile było aut w II RP?

Gdy mówimy o motoryzacji w dwudziestoleciu międzywojennym, trzeba mieć na uwadze, jak bardzo rozwinęły się w tym czasie technika i przemysł. Z upływem lat zwiększyło się też zainteresowanie środkami transportu. W 1926 roku w Polsce zarejestrowanych było 11 807 samochodów (wliczając taksówki i autobusy). 11 lat później było ich niecałe 22 000, ale już w 1939 – 31 804. Na koniec lat 30. przypadł dynamiczny wzrost zainteresowania rynkiem samochodowym, który był spowodowany m.in. poprawą sytuacji ekonomicznej po latach kryzysu. W tym samym okresie przybyło w Polsce dużo motocykli – Polacy coraz chętniej stawiali na niezależność w kwestii przemieszczania się. 23% pojazdów było zarejestrowanych w Warszawie.

Statystycznie w roku 1938 na 10 000 mieszkańców Polski przypadało tylko 10 samochodów, podczas gdy w Stanach Zjednoczonych liczba ta wynosiła niemal 2300 – dysproporcja była ogromna. Błąd wypadaliśmy również na tle Europy Zachodniej. W krajach takich jak Niemcy, Francja czy Wielka Brytania wskaźnik ten wynosił nie dziesiątki, a setki pojazdów.

Koszty utrzymania samochodu

W Polsce auto pozostawało towarem luksusowym. Pod koniec lat 30., gdy robotnik zarabiał ok. 100 zł miesięcznie, a urzędnik 200 zł do 360 zł, stosunkowo tani Fiat 500 kosztował ok. 3800 zł. Według cennika Targów Poznańskich z 1937 r. do 5000 zł można było sobie pozwolić też m.in. na Fiata 508 III, a także Morrisa 8HP. Peugeota 202 można było zakupić za nieco ponad 6000 zł, podczas gdy Opel Olympia był wydatkiem rządu 6800 zł. Były też samochody luksusowe – najdroższy Mercedes 320 kosztował 33 500 zł, czyli niemal sumę 7 lat miesięcznych poborów kapitana Wojska Polskiego.

Do tego należało doliczyć drogie koszty utrzymania, w tym opłaty, które kierowcy musieli wносить na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, czyli podatek roczny od samochodu. Ciekawostką stanowi fakt, że w 1933 roku wprowadzono regulacje, na mocy których premiowane były auta spełniające wymogi z zakresu obrony państwa. Posiadacze takich aut przedkładali stosowne zaświadczenie, na podstawie którego uzyskiwali 60% ulgę w opłatach na rzecz Funduszu, przekazywaną w formie kuponów. Benzyna także nie należała do najtańszych. W grudniu 1936 roku kosztowała 58 gr za litr, z czego większą część tej kwoty pochłaniał podatek, a nie realna cena paliwa. Wszystko to sprawiało, że na samochód stać było tylko osoby zamożne i w skali kraju dalej pozostawał wyjątkiem, a nie regułą. [...]

Polskie drogi międzywojnia

Narzekanie na stan polskich dróg to jeden z ulubionych tematów rozmów polskich kierowców. Tymczasem dzisiejsze niemal 300 tys. km dróg o utwardzonej nawierzchni wygląda imponująco przy zaledwie 63 tys. km pod koniec lat 30. (z czego jedynie 1/4 wybudowano w latach 1924–1938). Przed wojną, co pewnie nie dziwi, najlepsza infrastruktura drogowa znajdowała się w województwie warszawskim oraz na ziemiach byłego zaboru pruskiego. Dalekie wypadki utrudniała nie tylko słaba infrastruktura, ale także uboga była sieć dystrybucji paliwa. Stacji benzynowych, wtedy nazywanych pompami, było bardzo mało, dlatego kierowcy musieli zapas paliwa wozić w kanistrach w bagażniku. Pierwsza pompa powstała w Warszawie w 1924 roku.

S.M. Łukasik, *Własne „cztery kółka” w II RP*,

[w:] <https://niepodlegla.gov.pl/o-niepodleglej/wlasne-cztery-kolka-w-ii-rp/>
[dostęp: 24.06.2022].

a) Oceń poziom zmotoryzowania społeczeństwa II RP w porównaniu do innych państw.

.....

.....

.....

.....

.....

b) Omów, jakie były koszty utrzymania samochodu w dwudziestoleciu międzywojennym.

.....

.....

.....

.....

c) Wymień trudności, jakie czekały na posiadaczy aut w trasie.

.....

.....

.....

.....

Zadanie 2.

Przeczytaj poniższy tekst i wykonaj polecenia.

Odbudowa infrastruktury kolejowej

W latach 1918–22, w niezwykle trudnych warunkach, przy braku podstawowych środków technicznych i aprowizacji, przeprowadzono odbudowę infrastruktury kolejnictwa. Odbudowywać było co, zważywszy na to, że ziemie polskie były teatrem wschodniego frontu I wojny światowej. Największe metodyczne zniszczenia miały miejsce w latach 1914–1915. Straty pogłębiła ewakuacja kolejnictwa w głąb Rosji, podczas której wywieziono większość taboru i urządzeń, a także zmuszono do wyjazdu 40 000 kolejarzy. [...]

Druga fala zniszczeń infrastruktury powstała w okresie działań wojennych w latach 1919–1920. Dotknęła ona dawne koleje rosyjskie. Część linii kilkakrotnie przekuwano z toru szerokiego (1524 mm) na szerokość normalną (1435 mm), a odbudowane już mosty i stacje ponownie niszczone. W rezultacie na 11 000 mostów kolejowych istniejących na ziemiach polskich przed 1914 rokiem, 3000 zostało zniszczonych, a 2000 poważnie uszkodzonych. Wiele mostów było kilkakrotnie wysadzanych i odbudowywanych przez walczące wojska. Aż połowa większych mostów (to jest 380 mostów o rozpiętości ponad 20 m) została zniszczona lub zastąpiona prowizorycznymi konstrukcjami saperskimi opartymi na podporach w formie klatek z podkładów. [...]

W ciągu kilku powojennych lat odbudowano ponad 40 km mostów, wiaduktów i przepustów [...]. [...]

Podczas działań wojennych na terenie Królestwa Kongresowego i Małopolski zniszczonych zostało 4000 budynków i obiektów kolejowych, w tym: 574 dworców (63%), 78 parowozowni i warsztatów (48%), 489 stacji wodnych i wież ciśnień (81%). [...]

Tabor kolejowy II RP

[...] Polski tabor kolejowy był jednym z najbardziej zniszczonych w Europie, odsetek niesprawnych parowozów wynosił 49%, wagonów osobowych 35%, towarowych 12%. W wyniku forsownej eksploatacji podczas kilku lat wojny lokomotywy były bardzo zużyte, często na granicy tzw. śmierci technicznej. W ramach wojennych oszczędności maszyny pruskie i austriackie miały części z metali kolorowych zastąpione stalowymi i żeliwnymi. Podczas wojny stosowano nawet w niektórych wagonach towarowych zastępcze drewniane panewki (elementy silnika). Wagony rosyjskie posiadały drewniane ramy, drewnianą konstrukcję pudeł i słabe sprzęgi (urządzenia łączące wagony). Dla służby mechanicznej PKP wielkim utrudnieniem było utrzymanie tak zróżnicowanego taboru, a przede wszystkim zapewnienie dostaw części zamiennych. [...]

Katastrofalny stan techniczny i awaryjność taboru trakcyjnego stały się bezpośrednią przyczyną nieregularności biegu pociągów, wielu zatrzymań i opóźnień na szlaku, a także ich niewielkiej szybkości handlowej. [...]



Organizacja systemu kolejowego

[...] W zaborze austriackim ruch pociągów był lewostronny [...]. Różna w poszczególnych zaborach sygnalizacja była wielkim utrudnieniem dla personelu pociągowego. Rosyjski tabor przebudowany na tor szerokości normalnej posiadał skrajnię szerokotorową¹, co uniemożliwiało jego kursowanie na normalnotorowej sieci dawnych kolei pruskich i austro-węgierskich. Występowały także duże trudności w porozumieniu się pracowników kolejowych z różnych zaborów, prowadzących ruch pociągów zgodnie z odmiennymi przepisami, przyzwyczajeniami i naleciałościami językowymi. Na tym tle dochodziło nierzadko do wypadków kolejowych. Różnice w przepisach taryfowych i handlowych utrudniały odprawę pasażerów i przesyłek.

¹ skrajnia szerokotorowa – skrajnia kolei szerokotorowej, czyli obrys taboru określający jego zewnętrzne wymiary, umożliwiającą bezpieczny ruch pojazdów

Z. Tucholski, P. Mierostawski, *Koleje polskie – w drodze do niepodległości*,
[w:] <https://niepodlegla.gov.pl/o-niepodleglej/koleje-polskie-w-drodze-do-niepodleglosci/>
[dostęp: 24.06.2022].

a) Określ, w jakich okolicznościach uległa zniszczeniu większość infrastruktury kolejowej istniejącej na ziemiach polskich przed 1918 r. i potem w latach 1919–1920.

.....

.....

.....

.....

b) Oceń zakres strat poniesionych w infrastrukturze kolejowej.

.....

.....

.....

.....

c) Wymień, jakie trudności napotkano przy odbudowie kolei oraz w organizacji transportu kolejowego w okresie dwudziestolecia.

.....

.....

.....

.....