

W drodze ku nowoczesności, czyli inwestycje i rozwój

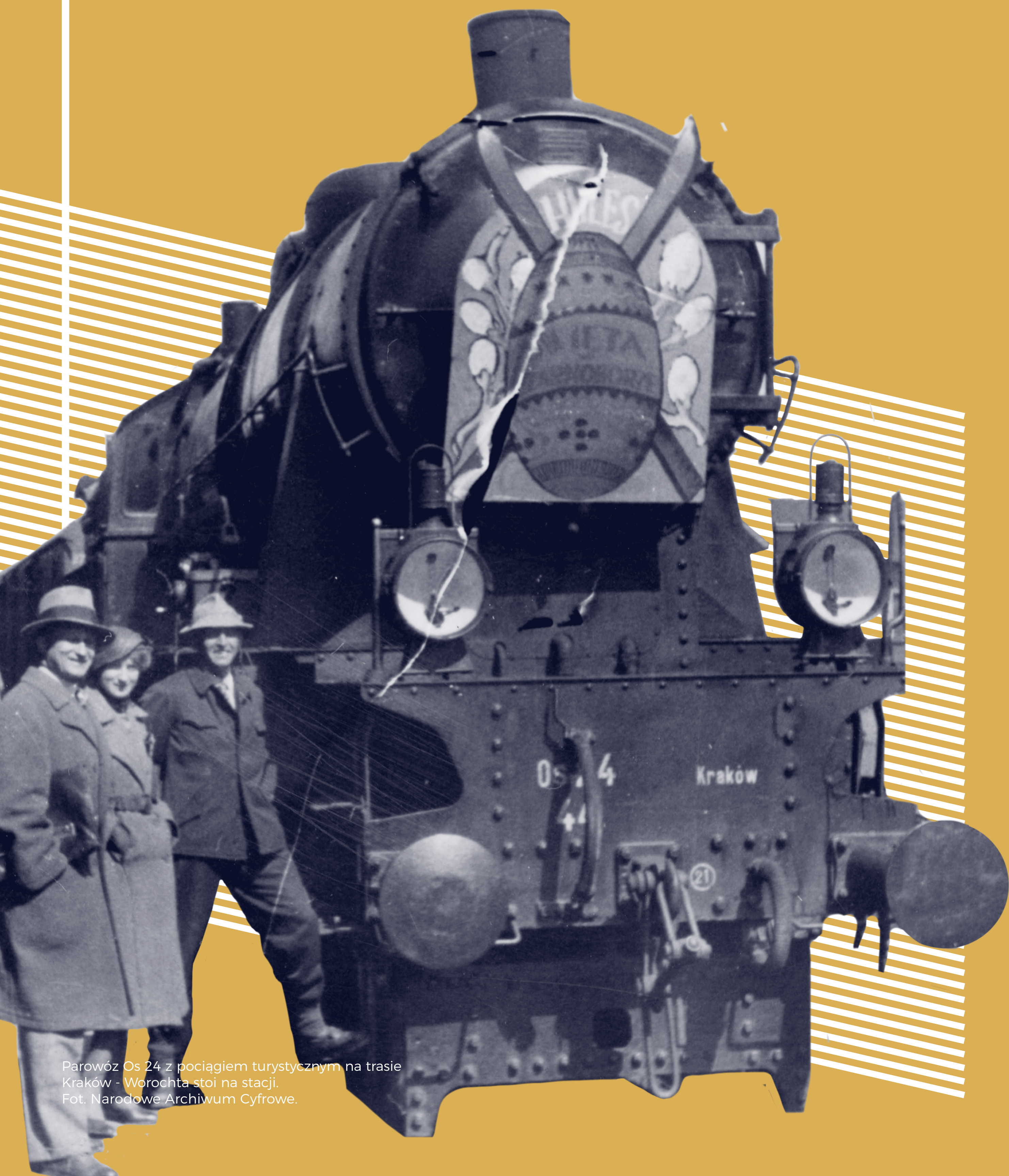
Po 1918 roku Polska stanęła przed problemem unifikacji odzyskanych ziem oraz podniesienia się po zniszczeniach Wielkiej Wojny. Rozwój przemysłu i infrastruktury miał zapewnić II Rzeczypospolitej pozycję kraju niezależnego i silnego, poważanego jako partner w kontaktach politycznych i gospodarczych.

Ważną rolę w rozwoju odrodzonego kraju odegrały koleje państwowe – po zakończeniu Wielkiej Wojny Polska stanęła przed wyzwaniem połączenia trzech systemów kolejowych: różna szerokość szyn, różne znaki kolejowe, a nawet odmienna organizacja ruchu (w Galicji obowiązywał ruch lewostronny), do tego przestarzały tabor. Przeciwności udało się jednak przewyciężyć i polskie koleje były na najlepszej drodze ku nowoczesności, czego przykład stanowiły lukstorki – szybkie, eleganckie wagony spalinowe. W 1936 roku lukstorka pokonała trasę Kraków – Zakopane w 2 godziny i 18 minut. Tego rekordu nie udało się pobić do dziś...

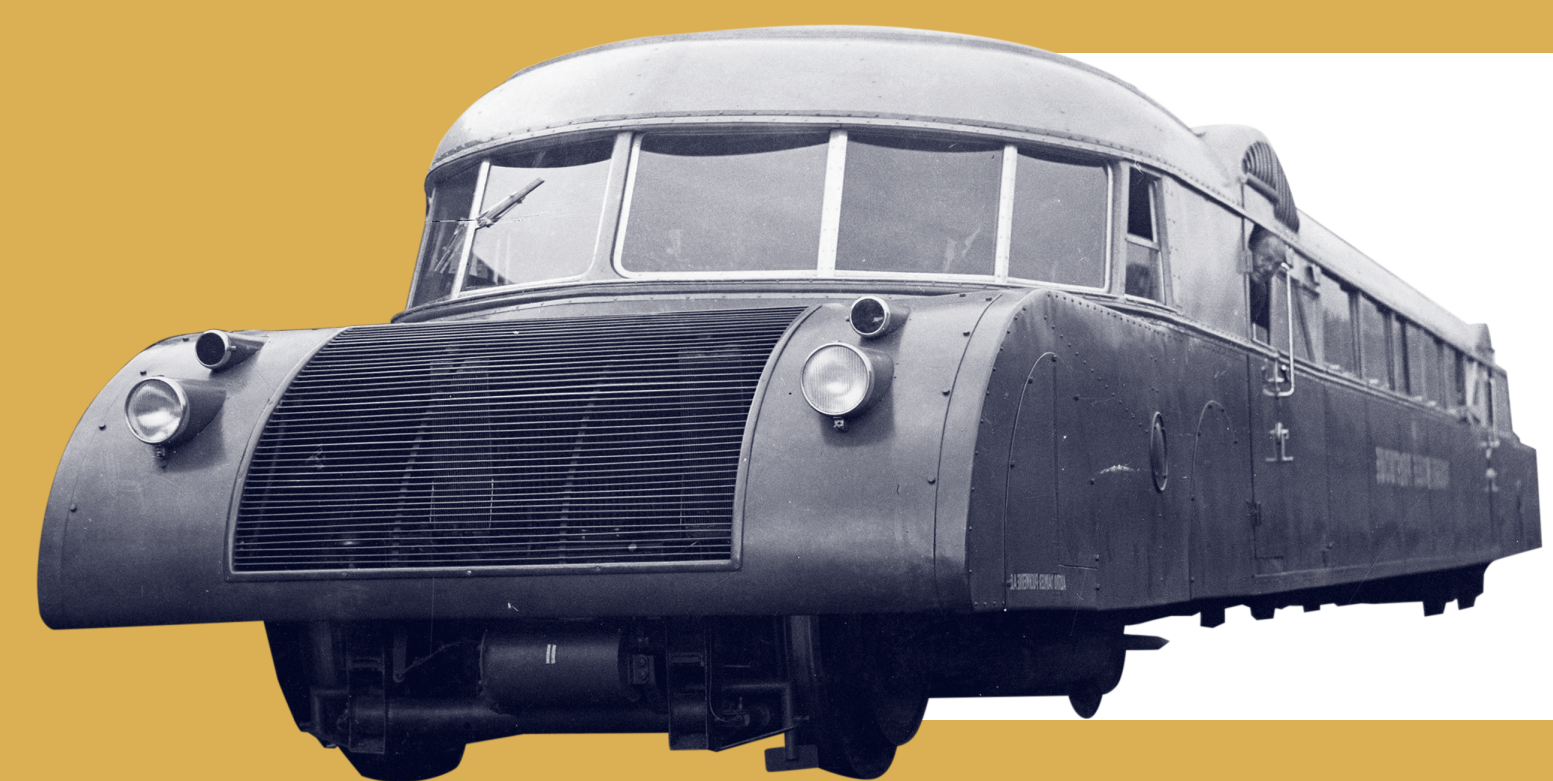


„Piłsudski” wpływa do gdyńskiego portu, wrzesień 1935. Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Jedną z wizytówek Polski stała się flota – wraz z uzyskaniem dostępu do morza pojawiły się plany stworzenia nie tylko marynarki wojennej, ale przede wszystkim floty handlowej, która byłaby w stanie dołynąć do najdalszych zakątków globu. Spełnieniem marzeń stały się transatlantyki „Piłsudski” i „Batory”, pływające pod koniec lat 30. na trasie Gdynia – Ameryka Północna. Zresztą sama budowa portu w Gdyni – która prawa miejskie otrzymała w 1926 roku – a wraz z nim całej infrastruktury miejskiej była niezwykle ważną inicjatywą II Rzeczypospolitej. Gdynia stała się nowoczesnym, modernistycznym miastem, które przyciągało ludzi perspektywą dalszego dynamicznego rozwoju.



Parowóz Os 24 z pociągiem turystycznym na trasie Kraków - Wrochta stoi na stacji. Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe.



Lukstorka na polskich torach, 1935. Fot. Polona, Biblioteka Narodowa

Sztandarowym przedsięwzięciem było także stworzenie Centralnego Okręgu Przemysłowego – mającego stanowić ośrodek tak istotnego dla obronności i rozwoju kraju przemysłu ciężkiego i zbrojeniowego – w tak zwanym „trójkącie bezpieczeństwa” w widłach Wisły i Sanu. Budowa COP-u została zainicjowana przez wicepremiera i jednocześnie ministra skarbu Eugeniusza Kwiatkowskiego (odpowiedzialnego także za budowę Gdyni). To on wybrał również lokalizację inwestycji – w jego przekonaniu COP miał stać się pierwszym krokiem do szerokiej modernizacji kraju, miał wpłynąć na zmniejszenie bezrobocia w południowych rejonach Polski, przyczynić się do rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej i energetycznej.

