

Piotr A. Tusiński

Uniwersytet Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie

ORCID 0000-0002-4430-0967

piotr.tusinski@uken.krakow.pl

Wpływ władz samorządowych na industrializację Radomia w okresie II Rzeczypospolitej. Studium historycznych czynników lokalizacji przemysłu

Impact of the municipality authority on the industrialization of Radom in the period of The Second Polish Republic.
A study on historical location factors for industry

Dynamiczny rozwój przemysłowy Radomia w dwudziestolecie międzywojennym stymulowany był przez zespół różnorodnych czynników lokalizacji, spośród których wiodącą rolę odgrywały uwarunkowania ekonomiczno-społeczne: korzystne położenie komunikacyjne (kolej żelazna i drogi bite); aktywna polityka władz państwowych (lokalizacja w mieście państwowych zakładów tytoniowych wraz z magazynami centralnymi oraz zakładów zbrojeniowych w ramach Trójkąta Bezpieczeństwa i Centralnego Okręgu Przemysłowego); intensywne zabiegi samorządowych władz miejskich, zdominowanych przez nurt socjalistyczny. W ramach tych ostatnich dominujący wpływ na skok urbanistyczny i industrializacyjny miasta miały prace związane z rozwojem infrastruktury komunalnej – technicznej (wodociągi, gazownia, bocznicie kolejowe, rozbudowa sieci drogowej) i społecznej (szkolnictwo, placówki kultury, mieszkalnictwo komunalne). Władze miejskie stworzyły sektor przemysłu komunalnego, w ramach którego do istniejących u progu drugiej niepodległości elektrowni, rzeźni i cegielni miejskiej (w zarządzie kapitału prywatnego) dołączyły administrowane przez miasto wodociągi, gazownia, nowo wybudowana rzeźnia miejska (współpracująca z należącym do kapitału prywatnego zakładem przetwórstwa mięsnego), nowa cegielnia, betoniarnia i tartak. W drugiej połowie lat 30. XX w. władze miejskie aktywnie zabiegały o prywatnych inwestorów zewnętrznych, których zachęcano do lokalizacji zakładów przemysłowych przez udostępnianie terenów komunalnych (nieodpłatnie lub po bardzo korzystnych cenach) i pomoc w ich pozyskiwaniu od właścicieli prywatnych.

Czynniki lokalizacji przemysłu, Radom 1815–1939, industrializacja, infrastruktura komunalna i przemysłowa, przemysł komunalny, Trójkąt Bezpieczeństwa, Centralny Okręg Przemysłowy

Dynamic industrial development of Radom in the interwar period was stimulated by various factors of industrial site selection. Among all the factors those social and economic were crucial, like: good transportation networks (railway and paved roads); active government policies (location of The National Tobacco Factory with its central warehouses and Arms Factory in Radom as part of Triangle of Security and Central Industrial Region); efforts of the municipal authority, dominated by socialists. Key role in the industrial and urban development played construction of municipal infrastructure: technical (water supply network, gasworks, railway sidings, road network); soft (schools, cultural institutions and public housing). A sector of municipal engineering was established; as part of it a new brickyard, concrete plant and sawmill were built, along with managed by municipal authority: waterworks, gasworks and a new slaughterhouse (cooperating with a meat-processing plant in private hands). They were added to those already constructed, on the Verge of Independence: power plant, slaughterhouse and municipal brickyard. In the second half of the 1930s municipal authority tried hard to attract private investors to choose industrial site in Radom, offering free (or at a very reasonable price) municipal land or help in getting a land from private owners.

Industrial site selection factors, Radom 1815–1939, industrialization, industrial and municipal facilities, municipal engineering, Triangle of Security, Central Industrial District

Wprowadzenie

Rozważany w niniejszym opracowaniu wpływ władz miejskich na proces industrializacji Radomia mieścił się zasadniczo w ramach kompetencji niewładczych, polegających na dysponowaniu mieniem komunalnym oraz działaniach na rzecz rozwoju infrastruktury technicznej i społecznej Radomia, a także na podejmowaniu działań organizatorskich i promocyjnych zmierzających do przyciągnięcia inwestorów przemysłowych do miasta. W pewnym stopniu wpływ ten obejmował również działania mieszczące się w ramach funkcji władczej i polegał na podejmowaniu prób programowania rozwoju miasta przy pomocy narzędzi planowania miejscowego (opracowanie ogólnego planu regulacyjnego), na wytyczeniu nowych szlaków komunikacyjnych (ulic), a także zatwierdzaniu podziałów geodezyjnych gruntów oraz projektów budowlanych dla zakładów produkcyjnych i obiektów infrastruktury.

Gmina miasta Radomia, będąca w omawianym okresie podstawową jednostką zasadniczego podziału terytorialnego państwa, była na podstawie obowiązujących przepisów ustrojowego prawa administracyjnego jednostką samorządu terytorialnego wydzieloną z powiatowego związku samorządowego (z racji skupiania powyżej 25 tys. mieszkańców). W ujęciu

doktryny prawa administracyjnego pojęcie władz gminy miejskiej *sensu largo* obejmuje mieszkańców gminy oraz jej organy (podmioty wydzielone organizacyjnie, z sobie tylko przypisanymi kompetencjami), czyli radę miejską, magistrat (od 1933 r. zarząd miejski) i prezydenta. Termin *władze samorządowe* w ścisłym znaczeniu tego pojęcia, stosowanym przez międzywojenną doktrynę i praktykę administracyjną, odnosił się tylko do organów gminy i w takim też znaczeniu pojęcie to jest używane przez autora niniejszego szkicu. Tak więc przedmiot jego ustaleń i rozważań obejmuje podejmowane w okresie międzywojennym poczynania na rzecz uprzemysłowienia miasta realizowane przez prezydentów Radomia, Magistrat (Zarząd Miejski) oraz Radę Miejską. Analiza źródeł archiwalnych, stanowiących zasadniczą podstawę tych ustaleń, nasuwa spostrzeżenie, że obydwie organy wykonawcze i zarządzające samorządu miasta Radomia – prezydent i Magistrat (Zarząd Miejski), wspierani przez zaplecze kadrowe urzędu miejskiego – były podmiotami inicjującymi działania rozwojowe i lokalizacyjne w zakresie uprzemysłowienia grodu nad Mleczną, a organ stanowiący i kontrolny – Rada Miejska – ciałem deliberującym i zatwierdzającym przedłożenia kolegium wykonawczego kierowanego przez prezydenta miasta.

Przez *industrializację* miasta autor rozumie proces jego uprzemysłowienia, czyli całość działań podmiotów publicznych i inwestorów prywatnych na rzecz rozwoju urbanistycznego i gospodarczego Radomia obejmujących:

- wyznaczanie, pozyskiwanie i udostępnianie terenów pod obiekty infrastruktury technicznej miasta oraz pod budowę przemysłowych zakładów wytwórczych;
- podejmowanie i wdrażanie decyzji o charakterze ekonomicznym dotyczących lokowania w mieście i jego najbliższej okolicy przedsiębiorstw i zakładów produkcyjnych opartych na stosowaniu wielkoprzemysłowych technik organizacji produkcji oraz na zatrudnianiu do obsługi procesów produkcyjnych większej niż w przypadku produkcji rzemieślniczej liczby pracowników;
- budowę obiektów infrastruktury komunalnej i przemysłowej.

Ramy czasowe rozważań niniejszego opracowania zamykają się zasadniczo w okresie międzywojennym, ale dla zobrazowania niektórych procesów i decyzji rozwojowych konieczne było sięgnięcie do stulecia poprzedzającego odzyskanie niepodległości, a więc do okresu Królestwa Polskiego pod zaborem rosyjskim, kiedy to miały swój początek intensywny rozwój urbanistyczny i industrializacja Radomia. Proces uprzemysłowienia miasta i jego najbliższych okolic w tym okresie zrekonstruował w latach 70.

ubiegłego wieku dr Marek Gawlik¹, a jego ustalenia pozostają aktualne i cenne poznawczo do dziś. Literatura historyczna przynosi również istotne ustalenia dotyczące procesów urbanizacji² i industrializacji miasta w okresie II Rzeczypospolitej³, które obok materiałów archiwalnych zgromadzonych w zasobach Archiwum Państwowego w Radomiu (zespół Akta miasta Radomia) służyły pomocą autorowi do prezentowanych tu ustaleń i przemyśleń. Częściowo pomocne okazały się również opracowania monograficzne dotyczące procesów industrializacyjnych w skali okręgów strategicznych i gospodarczych w okresie międzywojnia⁴.

1. Uwarunkowania prawne oddziaływania władz miejskich na industrializację Radomia do wybuchu II wojny światowej

Proces industrializacji Radomia rozpoczął się w dobie konstytucyjnej Królestwa Polskiego. Władze miejskie Radomia (stolicy województwa, a następnie guberni) działały wówczas na podstawie postanowień Namiestnika z 30 maja 1818 r. Zarząd miejski należał do mianowanych przez rząd prezydenta i czterech ławników podległych komisjom wojewódzkim, następnie rządowi gubernialnemu. Ukazem carskim z 29 września (11 X) 1843 r. zarządy miejskie zostały przemianowane na magistraty. Nowy ustrój otrzymały one na podstawie ukazu z 10/22 grudnia 1866 r., uzupełnionego przepisami z 1868 r. Magistraty stały się odtąd niższymi

¹ Biblioteka Główna UMCS. Zbiory specjalne, *Przemysł Radomia w latach 1815–1914*, mps pracy doktorskiej przygotowanej pod kierunkiem prof. dr. Tadeusza Mencla na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Marii Curie Skłodowskiej w Lublinie w 1974 r.

² Monograficzny i względnie całościowy charakter ma tylko opracowanie dotyczące dziejów urbanizacji miasta: *Architektura i urbanistyka Radomia*, red. W. Kalinowski, Lublin 1979.

³ *Przemysł Radomia*, red. S. Witkowski, Lublin 1970; Z. Wilczyński, *Wodociągi i kanalizacja miasta Radomia 1927–1977*, „Biuletyn Kwartalny Radomskiego Towarzystwa Naukowego” [dalej: BKRTN] t. XIV: 1977, z. 1.; *idem*, *Gazownictwo w Radomiu (1928–1973)*, BKRTN t. XV: 1978, z. 2–4; J. Orzechowski, *Protokoły posiedzeń Rady Miejskiej w Radomiu z lat 1917–1939 źródłem do dziejów gospodarczych miasta*, BKRTN t. XVII: 1980, z. 4, s. 47–59; W. Nalberski, *Fabryka Broni w Radomiu 1922–1939*, BKRTN t. XXXVIII: 2003, z. 1–2; *Radom i region w Centralnym Okręgu Przemysłowym*, red. A. Duszyk, BKRTN t. XL: 2007 z 1–4; *80 Lat Zakładu Gazowniczego Radom*, Radom 2008; T. Staniszewski, *Marywil – historia wykładana płytkami*, „Rocznik Historii Papierów Wartościowych”, Warszawa 2013, nr 1, starepapiery.pl/kolekcja/marywil-historia-wykladana-plytkami/ [dostęp 18 III 2023 r.]; *idem*, *Elektrownia miejska w Radomiu 1901–1956*, Radom 2017.

⁴ J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922–1939*, Kraków 2000; M. Drozdowski, *Historia Centralnego Okręgu Przemysłowego*, Warszawa–Radom 2015.

organami administracji rządowej, zarządzającymi majątkiem miast oraz zapewniającymi w nich porządek. Cechowały się ograniczoną kompetencją wydatkową i obowiązkiem uzyskiwania pozwoleń władz zwierzchnich (gubernialnych i centralnych w Petersburgu w przypadku miasta będącego siedzibą władz guberni, którym był Radom) na każde poważniejsze przedsięwzięcie inwestycyjne, co oznaczało w praktyce całkowite ich ubieżwłasnowolnienie⁵. Inicjowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury miejskiej i industrializacji miasta wymagało w takich warunkach nie lada wysiłku i najczęściej tonęło w szafach biurokracji carskiej lub spotykało się wprost z odmową. W okresie okupacji Królestwa Polskiego przez armie państw centralnych (1915–1918) – ze względu na uwarunkowania wojenne – praktycznej żadnej roli w odniesieniu do zagadnień objętych niniejszym opracowaniem nie odegrały wydane w sierpniu 1916 r. przepisy wprowadzające w Generał Gubernatorstwie lubelskim, na terenie którego leżał Radom, ograniczony samorząd miejski (kurialne wybory do rad miejskich odbyły się w grudniu 1916 r.)⁶.

Uwarunkowania prawno-ustrojowe dla aktywności władz samorządowych w zakresie programowania rozwoju miasta radykalnie zmieniły się na lepsze w pierwszych miesiącach po odzyskaniu niepodległości. Na podstawie dekretu z 4 lutego 1919 r. o samorządzie miejskim⁷, dotyczącego „obszarów Polski należących przed wojną do Rosji”, do własnego zakresu działania gminy miejskiej jako „samorządnej jednostki terytorialnej i osoby publiczno-prawnej” należały „wszystkie sprawy, które dotyczą dobrobytu materialnego, rozwoju duchowego i zdrowia jej mieszkańców”. W obszarze zagadnień objętych niniejszym opracowaniem dekret wymieniał wśród zadań gminy w szczególności:

- zarządzanie majątkiem gminy oraz jej dochodami i wydatkami;
- zakładanie i utrzymywanie miejskich dróg, mostów, ulic i placów;
- zakładanie i utrzymywanie miejskich środków komunikacji;
- zakładanie i utrzymywanie urządzeń wodociągowych, kanalizacyjnych oraz służących do zaopatrywania miasta w światło i siłę elektryczną;
- zakładanie i utrzymywanie rzeźni, hal i targowisk;
- popieranie miejscowego handlu, przemysłu i rzemiosł oraz zakładanie instytucji kredytowych;
- pieczę nad oświatą publiczną, zakładaniem i utrzymywaniem szkół (art. 11).

⁵ *Potrzeby społeczne w Królestwie Polskim*, t. I, red. W. Spasowicz i E. Piltz, Kraków 1902, s. 3–10. Zob. też: W. Witkowski, *Historia administracji w Polsce*, Warszawa 2007, s. 154.

⁶ W. Witkowski, *op. cit.*, s. 299–300.

⁷ Dziennik Praw Państwa Polskiego [dalej: Dz.P.P.P.], nr 13, poz. 140.

Zmiana granic gminy miejskiej wymagała ustawy, uchwalanej „po wysłuchaniu wniosków zainteresowanych ciał samorządowych” (art. 3).

Do kompetencji Rady Miejskiej, złożonej z radnych i członków Magistratu (art. 12), należało m.in.:

- ustanawianie zasad zarządu i sposobu użytkowania majątku gminy oraz wszelkich zakładów i instytucji należących do niej lub pozostających w jej zarządzie;
- nabywanie i zbywanie nieruchomości, obciążanie majątku gminy oraz zaciąganie pożyczek i lokowanie kapitałów;
- uchwalanie budżetu gminy oraz ustanawianie gminnych opłat, podatków i monopolii;
- wyrażanie opinii w sprawie zmiany granic gminy;
- zatwierdzanie planu zabudowania gminy i jej planu regulacyjnego oraz uchwalanie zmian w tych planach (art. 21).

Uchwały w ostatnim z wymienionych zakresów wymagały zatwierdzenia przez ministra robót publicznych, we wszystkich pozostałych zaś podlegały *ex post* nadzorowi ministra spraw wewnętrznych w oparciu o kryterium zgodności z prawem (art. 70).

Magistrat (od 1933 r. Zarząd Miejski⁸) Radomia, będącego jak wspomniano miastem wydzielonym z powiatu, składał się z prezydenta, wiceprezydenta i czterech ławników (od 1933 r. pięciu ławników). Do jego kompetencji należało w świetle przepisów dekretu z 1919 r. m.in. wykonywanie uchwał Rady Miejskiej, zarządzanie majątkiem miejskim, prowadzenie przedsiębiorstw własnych (niewydzielonych organizacyjnie) i nadzór nad przedsiębiorstwami miejskimi mającymi własne zarządy oraz przedstawianie Radzie Miejskiej wniosków „w zakresie gospodarstwa gminnego” (art. 47).

Podstawę prawną rozwoju przestrzennego miasta i jego zabudowy stanowiły w dwudziestoleciu międzywojennym początkowo przepisy wydane w okresie okupacji Królestwa Polskiego, a następnie rozporządzenie Prezydenta RP z roku 1928⁹. Pierwszy ze wspomnianych przepisów, dotyczący sporządzania planów zabudowy, ukazał się 29 listopada 1916 r. w formie rozporządzenia generał-gubernatora warszawskiego. Jego moc rozciągnięto również na teren Generalnego Gubernatorstwa lubelskiego.

⁸ *Ustawa z dnia 23 marca 1933 r. o częściowej zmianie ustroju samorządu terytorialnego*, Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej [dalej: Dz.U.], nr 35, poz. 94, art. 1 ust. 2.

⁹ W okresie Królestwa Polskiego pod zaborem rosyjskim podstawę prawną rozbudowy miasta stanowiły przepisy ogólne policji budowlanej dla miast z 26 września 1820 r. – S. Witkowski, *Rozwój przestrzenny Radomia i jego zabudowa od połowy XIX wieku do roku 1918. Rozwój przestrzenny*, [w:] *Architektura...*, op. cit., s. 155.

Rozporządzenie było wzorowane na zasadach pruskiego prawa budowlanego z 1900 r. o liniach zabudowy, według którego plan zabudowy (w postaci plansz rysunkowych i części opisowej) miał normować:

- linie regulacyjne, wewnątrz których mogła być prowadzona zabudowa nieruchomości i według których wyłączeniu od zabudowy podlegały przestrzenie przeznaczone dla potrzeb komunikacji publicznej oraz urządzania ogrodów przed domami;
- sposób budowy, odległość budynków od ulicznych linii regulacyjnych i od granic sąsiednich nieruchomości, a także wysokość budynków oraz dopuszczalność lokalizacji zakładów przemysłowych;
- zakładanie wodociągów i kanalizacji oraz odwodnienie terenu objętego planem;
- rozmiary działek budowlanych, z zaleceniem unikania głębokich i tylnych oficyn;
- usytuowanie uciążliwych i szkodliwych zakładów przemysłowych, które winny być lokowane w oddzielnych strefach;
- rezerwowanie przestrzeni dla terenów zielonych, urządzeń sportowych i budowli publicznych;
- klasyfikowanie ulic z podziałem na arterie komunikacyjne i „ulice mieszkaniowe”¹⁰.

Drugi z wywołanych przepisów dotyczących zagospodarowania przestrzennego, stanowiący pierwszą polską ich kodyfikację, ukazał się 16 lutego 1928 r. jako rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli¹¹. Jego postanowienia przewidywały w części pierwszej, w celu regulacji i prawidłowej zabudowy jednostek osadniczych, w tym miast, sporządzanie fakultatywnych planów zabudowy – ogólnych (dla całego miasta lub kilku osiedli) bądź szczegółowych (dla całego osiedla lub jego części). Rozporządzenie zalecało, by plany szczegółowe były sporządzane w miarę możliwości na podstawie prawomocnego planu ogólnego. Plan ogólny miał obejmować m.in. linie regulacyjne odgraniczające obszary przeznaczone: na główne arterie komunikacyjne; pod budowę budynków, zakładów i urządzeń użyteczności publicznej; na cele wyłącznie mieszkaniowe oraz z dopuszczeniem nieuciążliwych zakładów przemysłowych; a także na cele wyłącznie przemysłowe. Dla uciążliwych zakładów przemysłowych rozporządzenie wymagało wyznaczania w planach zabudowy odrębnych dzielnic lub lokalizowanie ich poza obrębem osiedli mieszkaniowych. Zadanie sporządzania planów spoczywało na Magistracie (Zarządzie Miejskim), a ich uchwalanie na Radzie Miejskiej.

¹⁰ *Idem, Rozwój przestrzenny. Miasto w latach 1918–1939*, [w:] *Architektura...*, op. cit., s. 179–180.

¹¹ Dz.U. nr 23, poz. 202 z późn. zm. [tekst jednolity: Dz.U. 1939, nr 34, poz. 216].

Zatwierdzanie planów należało od 1933 r. do kompetencji ministra robót publicznych. Parcelacja gruntów prywatnych na cele budowlane wymagała zatwierdzenia planu parcelacji przez Magistrat (Zarząd Miejski). Podobnie rzecz się miała ze scalaniem gruntów na cele budowlane.

W części drugiej rozporządzenia z 1928 r., dotyczącej przepisów policyjno-budowlanych, ustawodawca nakładał na gminy m.in. obowiązek urządzania i utrzymywania ulic i placów, a na magistraty obowiązek wydawania pozwoleń na budowę. Gminom przyznano też uprawnienie do wydawania „w miarę potrzeby” miejscowych przepisów policyjno-budowlanych, dostosowanych do warunków lokalnych oraz do wywłaszczania gruntów na cele użyteczności publicznej. Przymusowe wywłaszczenie nieruchomości na cele „wyższej użyteczności” odbywało się na podstawie dekretu z 7 lutego 1919 r. w przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu na użytek dróg żelaznych i innych dróg komunikacyjnych lądowych i wodnych oraz wszelkich urządzeń użyteczności publicznej¹².

2. Antecedencje i uwarunkowania lokalizacyjne rozwoju przemysłu radomskiego przed odzyskaniem niepodległości

Proces dynamicznego rozwoju przestrzennego Radomia zapoczątkowany został w dobie konstytucyjnej Królestwa Polskiego. Czynnikiem decydującym w największej mierze o rozwoju grodu nad Mleczną było zlokalizowanie w nim siedziby władz województwa sandomierskiego, przemianowanego w roku 1837 na gubernię, od 1844 r. znacznie powiększoną i nazwaną radomską. Dla tkanki administracyjnej, usługowej i mieszkalnej podstawę rozwoju stanowił plan regulacyjny miasta zatwierdzony przez władze rządowe Kongresówki w 1822 r., który mimo korekt zachowywał aktualność przez okres blisko 100 następnych lat¹³. Wspomniany plan regulacyjny nie miał jednak zasadniczego wpływu na lokalizację w mieście zakładów przemysłowych, których skupienie wywindowało Radom jeszcze przed I wojną światową do rangi jednego z najważniejszych ośrodków przemysłowych w Królestwie Polskim. Plan nie decydował, gdyż ówczesne władze miejskie, jak już wspomniano, nie były wyposażone w instrumenty prawne mogące istotnie wpływać na przyciąganie do Radomia inwestorów przemysłowych. Nie dysponowały one również, z pewnymi wyjątkami, gruntami, na których mogły być lokowane obiekty przemysłowe. Miasto

¹² Dz.P.P.P., nr 14, poz. 162.

¹³ W. Kalinowski, *Przebudowa miasta w pierwszej połowie XIX wieku*, [w]: *Architektura...*, op. cit., s. 114–139; S. Witkowski, *Rozwój przestrzenny Radomia i jego zabudowa od połowy XIX wieku...*, op. cit., s. 155–157.

w dobie konstytucyjnej Królestwa Polskiego zajmowało przestrzeń ledwie ok. 10 km², w centrum której ulokowane było Miasto Kazimierzowskie. Jego granice miały kształt nieregularny: na wschodzie sięgały wzniesionego w latach 20. XIX w. gmachu Komisji Województwa Sandomierskiego (dzisiejszego Placu Corazkiego, który leżał jeszcze wówczas poza granicą miasta) i przylegały do gruntów miejskich wsi Dzierzków oraz Gołębiów; na północy sięgały Potoku Północnego i przylegały do łąk należących do duchowieństwa i miasta; na zachodzie nieco przekraczały koryto rzeki Mlecznej i stykały się z gruntami wsi Kaptur i Zamłynie; na południu obejmowały las miejski na Borkach i przylegały do gruntów wsi Żakowice, by następnie cofnąć się znacząco do linii mniej więcej dzisiejszej ulicy Narutowicza i stykać się z gruntami folwarku Marjackie, należącego do klasztoru Benedyktynów sieciechowskich¹⁴. Do gminy miejskiej Radomia należało w 1828 r. ledwie 91 ha gruntów (9,2% ogółu), a do rządu jeszcze mniej, bo tylko niespełna 39 ha (3,8% ogółu)¹⁵. Struktura własności gruntów okalających miasto jeszcze korzystniej niż w nim samym pozycjonowała Kościół katolicki i duchowieństwo, na drugim miejscu sytuowała własność gminy miasta Radomia, a na kolejnym własność chłopską, potwierdzoną po uwłaszczeniu na podstawie ukazu carskiego z 1864 r. Po powstaniach narodowych, m.in. na skutek sekularyzacji zakonów i konfiskat dóbr kościelnych, *gros* własności gruntowej Kościoła i duchowieństwa przejęło państwo, co otworzyło perspektywę ich przemysłowego zainwestowania przez Skarb Państwa po odzyskaniu niepodległości¹⁶.

Na przestrzeni XIX w. następował powolny wzrost terytorium miasta w kierunku wschodnim oraz północnym. W latach 60. przyłączono doń część gruntów miejskiej wsi Dzierzków oraz przeprowadzono regulację gruntów i siedlisk należącego do miasta wójtostwa Gołębiów. Od strony północnej włączono w przestrzeń miejską w 1879 r. grunty probostwa radomskiego, ale zlokalizowano na nich obiekty wojskowe – koszary i poligon, które zablokowały rozwój zabudowy miejskiej w tym kierunku na blisko 80 lat. Przełomowym momentem w rozwoju przestrzennym i gospodarczym Radomia było oddanie do użytku w latach 1883–1885 należącej do kapitału prywatnego (upaństwowionej w 1900 r.) kolei iwan-

¹⁴ Por. W. Kalinowski, *op. cit.*, s. 117 i 128.

¹⁵ *Ibidem*, s. 111.

¹⁶ *Ibidem*, s. 111.

grodzko (dęblińsko) – dąbrowskiej¹⁷. Biegła ona poza obrębem ówczesnych granic miasta, na osi północny wschód – południowy zachód, po gruntach okolicznych wsi i folwarków: Gołębiów, Dzierzków, Glinice, Marjackie, Młodzianów, Żakowice i Godów. Inwestycja ta niejako wymusiła dalszą inkorporację terenów podmiejskich przylegających do kolei. W latach 1891 oraz 1899 przyłączono do miasta dalsze, południowo-wschodnie grunty wsi Dzierzków, zachodnie połacie parcelowanego folwarku Glinice oraz część byłego folwarku Marjackie¹⁸. Ostatnim aktem rozwoju przestrzennego miasta przed odzyskaniem niepodległości było wcielenie doń przez austriackie władze okupacyjne w październiku 1916 r. rozległych przedmieść okalających miasto niemal z wszystkich stron (z wyjątkiem obszarów wsi Gołębiów i Michałów położonych na północ od terenów wojskowych). Inkorporowano wówczas do Radomia w całości lub w poważnej części terytoria podmiejskich wsi i folwarków, na których zlokalizowana była spora ilość wymienionych niżej zakładów przemysłowych należących do miejscowego ośrodka przemysłowego, takich jak: Kaptur, Obozisko, Oświęcim, Dzierzków, Glinice, Weronów, Prędocinek, Ustronie, Marjackie, Młodzianów, Żakowice, Zamłynie, Czerwonka oraz teren stacji kolejowej. Wskutek tej operacji powierzchnia miasta uległa podwojeniu i wzrosła do 24,8 km²¹⁹.

Połączenia kolejowe znacząco poprawiły komunikację Radomia z ważniejszymi środkami miejskimi i gospodarczymi Królestwa Polskiego, ale należy pamiętać, że ranga miasta jako ważnego regionalnego ośrodka administracyjnego, a w ślad za tym również przemysłowego, wynikała także z jego dogodnego położenia na mapie dróg bitych. W 1836 r. zakończono budowę biegnącej przez miasto drogi Warszawa–Kraków, w następnym roku Radom–Lublin, a później również Radom–Opoczno (przez Przytyk)

¹⁷ Kolej ta łączyła Radom przez Bzin (późniejsze Skarżysko-Kamienna) i Kielce z zagłębiami Dąbrowskim i Staropolskim, poprzez odnogę zachodnią z Bzina z Łodzią (przez Końskie, Opoczno, Tomaszów Mazowiecki i Koluszki) oraz poprzez odnogę wschodnią z Bodzechowem (przez Wierzbnik/Starachowice i Ostrowiec Świętokrzyski). Przez Dęblin Radom uzyskał od 1898 r. połączenie (Koleją Nadwiślańską) z Warszawą (a przez nią z ośrodkami Cesarstwa Rosyjskiego) oraz Lublinem – S. Sienicki, *Opis drogi żelaznej Iwangrodzko–Dąbrowskiej*, Warszawa 1885, s. 6, rcin.org.pl/Content/26099/WA51_17801_PTG369-r1885_Opis-drogi-zelazn.pdf [dostęp 18 III 2023 r.]; W.M. Putkiewicz, *Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Radom” w Radomiu 1887–1987*, Radom 1987, s. 10–15.

¹⁸ W. Kalinowski, *op. cit.*, s. 138; S. Witkowski, *Rozwój przestrzenny Radomia...*, *op. cit.*, s. 156 i 158.

¹⁹ Archiwum Państwowe w Radomiu, Akta miasta Radomia [dalej: APR, AmR], sygn. 8394–8395, 8541; M. Gawlik, *op. cit.*, s. 164; S. Witkowski, *Rozwój przestrzenny. Miasto...*, *op. cit.*, s. 179–180; *Statystyczna charakterystyka miejscowości. Radom*, Urząd Statystyczny w Radomiu, z. 8, Radom 1996, s. 38.

oraz Radom–Sandomierz (przez Iłżę, Ostrowiec Świętokrzyski i Opatów). Na skutek powyższego miasto stało się jednym z największych w Kongresówce węzłów drogowych²⁰.

W okresie 100-lecia poprzedzającego odzyskanie niepodległości w granicach administracyjnych miasta Radomia oraz w bliskim jego sąsiedztwie lokalizowano liczne prywatne zakłady przemysłowe, które można zaliczyć do podmiotów średniej wielkości i przemysłu drobnego. Wizytówką miasta był w tym okresie przede wszystkim przemysł garbarski. Z racji zapotrzebowania na duże ilości wody dla celów technologicznych, ale niestety również z uwagi na możliwość odprowadzania ścieków poprodukcyjnych, lokalizował się on w pobliżu cieków rzeki Mlecznej oraz Potoku Południowego płynącego przez grunty folwarku Marjackie i wsi Młodzianów. Zespół garbarni sytuował się więc na Starym Mieście oraz Zamłynie (wsi należącej do Radomia), przejściowo na Podwalu (drobne zakłady do połowy XIX w.), a później również na tzw. Nowym Świecie (Borki) oraz w północnej części Młodzianowa. W szczytowym okresie rozwoju radomskiego garbarstwa, w 1910 r., funkcjonowały w mieście 23 zakłady tej branży, z czego co najmniej dziewięć było zakładami wielkoprzemysłowymi. Podobne uwarunkowania jak odnoszące się do garbarstwa wpływały także na lokalizację w pobliżu wymienionych cieków wodnych większości zakładów przemysłu spożywczego (browarów, gorzeln i wytwórni wódek oraz młynów). Dostępność garbarskich odpadów poprodukcyjnych wpłynęła pod koniec XIX w. na powstanie pierwszych w mieście przedsiębiorstw przemysłu chemicznego, którymi były zakładane bądź to w miejscu dawnych garbarń, bądź w ich pobliżu wytwórnie kleju²¹.

Wyżej wspomniano o przełomowym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego Radomia otwarcia linii kolejowej iwangrodzko-dąbrowskiej. W bezpośrednim pobliżu torowiska oraz przy wykorzystaniu bocznic kolejowych zaczęły się szybko lokalizować zakłady skromnie dotąd reprezentowanych lub zupełnie nowych w mieście branż przemysłowych, które mogły się rozwijać w większej skali tylko dzięki dostępności transportu kolejowego w dowozie surowców i wywozie gotowych produktów. Branżami tymi były przemysły mineralny (materiałów budowlanych, ceramiczny i szklarski), metalowy i drzewny. Zapotrzebowanie inwestorów przemysłowych, ale również mieszkalnictwa spowodowało znaczący rozwój cegielni w mieście i jego bliskiej okolicy. Zbiegło się to z przewrotem technicznym w tej branży produkcyjnej. Duże cegielnie uruchomili garbarze Franciszek Wickenhagen (pod firmą „Terrakota”), Teodor Karsch oraz Samuel Adler, a także Waleria Gierycz w graniczącym z Glinicami

²⁰ M. Gawlik, *op. cit.*, s. 96–97.

²¹ *Ibidem*, s. 36 i n.; S. Witkowski, *Rozwój przestrzenny Radomia...*, *op. cit.*, s. 157–158.

Prędocinku. Niewątpliwie największym zakładem branży ceramicznej w Radomiu była uruchomiona w 1896 r. przy obecnej ulicy 1905 Roku fabryka Warszawskiego Towarzystwa Akcyjnego Płytek Ceramicznych „Marywil” (kapitał belgijski)²². W tymże samym roku w pobliżu „Marywili” zlokalizowano zakład Anonimowego Towarzystwa Huty Szkła „Radom” (tzw. Huta „Lustrzana”), w 1908 r. włączony do Towarzystwa Anonimowego Południowo-Rosyjskich Hut Szklanych (również kapitał belgijski). Drugą hutę szkła uruchomił na Prędocinku w 1902 r. Marian Gierycz²³. W związku z otwarciem kolei pojawiły się na przełomie XIX i XX w. w radomskiej przestrzeni przemysłowej cztery duże zakłady odlewnicze. Trzy z nich zlokalizowane były na Glinicach (dwa Abrahama Sztelmana i Hersza Goldbluma oraz Moszka Rubinsteina), a czwarty przy szosie kozienickiej²⁴. Przemysł metalowy związany z uruchomieniem kolei reprezentowały otwarte w 1887 r., usytuowane po wschodniej stronie torowiska (kilkaset metrów na północny wschód od dworca kolejowego) Warsztaty Kolejowe, zajmujące się naprawą taboru kolejowego²⁵. Przemysł drzewny reprezentował założony w 1895 r. po wschodniej stronie stacji kolejowej tartak parowy Mojsieja Pfeffera, który 10 lat później wszedł w skład spółki związanej przez jego właściciela z Johannem Kohnem (firma „J. Kohn i S-ka”) prowadzącej Fabrykę Mebli Giętych, będącą przed wybuchem I wojny światowej największym (pod względem liczby zatrudnionych) zakładem przemysłowym Radomia. Z uruchomieniem bocznicy kolejowej do „Huty Lustrzanej” związane było również założenie w 1898 r. na Nowym Świecie, należącego do rosyjskiego monopolu spirytusowego, dużego i nowoczesnego zakładu rafineryjnego²⁶.

Niezależnie od omówionych wyżej uwarunkowań wodnych i komunikacyjnych lokowały się w mieście w okresie Królestwa Polskiego (raczej niewielkie) zakłady przemysłu fajansowego (przy ulicy Mlecznej, obecnej Okulickiego, po byłej garbarni Schniersteina–Fröhlicha), metalowego (fabryczki Ludolfa Kindta na Starym Mieście, Okulskiego i Józefa Osińskiego, później Florentyna Osińskiego; dwie ostatnie połączyły się na przełomie XIX i XX w. pod zlokalizowaną przy ówczesnej Rajszuli, obecnie Plac Jagielloński/ul. Focha, firmą Osiński) oraz przemysłu poligraficznego i papierosowego²⁷.

²² M. Gawlik, *op. cit.*, s. 180; T. Staniszewski, *Marywil..., op. cit.*

²³ M. Gawlik, *op. cit.*, s. 164 i 181.

²⁴ *Ibidem*, s. 182.

²⁵ W.M. Putkiewicz, *op. cit.*, s. 27 i n.

²⁶ M. Gawlik, *op. cit.*, s. 178 i 183.

²⁷ *Ibidem*, s. 149–150 i 183–185.

W ostatnich dekadach przed wybuchem I wojny światowej z radomskim ośrodkiem przemysłowym związane były też zakłady lokalizowane w bliskim sąsiedztwie miasta. Największe tego typu skupisko przemysłowe powstało kilka kilometrów na północ od Radomia we wsi Firlej. W połowie XIX w. pojawił się tam na początek młyn wodny, stopniowo modernizowany i rozbudowywany od lat 60. przez nowego właściciela Izaaka Bekermana, który założył tam również olejarnię, pod koniec stulecia także dużą cegielnię, i rozpoczął produkcję smarów technicznych, pokostu, tłuszczów garbarskich, farb olejnych oraz wyrobów stalowych (gwoździ, drutu, podków). Zawiązana w 1900 r. kapitałowa spółka prawa handlowego pod firmą „I. Bekerman” stała się wielobranżowym kombinatem przemysłowym²⁸. Nieco mniejszymi skupiskami przemysłowymi stały się w drugiej połowie XIX i na początku XX stulecia dzisiejsze dzielnice Radomia: Glinice (gdzie zlokalizowano oprócz wspomnianych odlewni, zakładów drzewnych i warsztatów kolejowych również dwie garbarnie, fabrykę zapalek oraz kilka cegielni); tzw. Oświęcim, czyli południowo-zachodnie obrzeża wsi miejskiej Gołębiów położone wzdłuż szosy Kozienickiej (gdzie funkcjonowały cegielnia miejska, odlewnia, młyn i browar, przebudowany przez I wojną światową na zakład rektyfikacji wódek); Żakowice (garbarnia); Młodzianów (garbarnie); Prędocinek (wspomniane cegielnia i huta szkła); Kaptur (klejarnia); a także Obozisko (garbarnia)²⁹.

Niezmiernie ważnym stymulatorem rozwoju gospodarczego Radomia w ostatnich kilkunastu latach przed odzyskaniem niepodległości oraz w dekadzie lat 20. XX w., a nawet później, było wzbogacenie miejskiej infrastruktury technicznej o zakład energetyczny. Jego uruchomienie miasto zawdzięcza z jednej strony zabiegom wielce zasłużonego dla grodu nad Mleczną swego prezydenta (w latach 1897–1905) Konstantego Zaremby, z drugiej zaś staraniom kapitału zagranicznego u władz rosyjskich o uzyskanie zgody na budowę elektrowni i oświetlenia w miastach Królestwa Polskiego. W efekcie gmina miasta Radomia podpisała 14 kwietnia 1900 r. umowę koncesyjną na 38 lat z należącym do kapitału belgijskiego Rosyjskim Akcyjnym Towarzystwem Elektrycznym UNION. Zobowiązało się ono wybudować w mieście elektrownię i dostarczać prąd stały do oświetlenia ulic oraz do zasilania gospodarstw domowych i innych urządzeń, w tym przemysłowych. Miasto miało możliwość wykupienia elektrowni już po upływie 10 lat na warunkach ustalonych w umowie. Elektrownia została oddana do użytku 15 marca 1901 r. jako druga tego typu inwestycja

²⁸ *Ibidem*, s. 143 i n.

²⁹ *Ibidem*, s. 74 i n.

miejska w Królestwie Polskim, po Częstochowie (1897), a przed Warszawą (1903) i Łodzią (1907)³⁰.

Inwestycje przemysłowe w Radomiu i na jego obrzeżach w dobie Królestwa Polskiego były domeną kapitału prywatnego, początkowo napływowego, następnie rodzimego, a od końca XIX w. w przeważnie zagranicznego³¹. W pewnym stopniu rozwój radomskiego przemysłu wspierały kapitałowo funkcjonujące w mieście już w końcu XIX w. podmioty bankowe: oddział Rosyjskiego Banku Państwa (od 1886 r.), oddział Banku Handlowego w Łodzi (od 1898 r.) oraz kasy – Towarzystwo Kredytowe Miasta Radomia (od 1898 r.) i Kasa Przemysłowców Radomskich (od 1881 r., działająca od 1899 r. – wskutek nacisków władz rosyjskich jako Towarzystwo Wzajemnego Kredytu)³². Przemysł komunalny przed odzyskaniem niepodległości (z podanych wyżej powodów) reprezentowany był w mieście nadzwyczaj skromnie. Stanowiły go zaledwie dwie niewielkie cegielnie oraz rzeźnia miejska, które funkcjonowały w formie dzierżaw prywatnych³³.

3. Uwarunkowania lokalizacyjne industrializacji Radomia w dwudziestoleciu międzywojennym

Radom w chwili odzyskiwania niepodległości był ważnym na mapie państwa ośrodkiem administracyjnym i gospodarczym z wyraźnie dominującą funkcją przemysłową. Pozycjonowało go to korzystnie w zabiegach na rzecz dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego i sprzyjało dalszej industrializacji miasta. Literatura geograficzno-ekonomiczna wśród czynników lokalizacji przemysłu – rozumianych jako motywy, którymi kierują się przedsiębiorcy w podejmowaniu decyzji o wyborze konkretnego miejsca dla założenia przedsiębiorstwa lub zakładu przemysłowego – wyróżnia czynniki przyrodnicze i pozaprzyrodnicze. Spośród czynników przyrodniczych najważniejszymi są dostęp do surowców (w tym również dostęp do wody), warunki fizjograficzne terenu (wysokość, ukształtowanie) oraz warunki klimatyczne. Czynniki pozaprzyrodnicze dzieli się zazwyczaj na **ekonomiczno-techniczne** i **społeczno-polityczne**. Wśród tych pierwszych wyróżnia się dostępność terenów budowlanych (na którą składają się m.in. obowiązywanie planów zagospodarowania przestrzennego, poziom uzbrojenia terenu oraz struktura własności i ceny gruntów), zaopatrzenie

³⁰ Zob. T. Staniszewski, *Elektrownia...*, *op. cit.*, s. 15–42.

³¹ M. Gawlik, *op. cit.*, s. 76 i n.

³² *Ibidem*, s. 191–193; T. Staniszewski, *Elektrownia...*, *op. cit.*, s. 28.

³³ APR, AmR, sygn. 58/1/0/1.1/185–191; 58/1/0/2.1/1727; 58/1/0/2.1/1998, 2117, 2286, 2746, 3032, 3073, 3128, 3180, 3194, 3366, 3374, 3527, 3659, 3663, 3979, 4089, 7834, 9754.

w energię (mechaniczną, elektryczną, ciepłą), dostęp do rynku zbytu, dostępność komunikacyjną (zewnątrzną poprzez linie kolejowe i sieć dróg krajowych, a także organizację komunikacji osobowej oraz dostępność wewnętrzną poprzez odpowiednią sieć dróg lokalnych o utwardzonej nawierzchni), stan zasobów siły roboczej (dostępność kadr i rąk do pracy), tradycje wytwórczości rzemieślniczej i wczesnoprzemysłowej, korzyści aglomeracji (m.in. sąsiedztwo innych zakładów przemysłowych i usługowych w celach kooperacji, rozwiniętą infrastrukturę komunalną – techniczną i społeczną), dostęp do instytucji bankowych. Wśród czynników społeczno-politycznych wymienia się m.in. rangę administracyjną ośrodka, promocyjną politykę państwa i władz lokalnych (m.in. w zakresie ulg podatkowych, zbywania terenów budowlanych należących do sektora publicznego po korzystnej cenie), uwarunkowania społeczne (m.in. pozycję i rolę związków zawodowych) oraz uwarunkowania strategiczno-wojskowe (m.in. politykę obronną, zaangażowanie kapitałowe Skarbu Państwa, zamówienia rządowe)³⁴.

Spośród wymienionych uwarunkowań na korzyść Radomia jako miejsca lokalizacji kolejnych zakładów przemysłowych działało równocześnie wiele czynników, choć z pewnością nie wszystkie z nich były jednakowo ważące i niekoniecznie stanowiły same atuty miasta. Zdecydowanie w najmniejszym stopniu na rozwój przemysłowy grodu nad Mleczną w dwudziestoleciu międzywojennym oddziaływały bezpośrednio warunki przyrodnicze. Na korzyść miasta przemawiała niewątpliwie rzeźba terenu (równinne położenie) oraz umiarkowany klimat, ale determinanty te nie wyróżniały go wśród znakomitej większości ośrodków przemysłowych kraju i miejscowości aspirujących do takiej roli. Jeśli zaś chodzi o dostęp do wody, przemysł garbarski w dalszym ciągu bazował na wodach rzeki Mlecznej i strumieni ją zasilających, ale trzeba wyraźnie zaznaczyć, że niewielka skala tych cieków stawiała się raczej barierą niż udogodnieniem w dalszym rozwoju tej branży wytwórczości w mieście. Wzrastające zapotrzebowanie przemysłu na wodę dla procesów technologicznych, ale również na potrzeby bytowe napływających do ośrodka pracowników tygodnia gospodarki, pokryć mogły tylko studnie artezyjskie i komunalna sieć wodociągowa. Ustalenia badawcze i prace projektowe poczynione na zlecenie władz miejskich i gubernialnych jeszcze przed I wojną światową (w latach 1909–1912) przez angielską firmę Williama Heerleina Lindleya, znaną z projektów i wykonań wodociągów m.in. w Niemczech i Cesarstwie Rosyjskim (oraz w Warszawie), wskazywały na bardzo bogate

³⁴ Patrz szerzej na ten temat: A. Wieloński, *Geografia przemysłu*, Warszawa 2005, *passim*.

zasoby wód w głębszych w mieście i jego najbliższej okolicy³⁵. W oparciu o tę dokumentację wybudowano w mieście w latach 20. ubiegłego wieku, o czym będzie jeszcze mowa, wodociągi miejskie i kontynuowano ich rozbudowę w czasie i po II wojnie światowej. Niektóre duże zakłady przemysłowe lokalizowane w międzywojniu na terenie Radomia, ale również część wzniesionych tu wcześniej, budowały własne studnie głębinowe i nie korzystały z wodociągu komunalnego. Niemniej jednak od czasu uruchomienia wodociągów miejskich w połowie lat 20. stopniowo rosła liczba odbiorców przemysłowych, np. w roku budżetowym 1932/1933 z wodociągu miejskiego korzystało sześć przedsiębiorstw miejskich oraz 55 przedsiębiorstw prywatnych, wśród których większość stanowiły średnie i drobne zakłady przemysłowe³⁶.

Omawiając grupę czynników ekonomiczno-technicznych warunkujących industrializację Radomia w okresie II Rzeczypospolitej, wyjść trzeba od dostępności terenów budowlanych na cele przemysłowe. Dokonana przez austriackie władze okupacyjne w 1916 r. inkorporacja rozległych obszarów przedmieść oraz terenów niezabudowanych dała miastu w latach 20., a w znacznym stopniu również w latach 30. ubiegłego wieku, rzadko spotykaną w przypadku innych ośrodków przemysłowych byłego Królestwa Polskiego rezerwę terenów pod lokalizację największych zakładów przemysłowych. W połączeniu z takimi czynnikami jak linia kolejowa Dęblin–Zagłębie Dąbrowskie oraz wykształcenie się na przełomie wieków XIX i XX nowych dzielnic przemysłowych zlokalizowanych w jej pobliżu (na Glinicach, Nowym Świecie, Żakowicach, Prędocinku i Młodzianowie) stwarzało to możliwość szybkiego przystąpienia do lokalizacji nowych zakładów przemysłowych już pierwszej połowie lat 20. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym tej lokalizacji był przeważający udział (ale nie wyłączny, co trzeba było przewycięzać drogą żmudnych wykupów – z towarzyszącym im bardzo często celowym zawyżaniem ceny sprzedaży działek – a niekiedy również drogą wywłaszczeń) na terenach zajmowanych pod nowe zakłady przemysłowe gruntów Skarbu Państwa oraz gruntów miejskich. Do Skarbu Państwa należały m.in. tereny byłego folwarku Marjackie, po byłym rosyjskim monopolu spirytusowym na Nowym Świecie, wzdłuż linii kolejowej oraz położone na Żakowicach i Obozisku. Własno-

³⁵ APR, AmR, sygn. 58/1/0/7 k. 53; S. Witkowski, *Rozwój przestrzenny Radomia i jego zabudowa od połowy XIX wieku...*, op. cit., s. 159; M.J. Gromiec, W. Stan, *Radomskie wodociągi*. 85 lat, Radom 2011, s. 14–17.

³⁶ APR, AmR, sygn. 8257. Gazownia Miejska w roku budżetowym 1932/1933 wybudowała własną studnię artezyjską. W roku budżetowym 1938/1939 budowę własnej studni, w celu usamodzielnienia się na wypadek wojny od sieci miejskiej oraz ewentualnego zasilenia w wodę jednej z przemysłowych dzielnic miasta, podjęła Rzeźnia Miejska – *ibidem*, sygn. 8360, s. 10; sygn. 9973, s. 230.

ścią gminy miasta Radomia były zaś m.in. znaczące obszary gruntu na Młodzianowie, Malczewie, Żakowicach, Borkach, Nowym Świecie, Dzierzkowie, Gołębiowie, Oświęcimiu, Zamłyniu i Koniówce. Grunty należące do Skarbu Państwa, uzupełniane parcelami miejskimi oraz wykupowanymi od prywatnych właścicieli, stanowiły tereny, na których zlokalizowano dwie największe rządowe inwestycje przemysłowe w międzywojennym Radomiu – Fabrykę Broni (wraz z osiedlem mieszkaniowym, średnią szkołą techniczną, parkiem i obiektami sportowymi) oraz fabrykę papierosów Polskiego Monopoli Tytoniowego wraz z wielkimi magazynami na Żakowicach. Na gruntach miejskich zlokalizowano zaś zakłady komunalne (ujęcia wody wraz ze stacją uzdatniania, wieżą ciśnień oraz siecią wodociągową i kanalizacyjną, nową rzeźnię (współpracującą z prywatną Eksportową Przetwórnią Mięsną), gazownię, fabrykę nawozów Surofosfat, cegielnię, betoniarnię i tartak oraz fabrykę telefonów firmy Ericsson. Pozostałe zrealizowane bądź rozpoczynane inwestycje przemysłowe tamtego czasu sytuowały się przeważnie na gruntach prywatnych, ale z udziałem dysponowanych na te cele gruntów miejskich.

Mimo wskazanych wyżej atutów w drugiej połowie lat 30., w związku ze wzrostem zainteresowania ze strony kapitału prywatnego lokowaniem w Radomiu zakładów przemysłowych w ramach Centralnego Okręgu Przemysłowego, miasto natrafiło na barierę rozwojową w postaci braku dużych zwartych kompleksów gruntów pod nowe inwestycje. Chcąc ją przełamać władze miejskie podjęły, opisane niżej, zabiegi dążące do inkorporacji do Radomia kolejnych terenów wsi podmiejskich oraz niosące pomoc inwestorom w procesie wykupu gruntów prywatnych na cele przemysłowe.

Działalnością sprzyjającą lokowaniu nowych zakładów przemysłowych i służącą racjonalizacji i optymalizacji zagospodarowania przestrzennego jest niewątpliwie podejmowanie zabiegów w dziedzinie planowania przestrzennego. Mimo obowiązywania w dwudziestoleciu międzywojennym dostatecznie określonych podstaw prawnych regulujących sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w Radomiu, podobnie jak w całym kraju w tamtym czasie, sporządzano relatywnie niewiele planów zabudowy z powodu braku fachowych kadr urbanistycznych oraz niedostatecznej ilości dużych, skoncentrowanych inwestycji, zwłaszcza w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego. Sprawy budownictwa, uzbrojenia terenu i pomiarów geodezyjnych w mieście podlegały Wydziałowi Technicznemu Magistratu (od 1934 r. Zarządu Miejskiego). Przez cały okres międzywojenny wydział ten nie zatrudniał jednak ani jednego architekta (działalność prywatną w mieście prowadziło w latach 20. tylko trzech architektów, a pod koniec lat 30. sześciu plus trzech inżynierów budowlanych oraz siedmiu geometrów). Stąd cały zakres zagadnień roz-

woju przestrzennego miasta oraz opracowywanie i zatwierdzanie nowych parcelacji budowlanych spoczywał na barkach, przepracowanej i ciągle spóźniającej się, komórki geodezyjnej miasta³⁷.

Zagadnienie opracowania planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta nabrało aktualności w 1924 r. w związku z budową Fabryki Broni wraz z osiedlem przyzakładowym oraz innymi inwestycjami przemysłowymi lokalizowanymi w Radomiu w tamtym czasie, a także w związku z realizowanymi inwestycjami miejskimi obejmującymi wodociągi i kanalizację, gazownię, rzeźnię i inne urządzenia komunalne. Wychodząc naprzeciw tej potrzebie, w 1925 r. opracowano kompilacyjny plan sytuacyjny miasta w skali 1:4250, który posłużył za podkład geodezyjny dla rozpisanego w tym samym roku przez Magistrat i Towarzystwo Urbanistów Polskich ogólnopolskiego konkursu na plan regulacyjny Radomia. Mimo rozstrzygnięcia konkursu, jego cenne wyniki nie zostały wykorzystane dla opracowania ogólnego planu zabudowy, a posłużyły jedynie (i to tylko częściowo) sporządzeniu kilku planów szczegółowych. W roku 1927 Magistrat zlecił zadanie opracowania planu regulacyjnego miasta miejscowemu architektowi Kazimierzowi Prokulskiemu, który stawiał jednak wygórowane warunki finansowe i długi termin opracowania, przez co nie doszło do finalizacji zadania. Nieskuteczne okazało się również zaangażowanie rok później w tym celu znanego warszawskiego architekta Henryka Stifelmana³⁸. Nowe możliwości opracowania ogólnego planu zabudowy miasta pojawiły się dopiero w roku 1938 w związku z powołaniem przez centralne władze państwowe Komisji Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Kielecko-Radomskiego. Miała ona za zadanie m.in. opracowanie planów zabudowy wszystkich większych i rozwijających się miast w okręgu. W ramach tego przedsięwzięcia do wybuchu II wojny światowej zdołano jedynie przygotować materiały wstępne do opracowania planu Radomia³⁹. W świetle powyższego należy stwierdzić, że planowanie rozwoju miasta – w tym lokalizowanie w nim obiektów przemysłowych oraz infrastruktury komunalnej mającej ogromny wpływ na charakter i jakość podejmowanych realizacji – miało charakter punktowy, szczegółowy, chociaż niektóre z tych przedsięwzięć miały znaczący zasięg przestrzenny (np. kompleks Fabryki Broni wraz z osiedlem mieszka-

³⁷ S. Witkowski, *Rozwój przestrzenny. Miasto...*, *op. cit.*, s. 184.

³⁸ APR, AmR, sygn. 9097. Zachowane materiały archiwalne nie pozwalają na miarodajne ustalenie powodów niedojścia do skutku obydwu zleceń na opracowanie planu regulacyjnego miasta.

³⁹ *Ibidem*, sygn. 8360, s. 11; sygn. 9973, s. 338; S. Witkowski, *Rozwój przestrzenny. Miasto...*, *op. cit.*, s. 180–186.

niowym, obiektami kultury, zaplecza socjalnego, sportowego i parkowego, którego rozbudowę kontynuowano w okresie powojennym).

Dogodne warunki dla rozwoju przemysłu w Radomiu w okresie II Rzeczypospolitej stwarzało jego położenie komunikacyjne w sieci kołowych dróg krajowych oraz na szlakach kolejowych. Funkcjonująca od 1883 r. linia kolejowa Dęblin–Dąbrowa Górnicza została uzupełniona oddaną do użytku w 1934 r. jednotorową koleją Radom–Warszawa (przez Warkę i Piaseczno). Starania o jej budowę podjęto już w końcu lat 70. XIX w., ale udało się je zrealizować dopiero ponad pół wieku później⁴⁰. W dwudziestoleciu międzywojennym – poza szosą z Radomia do Wierzbicy (wybudowaną w latach 20.) i przebudową biegnącej przez Radom drogi krajowej Warszawa–Kraków (w latach 30.) – nie budowano nowych szlaków drogowych poprawiających położenie komunikacyjne Radomia. Na przełomie lat 20. i 30. zlokalizowano na wschód od miasta, na polach byłego folwarku Sadków, lotnisko wojskowe⁴¹, którego cywilną przydatność komunikacyjną doceniono dopiero niemal wiek później. Usytuowanie nowych państwowych obiektów przemysłowych w mieście wymuszało na władzach samorządowych Radomia podejmowanie działań służących ich lokalnemu skomunikowaniu poprzez włączenie w system dróg miejskich (ulic). Miasto brało na siebie w tym zakresie wytyczanie biegu nowych ulic, ich uzbrajanie w sieć wodociągową i kanalizacyjną oraz utwardzanie nawierzchni. Wytyczenie nowych ulic dotyczyło m.in. ważnych po dzień dzisiejszy arterii: 1905 Roku, Kościuszki, Narutowicza, Grzecznarowskiego (wówczas Szkolnej) oraz Wernera. Przebudowano i utwardzono ponadto położone w pobliżu zakładów i stref przemysłowych m.in. takie ulice jak: Młodzianowska, Marywilska (obecnie Tytoniowa), Nowy Świat (później Limanowskiego), Wierzbicka, Mleczna (obecnie Okulickiego), Basenowa (później Mireckiego), Beliny-Prażmowskiego, Skaryszewska (później Słowackiego), w ciągu której oddano w grudniu 1938 r. wiadukt nad torami kolejowymi, Lubelska i Kozienicka (obecnie Struga). Chociaż w latach 1935–1938 miasto, w celu poprawy komunikacji lokowanych na obrzeżach zakładów przemysłowych, wydawało rocznie na budowę nowych ulic i remonty istniejących od 650 tys. do 1 mln zł, nie było w stanie sprostać wszystkim potrzebom w tym zakresie⁴².

Industrializację miasta wspomagały też zabiegi jego władz służące przyciągnięciu krajowych przewoźników autobusowych oraz krót-

⁴⁰ W.M. Putkiewicz, *op. cit.*, s. 15 i 20; retropedia.radom.pl/pomnik-budowy-kolei-z-radomia-do-warszawy.

⁴¹ Z. Wilczyński, *Gospodarka komunalna*, [w:] *Radom. Dzieje miasta w XIX i XX w.*, red. S. Witkowski, Warszawa 1985, [Rozdz.] IV. *Radom w okresie II Rzeczypospolitej*, s. 235–236.

⁴² APR, AmR, sygn. 8360, s. 10.

kostrwała inicjatywa uruchomienia miejskiej komunikacji autobusowej. W 1925 r. władze miejskie udzieliły koncesji prywatnym przewoźnikom autobusowym, którzy skomunikowali kołowo Radom z większymi ośrodkami miejskimi kraju, w tym ze stolicą. Dzięki zlokalizowaniu na gruntach miejskich opodal rogatki warszawskiej dworca autobusowego (wraz ze stacją benzynową) miasto stało się ważnym węzłem międzymiastowej komunikacji autobusowej. W 1929 r. władze samorządowe uruchomiły przedsiębiorstwo Miejska Komunikacja Autobusowa, które woziło pasażerów w obrębie miasta na ośmiu liniach. Inicjatywa ta była jednak krótkotrwała, gdyż zakupiony używany tabor autobusowy szybko się zdekapitalizował, a pasażerowie zawiedli ze względu na zbyt wysokie w czasie kryzysu gospodarczego ceny biletów. W styczniu 1931 r. przedsiębiorstwo miejskie zlikwidowano, a koncesji na komunikację miejską udzielono prywatnemu przedsiębiorcy. Mimo iż nabył on nowy tabor autobusowy, niespełna dwa lata później zmuszony był wycofać się z działalności, co oznaczało kres międzywojennej komunikacji miejskiej w Radomiu⁴³.

Miasto Radom posiadało od pierwszej dekady XX w. ogólnodostępną sieć telefoniczną z centralą ręczną, ale liczba jej abonentów nie przekraczała u progu niepodległości kilkuset podmiotów⁴⁴. Niewiele poprawiło się pod tym względem do końca lat 20., kiedy to liczba wszystkich abonentów (instytucjonalnych i prywatnych) ledwie przekraczała tysiąc. W latach 1929–1931 miejską sieć telefoniczną zmodernizowano i oddano do użytku, jedną z pierwszych w skali kraju, automatyczną centralę telefoniczną. Z jej dobrodziejstw skorzystały przede wszystkim ważniejsze podmioty gospodarcze i instytucje publiczne oraz prywatne. Dla abonentów prywatnych telefon był niewątpliwie dobrem luksusowym, skoro w 1938 r. było w mieście tylko 1462 abonentów ogółem⁴⁵.

Dwudziestowieczny przemysł potrzebował dla swego funkcjonowania energii elektrycznej dużych mocy. Jak już wspomniano, miasto Radom dysponowało od 1901 r., należąca do kapitału belgijskiego, koncesjonowaną elektrownią wytwarzającą prąd stały. Zakład ten posiadał w roku 1922 moc ogólną 0,868 MW wykorzystywaną zaledwie w 32%⁴⁶. W latach 1923–1928 elektrownia (należąca do Radomskiego Towarzystwa Elektrycznego S.A.) podjęła działalność zmierzającą do zwiększenia mocy produkcyjnych oraz modernizacji, by zaspokoić szybko rosnące zapotrzebowanie na energię elektryczną spowodowane boorem industrializacyjnym w mieście. Przedsięwzięcia te wymagały współdziałania z władzami miejskimi, które

⁴³ Z. Wilczyński, *Gospodarka...*, *op. cit.*, s. 236.

⁴⁴ APR, AmR, sygn. 3234.

⁴⁵ Z. Wilczyński, *Gospodarka...*, *op. cit.*, s. 236.

⁴⁶ T. Staniszewski, *Elektrownia...*, *op. cit.*, s. 70.

w ramach umowy koncesyjnej z podmiotem prowadzącym zakład miały zagwarantowane wyrażanie zgody na inwestycje w zwiększenie mocy wytwórczych. Zgodę taką Rada Miejska wyraziła w uchwałach z marca i kwietnia 1923 r. oraz z marca 1925 r. Inwestycje w elektrowni polegały m.in. na zainstalowaniu kilku nowych turbin parowych z osprzętem (wytwarzających prąd przemienny, na który zgłaszał zapotrzebowanie przemysł i komunalne urządzenia wodociągowe), chłodni dla turbogeneratorów parowych oraz na budowie nowych podstacji elektrycznych. Wskutek tych przedsięwzięć moc zainstalowana elektrowni wzrosła w 1928 r. niemal pięciokrotnie, do poziomu 4,324 MW. Powstały też dwie nowe podstacje elektryczne (Młodzianów i Glinice) zlokalizowane w pobliżu zakładów przemysłowych. Trzecią wybudowała na swoim terenie i na swój koszt Fabryka Broni. Dwa największe państwowe zakłady przemysłowe zlokalizowane w Radomiu w latach 20. (Fabryka Broni wraz z osiedlem przyzakładowym oraz Fabryka Papierosów), a także inne zakłady produkcyjne powstające w tym czasie w mieście, należące do kapitału prywatnego, kupowały energię elektryczną w elektrowni miejskiej. Elektrownia dostarczała prąd stały o napięciu użytkowym 2 x 230 V oraz prąd trójfazowy przemienny o napięciu 3000 V. Parametry mocy elektrowni miejskiej osiągnięte w 1928 r. utrzymywały się na tym samym poziomie do końca lat 30. XX w., ale w latach 1935–1936 musiała ona poczynić kolejne inwestycje modernizacyjne. Charakterystyczne, że do połowy lat 30. zakład w dalszym ciągu wykorzystywał swe moce produkcyjne na podobnym poziomie jak w roku 1922, a więc w niespełna 1/3⁴⁷.

Polityka gospodarcza władz państwowych II Rzeczypospolitej zmierzała w kierunku uniezależnienia potencjału wytwórczego i rozwojowego kraju od kapitału zagranicznego. Dotyczyło to również obszaru energetyki. W 1928 r. z inicjatywy Ministerstw Spraw Wojskowych i Robót Publicznych zawiązana została spółka prawa handlowego, kontrolowana w całości przez kapitał państwowy pod firmą Zjednoczenie Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego. Jej zadaniem była racjonalizacja produkcji energii elektrycznej w państwowych wytwórniach zbrojeniowych zlokalizowanych na tym terenie oraz zapewnienie energii strategicznym z punktu widzenia obronności kraju podmiotom gospodarczym rozlokowanym w województwie kieleckim. Jak pisze znawca zagadnienia: „Działalność spółki objęła z jednej strony współpracę połączonych elektrowni [należących do Starachowickich Zakładów Górniczych, Państwowej Fabryki Prochu i Materiałów Kruszących w Zagożdżonie (obecnie w Pionkach), Państwowej Fabryki Amunicji w Skarżysku-Kamiennej oraz do Wielkich

⁴⁷ APR, AmR, sygn. 3942; T. Staniszewski, *Elektrownia...*, op. cit., s. 75–79 i 102–103.

Pieców i Zakładów Ostrowieckich SA – uzupełnienie P.A.T.], a z drugiej – przesyłanie, rozdział i zbytu energii elektrycznej na zewnątrz. 11 marca 1929 roku spółka otrzymała rządowe uprawnienia elektryfikacyjne nr 97 [...] wyłącznie na hurtową sprzedaż energii na obszarze 2800 km², wzdłuż linii Dęblin–Radom–Skarżysko–Kamienna–Starachowice–Ostrowiec Świętokrzyski i na zachód od Skarżyska do Końskich. Wspomniane uprawnienie zostało po roku anulowane, a w jego miejsce pojawiło się kolejne z 17 kwietnia 1930 r. nr 120 [...], które było w istocie rozszerzeniem pierwszego o możliwość zbytu również detalicznego na terenie uprawnień elektryfikacyjnych nr 97. Akt administracyjny przyznawał Zjednoczeniu Elektrowni Okręgu Radomsko-Kieleckiego SA prawo hurtowego zbytu energii elektrycznej, choć bez prawa monopolu, również na terenie Radomia [...]. Jeszcze w 1929 r. ZEORK zakończyło budowę pierwszej linii przesyłowej 33 kV o długości ok. 100 km z Państwowej Wytwórni Prochu i Materiałów Kruszących w Zagożdżonie [która posiadała elektrownię o mocy 6 MW, przy zapotrzebowaniu własnym wynoszącym 2 MW – P.A.T.], przez Radom i Skarżysko, do Starachowic. W Godowie pod Radomiem wybudowano rozdzielnię, łącząc z nią Fabrykę Broni w Radomiu, a następnie państwową radiostację na Wacynie [leżącą wówczas poza granicami miasta – P.A.T.] z budynkami radiotechnicznymi i mieszkalnymi Radiowego Ośrodka Nadawczego – Radom⁴⁸.

Elektrownia radomska, wspierana przez samorząd miasta, odebrała decyzję dopuszczającą ZEORK do obrotu energią elektryczną na terenie Radomia jako naruszenie swych interesów zagwarantowanych w umowie koncesyjnej z 1900 r. i zaskarżyła ją najpierw do Ministerstwa Robót Publicznych, a po odrzuceniu przez nie skargi dalej do Najwyższego Trybunału Administracyjnego. Rozpatrywanie obu skarg trwało łącznie blisko cztery i pół roku i zakończyło się w grudniu 1934 r. wygraną Radomskiego Towarzystwa Elektrycznego S.A. Strony sporu postanowiły jednak w niedługim czasie po jego zakończeniu podjąć współdziałanie. W tym celu podpisały w lutym 1936 r., aneksowaną rozszerzając w końcu grudnia 1937 r., umowę o współpracy, na mocy której elektrownia radomska sprzedawała ZEORK-owi ze znacznym zyskiem prąd trójfazowy za pośrednictwem rozdzielni zlokalizowanej w Fabryce Broni (co wymagało budowy napowietrznej linii wysokiego napięcia)⁴⁹. Adwersarze podjęli więc współpracę korzystną dla obu stron, ale również dla inwestorów przemysłowych lokujących się w mieście i w północnej części COP-u.

Jednym z motywów ekonomicznych branych pod uwagę przez inwestorów przemysłowych jest dostęp do rynku zbytu. Warunek ten

⁴⁸ T. Staniszewski, *Elektrownia...*, *op. cit.*, s. 99–100.

⁴⁹ *Ibidem*, s. 100–102.

odgrywa bezpośrednią rolę przede wszystkim w odniesieniu do przemysłów spożywczych, mineralnego i drzewnego. W przypadku innych gałęzi wytwórczości znaczenie czynnika bezpośredniej dostępności do rynku zbytu wydatnie maleje na skutek zwiększających się możliwości transportowych i rosnącej dostępności komunikacyjnej ośrodka. W pewnym stopniu czynnik dostępu (chłonności) rynku zbytu koreluje z liczbą ludności zamieszkującej ośrodek przemysłowy. Industrializacja miasta w dwudziestoleciu międzywojennym, ale również wcześniej w całym okresie Królestwa Polskiego, wpływała na systematyczny wzrost liczby ludności Radomia. Według danych pierwszego powszechnego spisu ludności z 1921 r. zamieszkiwało go 61 599 osób. Drugi spis z 1931 r. wykazał liczbę 77 902 mieszkańców, a szacunek z końca 1938 r. 90 059 osób⁵⁰.

Jednym z najważniejszych uwarunkowań lokalizacji inwestycji wielkoprzemysłowych, a takie dominowały w międzywojennym Radomiu, była dostępność siły roboczej (kapitału ludzkiego). Miasto w omawianym czasie sytuowało się pod tym względem zdecydowanie korzystnie. Już w 1897 r. blisko 33% ogółu ludności miasta utrzymywało się z pracy w przemyśle i rzemiośle oraz branżach z nimi związanych (budownictwie, transporcie i komunikacji)⁵¹. W 1921 r. było to już ok. 47,5% (dane dla miast powiatu radomskiego), w 1931 r. z samego tylko przemysłu i rzemiosła utrzymywało się 54,1% radomian, a z komunikacji i transportu dalsze niemal 10%. W 1939 r., według danych szacunkowych starosty radomskiego, z przemysłu i rzemiosła utrzymywało się w mieście 68,2% mieszkańców⁵². Ugruntowane tradycje przemysłowe i rzemieślnicze miasta stanowiły niewątpliwie zachętę dla inwestorów do pozyskiwania doświadczonych kadr miejscowych, ale skala takich transferów raczej nie mogła być wielka. Radom (i bliskie jego okolice z przeludnionymi wsiami) dysponował bogatymi zasobami niewykwalifikowanej siły roboczej wykorzystywanej do prac budowlanych, obsługowych i prostych prac przemysłowych. Relatywnie wysoka była też podaż zawodowo i średnio wykwalifikowanych kadr technicznych dzięki funkcjonującej w mieście od 1901 r. i utrzymywanej początkowo z kasy komunalnej Miejskiej Szkole Rzemiosł im. Jana Kilińskiego (po odzyskaniu niepodległości utrzymywanej przez Towarzystwo Szkoły Rzemieślniczo-Przemysłowej im. Kilińskiego, wspierane przez gminę)⁵³, a także dzięki utrzymującej wysoki poziom nauczania Państwowej Średniej Szkole Technicznej Kolejowej. Druga z wymienionych placówek

⁵⁰ P.A. Tusiński, *Postawy polityczne mieszkańców Radomia w latach 1918–1939*, Radom 1996, s. 18–20.

⁵¹ M. Gawlik, *op. cit.*, s. 222.

⁵² P.A. Tusiński, *op. cit.*, s. 19–21.

⁵³ M. Maj, *Szkolnictwo, [w:] Radom. Dzieje miasta...*, *op. cit.*, s. 254.

powstała w 1919 r. w dzisiejszym Skarżysku-Kamiennej, a do Radomia została przeniesiona dwa lata później. Kształciła średnie kadry techniczne na wydziałach mechanicznym i drogowo-budowlanym. W roku szkolnym 1933–1934 jej mury opuściło 124 abiturientów ze świadectwem dojrzałości, a naukę w klasach od I do IV pobierało ogółem 495 uczniów⁵⁴. W ramach reformy jędrzejewiczowskiej z 1932 r. szkoła została cztery lata później zreorganizowana, przemianowana na Państwowe Szkoły Przemysłowe w Radomiu i podzielona na czteroletnie gimnazjum techniczne, kształcące robotników wykwalifikowanych oraz trzyletnie zawodowe liceum techniczne, kończące się maturą (absolwenci gimnazjum technicznego nie mieli wstępu do liceum)⁵⁵. Radom dysponował też bogatym zasobem średnich kadr ekonomicznych kształconych tu w latach 1905–1919 w siedmioklasowej Miejskiej Szkole Handlowej⁵⁶, która następnie dała początek gimnazjum ogólnokształcącemu im. dr. Tytusa Chałubińskiego. W 1918 r. kształcenie ekonomiczne przejęła trzyletnia Niższa Szkoła Handlowa, prowadzona od 1923 r. przez miejscowe Stowarzyszenie Kupców Polskich jako Szkoła Handlowa Męska, uzupełniona od 1930 r. przez oddziały żeńskie. W ramach reformy jędrzejewiczowskiej przemianowano ją na czteroletnie gimnazjum handlowe. Zaplecze kadrowe dla przemysłu garbarskiego i chemicznego kształciło się od 1927 r. w średniej szkole chemiczno-garbarskiej prowadzonej przez radomskie Towarzystwo Popierania Wiedzy Chemiczno-Garbarskiej, utworzone przez miejscowych przemysłowców tej branży. Przy szkole prowadzono również kursy dokształcające dla pracowników miejscowych garbarni⁵⁷. W międzywojennym Radomiu nie było możliwości kształcenia wyższych kadr technicznych i ekonomicznych, na którą trzeba było tu poczekać do lat powojennych. Przemysł radomski zmuszony był w tych warunkach posiłkować się kadrami sprowadzanymi z krajowych ośrodków akademickich oraz przemysłowych, nierzadko posiadającymi staż zagraniczny z okresu przed odzyskaniem niepodległości.

Oddziaływanie czynnika korzyści aglomeracji w lokalizacji inwestycji przemysłowych w międzywojennym Radomiu jest jednym z najtrudniejszych do obserwacji. Niewątpliwie w przypadkach przemysłu zbrojeniowego oraz tytoniowego korzystna była kooperacja z miejscowymi zakładami przemysłu drzewnego i mineralnego, zwłaszcza na etapie wznoszenia obiektów produkcyjnych i towarzyszących, ale też w pewnym stopniu w procesach

⁵⁴ *Państwowa Średnia Szkoła Techniczna w Radomiu w roku szkolnym XV: 1933–1934*, red. W.Z. Mroczka, Radom [1935], *passim*, bc.radom.pl/dlibra/publication/1416/edition/1376/content [dostęp 27 III 2023 r.].

⁵⁵ M. Maj, *op. cit.*, s. 255.

⁵⁶ P.A. Tusiński, *Z Gardzienic na Wiejską. Wacław Długosz (1892–1967)*, Radom 2005, s. 12–15.

⁵⁷ M. Maj, *op. cit.*, s. 254–256.

produkcyjno-technologicznych. Dla przemysłu zbrojeniowego liczyła się ponadto współpraca z odlewniami, zakładami produkcji metalowej i zakładami garbarskimi. Czynnikiem korzyści aglomeracji obejmuje też dostępność usług bankowych. Radom już od przełomu wieków, o czym wzmiankowano wyżej, sytuował się pod tym względem dosyć korzystnie. Dla przykładu w 1938 r., a więc w okresie boomu industrializacyjnego związanego z włączeniem miasta w obręb COP-u, w Radomiu funkcjonowały oddziały Banku Polskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego, Banku Handlowego w Warszawie, Banku Kredytowego oraz Banku Związku Spółek Zarobkowych. Działały ponadto dwie lokalne placówki finansowe – Kasa Przemysłowców Radomskich oraz Bank Spółdzielczy⁵⁸.

W dwudziestolecie międzywojenne Radom wkraczał z bardziej niż skromnym kapitałem w dziedzinie infrastruktury komunalnej – technicznej i społecznej. Zanedbania w tej mierze były następstwem braku do 1917 r. samorządu miejskiego, eksploatacyjnej polityki zaborcy rosyjskiego, a w ostatnich latach przed odzyskaniem niepodległości również rabunkowej polityki okupanta austriackiego. Nawierzchnię utwardzoną wyłącznie brukiem z kamienia polnego posiadały tylko główne ulice położone w granicach miasta sprzed 1916 r. Jeszcze gorzej było z chodnikami dla pieszych, które posiadała ledwie połowa dróg utwardzonych. Pod koniec międzywojnia, w roku 1938, było w mieście 228 ulic o łącznej długości 124,83 km, w tym 49,88 km ulic utwardzonych głównie kamieniem polnym (w tym 35,51 km dróg gminnych oraz 14,37 km razem wziętych dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych; nawierzchnię gładką, stosowaną dopiero od 1935 r. – z kostki kamiennej, betonowej lub asfaltu – posiadało tylko 8,45 km ulic) oraz 74,95 km ulic o nawierzchni gruntowej (były to wyłącznie drogi gminne)⁵⁹. U progu niepodległości w mieście panował fatalny stan sanitarny. Brak było wodociągów ogólnomiejskich (występowały tylko wodociągi lokalne w śródmieściu), a zaopatrzenie mieszkańców w wodę odbywało się przeważnie ze studni powierzchniowych (studni artezyjskich i tzw. bruklińskich było ledwie 16% ogółu), w których była ona często skażona groźnymi dla zdrowia i życia bakteriami chorobowymi⁶⁰. Funkcjonowało

⁵⁸ *Przewodnik gospodarczy województw: kieleckiego, krakowskiego i śląskiego 1938*, Sosnowiec 1938, s. 55 oraz załącznik [Cz.] III: *Spis przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, zakładów rzemieślniczych, spółdzielni i instytucyj handlowo-rolniczych – oraz wolnych zawodów na terenie województw: kieleckiego, krakowskiego i śląskiego. Kieleckie województwo*, s. 7, sbc.org.pl/dlibra/publication/1150/edition/3074/content [dostęp 23 III 2023 r.].

⁵⁹ *Sprawozdanie w związku z przeprowadzoną rewizją działalności finansowej i gospodarczej organów miejskich m. Radomia przez Zw. Rew. Sam. Teryt., Zarząd Miejski w Radomiu, Radom 1938* [mps w zbiorach prywatnych].

⁶⁰ Z. Wilczyński, *Gospodarka...*, op. cit., s. 237; S. Witkowski, *Warunki zdrowotne i służba zdrowia*, [w:] *Radom. Dzieje...*, op. cit., s. 242.

tylko kilka kilometrów kanalizacji ogólnospławnej wybudowanej w latach 60. XIX w. i rozbudowywanej do końca stulecia. Miasto nie dysponowało gazownią i siecią gazowniczą.

Sygnalizowany wyższy stan infrastruktury technicznej miasta stawiał samorządowi miejskiemu po odzyskaniu niepodległości ogromne wyzwanie. Chodziło nie tylko o poprawę warunków życia mieszkańców, ale również o podtrzymanie trendu industrializacyjnego, zaznaczonego wyraźnie już na przełomie wieków. Stan infrastruktury komunalnej i polityka władz lokalnych były bowiem ważnymi czynnikami wpływającymi na decyzje lokalizacyjne inwestorów przemysłowych.

W grupie czynników społeczno-ekonomicznych wpływających na rozwój przemysłowy Radomia zdecydowanie wyróżniła się polityka centralnych władz państwowych. To one zdecydowały w pierwszej połowie lat 20. o lokalizacji między Wisłą i Pilicą dużych zakładów przemysłu zbrojeniowego w ramach tzw. trójkąta bezpieczeństwa. Podobnie rzecz się miała z decyzją podjętą w drugiej połowie lat 30., mającą znaczenie dla obronności państwa, o włączeniu części terytorium województwa kieleckiego w obręb Centralnego Okręgu Przemysłowego. Również to centralne władze państwowe zdecydowały o przekazaniu w pierwszej połowie lat 20. radomskich obiektów byłego rosyjskiego monopolu spirytusowego na Nowym Świecie Państwowemu Monopolowi Tytoniowemu w celu uruchomienia wytwórni papierosów. W omawianej grupie czynników lokalizacji przemysłu na terenie Radomia okresu II Rzeczypospolitej zdecydowanie utracił na znaczeniu instrument rangi administracyjnej ośrodka, ponieważ miasto przestało wówczas pełnić funkcję wcześniejszej siedziby władz regionalnych (województwa/guberni). W sierpniu 1919 r. stolicę województwa ulokowano w Kielcach, włączając w skład nowego dużego regionu była gubernię radomską. Radom nie utracił jednak zupełnie atutów regionalnego ośrodka administracyjnego, gdyż pozostawiono w nim siedzibę ważnych ponadlokalnych urzędów rządowej administracji specjalnej oraz organów i instytucji mających znaczenie dla życia gospodarczego. Były nimi: Sąd Okręgowy wraz z Sądem Pracy, Inspektorat Obwodu Szkolnego, Obwodowe Inspektoraty Pracy Nr 19 i 20, Ekspozytura Biura Wojewódzkiego Funduszu Pracy, Dyrekcja Okręgowa Polskich Kolei Państwowych, Urząd Radiotelegraficzny, Dyrekcja Okręgowa Lasów Państwowych, Urząd Skarbowy Akcyz i Monopoli Państwowych oraz wspomniane już oddziały Banku Państwowego i BGK⁶¹.

⁶¹ *Przewodnik...*, *op. cit.*, s. 26–34 i 55.

4. Władze miejskie Radomia wobec inwestycji przemysłowych Skarbu Państwa i kapitału prywatnego w latach 1919–1929

Władze samorządowe Radomia w dwudziestoleciu międzywojennym nie ograniczały swojego wpływu na rozwój przemysłowy miasta poprzez wzmacnianie jego atutów ekonomiczno-technicznych, lecz intensywnie oddziaływały na ten proces także w sferze czynników społeczno-politycznych. W okresie II RP przemysłową aktywność inwestycyjną na obszarze miasta podejmowały władze państwowe (ze środków Skarbu Państwa), radomskie władze samorządowe (z pożyczki „ulenowskiej” i środków budżetu miasta) oraz krajowy i zagraniczny kapitał prywatny.

Dominującym inwestorem przemysłowym na obszarze miasta w dekadzie lat 20. był Skarb Państwa. W odniesieniu do pierwszej lokalizacji działał on za pośrednictwem przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Centralny Zarząd Wytwórni Wojskowych (od kwietnia 1927 r. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia). Inwestycją tą była Radomska Wytwórnia Broni (od 1927 r. Państwowa Fabryka Broni, od lat 30. Fabryka Broni w Radomiu), największy zakład przemysłowy ulokowany w Radomiu w całym dwudziestoleciu międzywojennym⁶², tworzący kompleks urbanistyczny złożony z zakładu produkcyjnego, własnych bocznic kolejowych, osiedla mieszkaniowego Planty, towarzyszących im ulic miejskich oraz obiektów infrastruktury społecznej – łaźni, kasyna zakładowego, obiektów sportowych i parku. Decyzję lokalizacyjną dotyczącą radomskiej fabryki CZWW podjął w połowie 1922 r., sytuując ją w ramach tzw. trójkąta bezpieczeństwa. Budowa obiektów fabrycznych i osiedla przebiegała zasadniczo w latach 1923–1928 na gruntach należącego do Skarbu Państwa byłego folwarku Marjackie oraz częściowo na przylegających doń gruntach wykupionych od właścicieli prywatnych. W roku 1939 do Fabryki Broni należał teren o powierzchni 50,14 ha, z czego 12,67 ha zostało wykupione od właścicieli prywatnych. W drugiej połowie lat 30. fabryka prowadziła znaczącą rozbudowę obiektów produkcyjnych położonych w obrębie zakładu produkcyjnego⁶³.

Wkład miasta w inwestycję Fabryki Broni polegał w pierwszej kolejności na prowadzeniu prac pomiarowych i geodezyjnych poprzedzających wznoszenie przyzakładowego osiedla mieszkaniowego. Władze miejskie opóźniały się jednak z wykonywaniem tych zadań i potrzebne było wsparcie czynnika administracyjnego w postaci oddelegowania przez dyrekcję budowanej fabryki pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje w zakresie tego typu czynności. Pozwoliło to na zakończenie prac pomia-

⁶² W. Nalberski, *op. cit.*, s. 8–12.

⁶³ *Ibidem*, s. 15 i n.

rowych w lutym roku 1925⁶⁴. Udział miasta w inwestycji dotyczył również wytyczenia, uzbrojenia i utwardzenia nawierzchni ulic – Szkolnej (obecnie Aleja J. Grzegorzewskiego), Dowkontta i Słonecznej (obecnie 1905 r.), Narutowicza, częściowo Kościuszki i Planty oraz poszerzeniu ulic Monopolowej (obecnie Sedlaka) i Bernardyńskiej. Fabryka własnymi siłami wybudowała ulice Poniatowskiego, Dowkontta i Broni oraz częściowo Planty, Kościuszki i Monopolową⁶⁵.

Władze Radomia były również zaangażowane w realizację drugiej dużej inwestycji Skarbu Państwa w mieście w latach 20., którą była należąca do Państwowego Monopoli Tytoniowej Fabryka Wyrobów Tytoniowych. Uruchomiono ją w grudniu 1923 r. w obiektach byłego rosyjskiego państwowego monopoli spirytusowego położonych przy ul. Nowy Świat 5, przy boczniczy należącej do dawnej huty „Lustrzanej”. Od 1924 r. rozpoczęto stopniową rozbudowę obiektów fabryki. W latach 1928–1929 przy zbiegu ówczesnych ulic Nowy Świat (obecnie Limanowskiego) oraz Marywilskiej (obecnie Tytoniowa) powstał zespół nowych budynków fabrycznych projektu wybitnego architekta Stefana Szyllera. W latach 30. w dzielnicy Żakowice przy ul. Wierzbickiej (na gruntach odkupionych od Banku Związku Spółek Zarobkowych oraz spadkobierców rodziny Saskich i Karschów, a także darowanych przez gminę miasta Radomia) wzniesiono zespół magazynów tytoniowych do przechowywania surowca i wyrobów gotowych, do których poprowadzono nową bocznicę kolejową. Wkład miasta w realizację tego zakładu polegał na prowadzeniu prac pomiarowych i geodezyjnych, zatwierdzaniu podziału gruntów oraz planów architektonicznych, darowiznie kilku parceli gruntu przylegającego do kompleksu fabryki oraz zespołu magazynów, a także na uzbrojeniu i utwardzeniu ulic Nowy Świat oraz Marywilskiej⁶⁶.

Dużą aktywność inwestycyjną na terenie Radomia wykazywał w omawianym okresie kapitał prywatny, lokujący tu zakłady produkcyjne średniej wielkości. Ze względów chronologicznych jako pierwszy z nich należy wskazać położony przy ul. Czarnej na Młodzianowie (opodal założonej przed I wojną światową garbarni „Chrom”⁶⁷) zakład ekstrakcji karpiny i wyrobu pokostów, którego początki sięgają listopada 1917 r. W lutym 1920 r. firma została wpisana do rejestru sądowego pod nazwą „Pierwsza Krajowa Chemiczna Przetwórnia Drzewa – Józef Adler, Maurycy

⁶⁴ *Ibidem*, s. 18 i 28–29.

⁶⁵ *Ibidem*, s. 24, 32–33, 37.

⁶⁶ APR, AmR, sygn. 3941, 4448, 4488, 4515, 8163, 58/1/0/8 wt. 72 i wt. 602; T. Staniszewski, *Elektrownia...*, *op. cit.*, s. 71–72.

⁶⁷ Władze miasta wydzierżawiły garbarni w latach 1921–1922 teren oraz zatwierdziły projekt budowy boczniczy kolejowej do zakładu – APR, AmR, sygn. 9094.

Tencler, Zygmunt Klonowski i S-ka". Obiekty dla tego zakładu wzniesiono w latach 1920–1921 według projektu technika miejskiego Henryka Nowakowskiego⁶⁸. Firmę w 1923 r. przekształcono w spółkę akcyjną o nazwie „Przetwórnia Olejów Roślinnych SA” (POR–SA). W 1926 r. fabryka podjęła produkcję farb olejnych i lakierów dostarczanych kolei. W latach 30. zakład zasłynął wytwarzaniem wysokiej jakości produktów używanych przez Polskie Zakłady Lotnicze do malowania samolotów bojowych⁶⁹. Z kolei w październiku 1919 r. przy ul. Garbarskiej 27 na Zamłynie (w obiektach wybudowanych w 1894 r. dla potrzeb garbarni Jana Borkowskiego, według projektu technika miejskiego H. Nowakowskiego, który był również autorem projektu rozbudowy garbarni w roku 1921) umiejscowiły się Zakłady Przemysłowe Pierwszej Spółki Garbarskiej „Nowość” w Radomiu (sp. z o.o., od 1923 r. S.A., od 1932 r. pod firmą Zakłady Garbarskie „Nowość” S.A.), założonej przez pięciu przedsiębiorców radomskich. Była to wówczas największa garbarnia w mieście. Produkowano w niej skóry podeszwowe, juchtowe, chromowe i ubraniowe. Firma posiadała od 1921 r. przedstawicielstwo we Lwowie oraz Koncesyjny Dom Składowy Publiczny w Radomiu przy ul. Żeromskiego 102 z własną bocznica kolejową⁷⁰.

W roku 1921 służby Magistratu Miasta Radomia uczestniczyły w zatwierdzeniu projektu budynku Huty Szklanej „Widok”, zlokalizowanej po zachodniej stronie linii kolejowej Dęblin–Dąbrowa Górnicza (na ówczesnym przedmieściu Dzierzków) przy ul. Szklanej 2. Huta należała do spółki kapitałowej pod wymienioną nazwą, zawiązanej przez miejscowych przedsiębiorców, m.in. przez Zygmunta Gierycza i jego brata Mariana – właściciela huty szkła „Prędocinek”. Zakład podjął produkcję w 1922 r. Na początku wytwarzano w nim głównie butelki do wódek, piwa, wody mineralnej i mleka, a następnie poszerzono asortyment o szkło do lamp naftowych, słoiki i naczynia stołowe⁷¹. Podobną rolę jak w przypadku Huty Szklanej „Widok” władze samorządowe Radomia odegrały w roku

⁶⁸ Informacja ta jest jedynym śladem wkładu władz miasta w uruchomienie zakładu. Należy jednak przypuszczać, że uczestniczyły one również w zatwierdzaniu pomiarów i podziałów geodezyjnych oraz projektu budowlanego tej fabryki, ale dokumentacja archiwalna tych prac nie zachowała się do naszych czasów.

⁶⁹ D. Półrola, S. Witkowski, *Życie gospodarcze*, [w:] *Radom. Dzieje...*, op. cit., s. 219 i 223; *Radomska Fabryka Farb i Lakierów*, retropedia.radom.pl/radomska-fabryka-farb-i-lakierow [dostęp 28 III 2023 r.].

⁷⁰ P.A. Tusiński, *Radomscy przewodnicy na szlakach ku niepodległości. Sylwetki lokalnych przywódców z roku 1918*, [w:] *Radomian drogi do niepodległej*, red. D. Kupisz, Radom 2018, s. 105; Miejska Pracownia Urbanistyczna Radom, *Garbarnia przy ul. Garbarskiej 27*, mpu.radom.pl/opracowania1/architektura-radomia/garbarnia-przy-ul-garbarskiej-27 [dostęp 28 III 2023 r.]; *Garbarnia „Nowość”*, retropedia.radom.pl/garbarnia-nowosc.

⁷¹ APR, AmR, sygn. 9104; cozadzien.pl/radom/huta-zar-rozebrana/61791 [dostęp 28 III 2023 r.].

1926 przy uruchamianiu przez inwestora prywatnego fabryki wyrobów drucianych (gwoździ i drutu) przy ul. Miłej 6, która funkcjonowała do końca międzywojnia⁷².

W pobliżu późniejszych obiektów Fabryki Broni, między ulicami Młodzianowską, Słoneczną (obecnie 1905 r.) oraz Marywilską (obecnie Tytoniową), w miejscu dawnej cegielni Karscha, powstał w 1922 r. należący do polskiego kapitału prywatnego zakład produkcji naczyń emaliowanych (od 1928 r. także ocynkowanych). W okresie wielkiego kryzysu gospodarczego zakład działający pod szyldem Fabryka Naczyń Emaljowanych „Unja” sp. z o.o. dwukrotnie przerywał działalność, by we wrześniu 1936 r. całkowicie jej zaprzestać. W styczniu 1939 r. zakład podjął jednak ponownie produkcję pod firmą Fabryka Naczyń Emaljowanych „Syrena”⁷³.

Proces lokacyjny zakładów przemysłowych w Radomiu lat 20. ubiegłego wieku objął również, niezależnie od opisanych wyżej inwestycji w południowej części miasta, dynamicznie rozwijającą się po uruchomieniu kolei Dęblin–Dąbrowa Górnicza, położoną na wschód od niej dzielnicę Glinice. Jako pierwszy zakład przemysłowy w międzywojniu została tam założona w lipcu 1919 r. przy ul. Metalowej 2 (dziś nr 11) przez prywatnych inwestorów Mariana Szmorlińskiego i Stanisława Brzozowskiego Radomska Fabryka Papy i Smarów „Stemar”. W 1921 r. oddany został do użytku okazały budynek fabryczny, wzniesiony według projektu technika miejskiego H. Nowakowskiego. Pozwoliło to przedsiębiorstwu rozszerzyć ofertę m.in. o produkcję wyrobów korkowych i przetwórstwo chemiczne. Nie bez znaczenia dla rozwoju zakładu było posiadanie własnej rampy kolejowej. Fabryka była jedną z pierwszych w dziejach miasta, która swój rozwój oparła na wypracowaniu własnej marki i linii produktów z nazwami odwołującymi się do imienia firmy. Dodatkowo renomę przedsiębiorstwa budowano poprzez upublicznianie licznych rekomendacji dla jego produktów, nadsyłanych przez różne znane osoby i firmy⁷⁴. Drugim podmiotem przemysłowym założonym w międzywojniu (w roku 1923) na Glinicach była fabryka forniru i dykty I. Majera oraz S. Leslaa przy ul. Dolnej 5 (w miejscu dawnego tartaku). Służby miejskie wspólnie z administracją wojewódzką uczestniczyły w zatwierdzeniu projektu obiektów produkcyjnych zakładu⁷⁵. Następną wytwórnią była uruchomiona w sąsiedztwie torów

⁷² APR, AmR, sygn. 9108.

⁷³ L. Raszewski, *Radomskie Zakłady Wyrobów Emaliowanych*, [w:] *Przemysł...*, *op. cit.*, s. 218; D. Półrola, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 222; J. Sekulski, *Encyklopedia Radomia*, wyd. 2, Radom 2012, s. 75 i 259–260. W APR nie zachowały się informacje dotyczące udziału administracji miejskiej w powstaniu fabryki.

⁷⁴ Zakłady Przemysłowo-Handlowe „Stemar”, retopedia.radom.pl/zaklady-handlowo-przemyslowe-stemar [dostęp 29 III 2023 r.].

⁷⁵ APR, AmR, sygn. 58/1/0/6/t. 231; D. Półrola, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 219223.

kolejowych, przy ul. Słowackiego 53/55 (niewątpliwie na skutek impulsu wywołanego lokalizacją Fabryki Broni), przez polsko-francuską prywatną grupę kapitałową Fabryka Masek Przeciwigazowych „Protecta” (produkująca na licencji francuskiej). Po podpisaniu umowy z Ministerstwem Spraw Wojskowych na dostawę sprzętu dla armii zaadaptowała ona na cele produkcyjne w roku 1925 obiekty zlikwidowanej rok wcześniej fabryki obuwniczej „But”. Ministerstwo na skutek niskiej jakości masek wypowiedziało jednak „Protektie” umowę w lutym 1927 r., przez co kilka miesięcy później firma ogłosiła upadłość. Jednak już w styczniu 1928 r. Departament Uzbrojenia Ministerstwa Spraw Wojskowych wydzierżawił obiekty po „Protektie” i uruchomił własny, państwowy zakład produkcyjny pod firmą „Wojskowa Wytwórnia Sprzętu Przeciwigazowego” funkcjonujący do końca międzywojnia i produkujący nowe modele masek. Wydział Techniczny Magistratu Radomia uczestniczył w procedurze zatwierdzania projektu adaptacji budynków byłej fabryki obuwia na zakład produkcji masek⁷⁶.

Wyżej przedstawiono zrealizowane inwestycje przemysłowe kapitału państwowego i prywatnego w Radomiu lat 20. ubiegłego wieku, których lokalizacje – przynajmniej w istotnej części – odbywały się z udziałem miejskiej administracji samorządowej. Warto też odnotować, że władze miejskie brały udział w przygotowaniach do uruchomienia jeszcze innych prywatnych zakładów przemysłowych. Pierwszym z nich miała być zamierzona w 1922 r. inwestycja spółki akcyjnej „Radomska Przędzalnia Lnu”, która zabiegała o zatwierdzenie projektu budowy zakładu produkcyjnego przy ulicy Marywilskiej (obecnie Tytoniowej). Administracja budowlana (radomskie starostwo powiatowe i Wydział Techniczny Magistratu miasta Radomia) wносиła jednak uwagi techniczne i ekonomiczne do przedstawionego projektu, co prawdopodobnie zniechęciło inwestora i wpłynęło na jego decyzję o odstąpieniu od realizacji przedsięwzięcia⁷⁷. Drugim ze wspomnianych zamierzeń inwestycyjnych była inicjatywa warszawskiej spółki S. i P. Bergman, która zamierzała uruchomić w mieście w końcu lat 20. fabrykę kabli elektrycznych. Władze Radomia zaproponowały spółce tereny miejskiego folwarku Koniówka położonego na północno-zachodnich obrzeżach miasta, które zamierzały przeznaczyć na nową dzielnicę przemysłową i połączyć ją z linią kolejową Dęblin–Dąbrowa Górnicza specjalnie wybudowaną bocznica kolejową. Miała ona być przedłużeniem planowanej boczniczy do rzeźni miejskiej przy ul. Basenowej (później Mireckiego), mającej bieć wzdłuż zachodniego brzegu rzeki Mlecznej.

⁷⁶ APR, AmR, sygn. 3945; D. Półtola, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 222; T. Staniszewski, *Elektrownia...*, *op. cit.*, s. 72–73.

⁷⁷ APR, AmR, sygn. 9105, 58/1/0/6/t. 11.

Do budowy bocznic do rzeźni nie doszło z racji ogromnego zadłużenia miasta i braku zdolności kredytowej do sfinansowania przedsięwzięcia⁷⁸. Okoliczność ta, a zapewne również nadciągający wielki kryzys gospodarczy, unicestwiły zamiary firmy Bergman i do lokalizacji fabryki kabli nie doszło.

5. Wkład własny władz samorządowych Radomia w industrializację miasta w latach 1919–1930

Udział własnościowy sektora miejskiego w przemyśle radomskim przed odzyskaniem niepodległości był, jak to już zaznaczono wyżej, niemal symboliczny. Miasto dysponowało jedynie cegielnią i rzeźnią, na dodatek nie prowadziło ich bezpośrednio, lecz wydzierzało przedsiębiorcom prywatnym. Sytuacja ta zaczęła się zmieniać już z początkiem okresu międzywojennego. Wybory samorządowe przeprowadzone w marcu 1919 r. wygrała Polska Partia Socjalistyczna, która wspólnie z radnymi z żydowskich ugrupowań robotniczych Poalej Syjon oraz Bund skupiła większość mandatów w Radzie Miejskiej i obsadziła fotel prezydenta miasta. Socjaliści utrzymali też przewagę we władzach miejskich wyłonionych w następnych wyborach, we wrześniu 1923 r., ale tym razem musieli podjąć współpracę z szerszą koalicją złożoną z radnych żydowskich. Podobnie rzecz się miała po wyborach w maju 1927 r., ale tym razem pozycja PPS uległa wzmocnieniu, gdyż zdominowała ona również Magistrat, w którym obsadziła cztery spośród sześciu foteli, w tym prezydenta i wiceprezydenta miasta⁷⁹. Socjaliści prowadzili politykę wychodzącą naprzeciw interesom robotników, co w lokalnej skali radomskiej oznaczało m.in. działalność na rzecz zwalczania bezrobocia, przewyższania deficytu mieszkaniowego, likwidacji nędzy socjalnej oraz walki z wykluczeniem społecznym najuboższych warstw mieszkańców. Rozwiązanie tych problemów socjaliści radomscy upatrywali w popieraniu industrializacji miasta, która generowała miejsca pracy, w rozwoju taniego budownictwa mieszkaniowego, uzbrajaniu terenów budowlanych, podnoszeniu poziomu zdrowotnego mieszkańców, upowszechnianiu oświaty podstawowej oraz udziału w życiu kulturalnym i rekreacji. Rozwiązanie sygnalizowanych problemów nie byłoby możliwe bez czynnego, bezpośredniego zaangażowania władz miejskich w proces rozwoju przemysłowego miasta. Zaangażowanie to miało dać nie tylko miejsca pracy i podnieść poziom lokalnych usług publicznych, ale również

⁷⁸ J. Orzechowski, S. Witkowski, *Samorząd miejski*, [w:] *Radom. Dzieje...*, op. cit., s. 181.

⁷⁹ W. Macherzyński, *Wybory do Rady Miejskiej w Radomiu w latach 1919–1939*, BKRTN t. 22: 1985, z. 1–2, s. 52–57.

zwiększyć dochody kasy miejskiej, które mogłyby służyć realizacji programu społecznego i dalszym inwestycjom infrastrukturalnym.

Pierwszym krokiem samorządowych władz Radomia wskazującym na podjęcie bezpośredniej aktywności inwestycyjnej w dziedzinie industrializacji było podniesienie z powojennej zapaści skromnie reprezentowanych w grodzie nad Mleczną przedsiębiorstw miejskich. W tym celu 20 maja 1919 r. Rada Miejska podjęła uchwałę o zaciągnięciu pożyczki państwowej w kwocie 150 tys. koron polskich na odbudowę cegielni miejskiej. We wniosku o zatwierdzenie tej uchwały skierowanym do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych pisano, że „uruchomienie cegielni Magistrat uważa za rzecz nieodzowną, gdyż miastu potrzeba większej ilości cegły na budowę nowej rzeźni i inne inwestycyjne roboty miejskie”. Cegła z uwagi na trwający po wojnie proces odbudowy gospodarki była towarem deficytowym, a więc i drogim, stąd miasto raczej nie mogło jej nabywać na wolnym rynku i dążyło do stworzenia własnego zaplecza zabezpieczającego realizację popytu komunalnego. Wnioskowana pożyczka została udzielona uchwałą Komitetu Międzyministerialnego przy Ministerstwie Robót Publicznych. Nie czekając na wpływ środków z przyznanej pożyczki i finalizację zamierzonej inwestycji, co musiało potrwać, Magistrat jeszcze w tym samym miesiącu wydzierżawił na rok prywatną cegielnię należącą do Radomskiej Fabryki Chemicznej Józefa Adlera i Karola Wickenhagena. Ze środków pożyczki zaciągniętej w MRP miasto wybudowało nową cegielnię na gruntach własnych położonych na tzw. Oświęcimiu⁸⁰, która funkcjonowała do końca międzywojnia.

Następne przedsięwzięcia inwestycyjne władz miejskich w dziedzinie industrializacji Radomia podjęte zostały w połowie lat 20. w ramach zainicjowanego na szczeblu rządowym programu budowy urządzeń komunalnych w zaniedbanych pod tym względem miastach byłego Królestwa Polskiego. Program był finansowany z pożyczki zaciągniętej na bardzo niekorzystnych warunkach w amerykańskiej firmie Ulen & Company, która to firma miała też przygotować stosowną dokumentację techniczną i prowadzić wykonawstwo inwestycji. Do przedsięwzięcia, którego pośrednikiem i gwarantem z ramienia państwa polskiego był Bank Gospodarstwa Krajowego, przystąpiły cztery miasta – Lublin, Częstochowa, Radom i Piotrków Trybunalski⁸¹. Zagadnienia finansowe i techniczno-realizacyjne związane z tą inicjatywą zostały opisane bliżej

⁸⁰ APR, AmR, sygn. 8352; J. Orzechowski, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 176–178. Nową cegielnię wybudowano w miejscu starej, zdekapitalizowanej cegielni miejskiej, uruchomionej w początkach Królestwa Polskiego, o czym wzmiankowano wyżej.

⁸¹ APR, AmR, sygn. 8067a, s. 60–77.

w literaturze historycznej, zarówno ogólnej⁸², jak i lokalnej radomskiej⁸³, wobec czego autor niniejszego opracowania czuje się zwolniony z ich rekonstrukcji i ograniczy się do przedstawienia aspektów bezpośrednio związanych z omawianym tematem.

Radom przystąpił do pożyczki „ulenowskiej” z zamiarem wybudowania wodociągów i kanalizacji oraz budowy nowej rzeźni miejskiej⁸⁴. Dla potrzeb pierwszej z wymienionych inwestycji sięgnięto – tak z uwagi na znaczące walory techniczno-projektowe, jak i ze względu na oszczędność środków pieniężnych i czasu – do gotowych planów W. H. Lindleya z 1912 r.⁸⁵, o których wspomniano już wyżej. Pierwotny program wykonawczy tych inwestycji, rozpoczęty w czerwcu 1925 r., już w trakcie realizacji budowy wodociągów i kanalizacji został poddany znacznej redukcji, m.in. wskutek rezygnacji z budowy oczyszczalni ścieków⁸⁶ (na którą notabene miasto musiało poczekać jeszcze ponad pół wieku). Oszczędności środków finansowych służyły także zmiany technologiczne w zakresie wykonawstwa sieci wodociągowej i kanalizacyjnej (m.in. zamiast ogólnospławnej wybudowano sieć rozdzielczą, wpięto do niej i wykorzystano starą kanalizację ogólnospławną wybudowaną w śródmieściu w 2. połowie XIX w. o długości 5,5 km, zastosowano też w pewnych częściach sieci tańsze rury betonowe zamiast kamionkowych). Znaczącej redukcji uległy również same koszty wykonawcze, m.in. na skutek zatrudnienia przy budowie sieci bezrobotnych w ramach robót publicznych, z zastosowaniem akordowych stawek wynagrodzenia, oraz na skutek skrócenia cyklu budowy z czterech do trzech lat, co pozwoliło zaoszczędzić na kosztach honorarium dla firmy Ulen&Co i było następstwem szczególnych starań prezydenta Józefa Grzeczmarowskiego⁸⁷.

Rezultatem inwestycji wodociągowych w ramach pożyczki „ulenowskiej” było wybudowanie do marca 1927 r. (kiedy to oddano go do użytku) systemu składającego się z trzech ujęć głębinowych (studni artezyjskich) i stacji wodociągowej (na którą składały się zbiornik wody, stacja pomp

⁸² Z. Landau, *Pożyczki ulenowskie*, Warszawa 1958 [nadbitka: „Najnowsze Dzieje Polski” 1914–1939, Warszawa 1958, t. 1].

⁸³ M.in.: *Roboty publiczne w mieście Radomiu wykonane przez firmę Ulen & Company New York*, Radom 1928; Z. Wilczyński, *Wodociągi i kanalizacja miasta Radomia 1927–1977*, BKRTN t. XIV, 1977, z. 1, s. 21–33; J. Orzechowski, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 178–182.

⁸⁴ Z. Wilczyński, *Gazownictwo w Radomiu*, BKRTN t. XV: 1978, z. 2–4, s. 105; J. Orzechowski, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 180.

⁸⁵ M.J. Gromiec, W. Stan, *op. cit.*, s. 17 i 19.

⁸⁶ W zamierzeniach inwestycyjnych miasta na rok budżetowy 1939/1940 umieszczono przystąpienie do budowy przepompowni i oczyszczalni ścieków, które miały być zrealizowane w ciągu kilku lat – APR, AmR, sygn. 8360, s. 10–12.

⁸⁷ Z. Wilczyński, *Wodociągi...*, *op. cit.*, s. 23–24 i 28–29.

i urządzenia do uzdatniania wody), zlokalizowanych wzdłuż Potoku Północnego (między dzisiejszymi ulicami 25 Czerwca, Wodną i Filtrową), oraz wieży ciśnień przy ul. Słowackiego (w najwyższym punkcie leżącym w ówczesnych granicach miasta), a także rozdzielczej sieci wodociągowej o łącznej długości blisko 32 km⁸⁸. Rozbudowa wodociągów w zakresie dwu nowych ujęć wody oraz sieci rozdzielczej była kontynuowana w latach następnych aż do wybuchu II wojny światowej, wespół z przyłączami do budynków (realizowanymi na podstawie indywidualnych umów z ich właścicielami). Równoległe z pracami wodociagowymi prowadzono od września 1925 r. roboty kanalizacyjne. W ich ramach do połowy 1928 r. wybudowano: sieć kanalizacyjną o różnych przekrojach (pięć kolektorów sanitarnych z rur betonowych na najniżej położonych terenach miasta wzdłuż potoków Północnego i Południowego, kanały uliczne z odgałęzieniami do poszczególnych posesji z rur kamionkowych oraz kanał monolityczny z rur betonowych, odprowadzający ścieki poza miasto do rzeki Mlecznej) o łącznej długości 30,3 km, uzupełnioną zestawem ponad 300 studzienek rewizyjnych, hydrantami, kilkoma płuczkami i syfonami przy przejściu przez Mleczną; 764 indywidualne przyłącza kanalizacyjne do posesji, wykorzystując rozkopanie gruntu (skredytowane właścicielom nieruchomości przez miasto); ponad 2 km kanałów burzowych dla ochrony najniżej położonych części miasta przed zalewaniem wodami opadowymi; przesklepienie Potoku Południowego żelbetonowym kanałem o przekroju prostokątnym od ulicy Traugutta do rzeki Mlecznej, o długości ponad 2,3 km (co spowodowało osuszenie terenu byłego folwarku Marjackie, na którym wzniesiono Fabrykę Broni i towarzyszące jej osiedle mieszkaniowe wraz z infrastrukturą), a także przeprowadzono regulację rzeki Mlecznej w granicach administracyjnych miasta na długości 1,8 km, wraz z przesunięciem jej koryta za Starym Ogrodem, co przyczyniło się do zmniejszenia zabagnienia zachodniej części miasta⁸⁹. Zrealizowane w Radomiu w latach 1925–1928 inwestycje wodociągowe i kanalizacyjne pochłonęły blisko połowę wynoszącej nominalnie 2 571 000 \$ kwoty pożyczki „ulenowskiej” (1 927 000 \$ netto, po potrąceniu dyskonta obligacji wyemitowanych na rynek amerykański oraz prowizji firmy Ulen&Co.)⁹⁰.

Realizacja drugiego zamierzenia inwestycyjnego – budowy nowej rzeźni miejskiej (wraz z chłodnią i wytwórnią lodu) przy ul. Basenowej 20 (w miejscu starej rzeźni mieszczącej się od 1818 r. w drewnianych budynkach) pochłonęła nominalną kwotę ponad 636 tys. \$, czyli blisko

⁸⁸ *Ibidem*, s. 24–28; M.J. Gromiec, W. Stan, *op. cit.*, s. 19.

⁸⁹ Z. Wilczyński, *Wodociągi...*, *op. cit.*, s. 29–33.

⁹⁰ *Ibidem*, s. 22–25.

¼ sumy pożyczki⁹¹. Wszystkie prace inwestycyjne wykonano w latach 1925–1926. Efektem było wzniesienie zakładu będącego w swoim czasie, obok rzeźni w Lublinie, najnowocześniejszym obiektem przemysłowym tej branży w Polsce, porównywalnym a nawet przewyższającym pod pewnymi względami tego typu realizacje w Niemczech⁹². Zbudowany z rozmachem zakład miał od początku znaczące rezerwy produkcyjne. Władze miejskie postanowiły je wykorzystać w celu przetwórstwa mięsa, ale na przeszkodzie stanęły problemy związane z brakiem kapitału na rozbudowę przedsiębiorstwa, dostępnością technologii oraz urządzeń produkcyjnych. W celu ich przewycięzenia miasto zawarło w listopadzie 1929 r. na 20 lat umowę z prywatną spółką z o.o. pod firmą Eksportowa Przetwórnia Mięсна w Radomiu, która miała wybudować na udostępnionym jej gruncie, a także wyposażyć w potrzebne urządzenia i uruchomić własnym kosztem w wydzierzawionych od Rzeźni Miejskiej obiektach, zakład wytwarzający bekony i inne wędliny. Spółka mogła też korzystać w umówionych godzinach z urządzeń ubojni trzody chlewnej oraz z części chłodni. Umowa doszła do skutku i spółka podjęła w czerwcu 1930 r. produkcję oraz eksport (głównie do Wielkiej Brytanii) wyrobów mięsnych⁹³.

W tym samym czasie władze miejskie zawarły także kontakt z wiedeńską firmą B. Wetzler&Co., potentatem światowym w branży produkcji konserw spożywczych, przewidujący wspólne uruchomienie przedsiębiorstwa pod firmą Miejska Fabryka Konserw Spółka Akcyjna w Radomiu, z kapitałem 250 tys. zł (gmina miała opłacić swoje akcje aportem rzeczowym w postaci gruntu pod fabrykę wraz z posadowionymi na nim budynkami). Kontrakt zakładał dokończenie rozpoczętej przez Magistrat w połowie roku 1929 budowy fabryki konserw, ulokowanej w sąsiedztwie rzeźni. Firma austriacka miała objąć połowę akcji spółki, kierownictwo handlowe (m.in. miała dostarczyć przedsiębiorstwu środki obrotowe) i techniczne fabryki (m.in. miała wypożyczyć fabryce na trzy lata potrzebne maszyny), udzielić gminie pożyczki na dokończenie budowy do kwoty 30 tys. \$. Gmina miasta Radomia zobowiązała się do uzyskania kontraktu od Ministerstwa Spraw Wojskowych na dostawę konserw oraz gwarancji bankowej zabezpieczającej nakłady Wetzlera. Realizacja umowy z Wetzlerem napotkała od początku na trudności. Najpierw zgody na udzielenie gwarancji przewidywanej umową z Austriakami pożyczki odmówił BGK,

⁹¹ J. Orzechowski, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 179.

⁹² Opis techniczny rzeźni zamieszczają: A. Tchórzewski, K. Kosiński, *Nowe rzeźnie miejskie w Radomiu i Lublinie*, „Przegląd Techniczny” t. LXVI [1928], nr 13–14. Autorzy mylnie podają, że do obydwu rzeźni prowadziły bocznicę kolejowe, tymczasem w przypadku rzeźni radomskiej były to tylko plany, nigdy nie zrealizowane.

⁹³ APR, AmR, sygn. 8027, 8029, 8032.

będący gwarantem spłaty przez miasto kontraktu „ulenowskiego”, które nie było w stanie – w warunkach rozpoczynającego się wielkiego kryzysu gospodarczego – obsługiwać swoich zobowiązań finansowych. Bank uznał przy okazji, że umowa z Wetzlerem jest dla Radomia niekorzystna i odmówił wyrażenia zgody na wniesienie aportu rzeczowego do zamierzonej fabryki konserw uszczuplającego majątek Rzeźni Miejskiej. Stanowisko to przyczyniło się w konsekwencji do odmowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, jako organu nadzoru nad gminą zatwierdzenia umowy z firmą austriacką. Kolejną przeszkodą w finalizacji umowy było udzielenie przez Ministerstwo Spraw Wojskowych zamówienia na dostawę konserw innej firmie, co spowodowało zawrót do Austrii oczekujących na oclenie na granicy z Polską maszyn dla radomskiej fabryki. Strony przystąpiły w tej sytuacji do renegocjacji umowy, ale firma Wetzler – w przeciwieństwie do Magistratu Radomia z angażującym się wydatnie osobiście w sprawie prezydentem J. Grzeczmarowskim na czele – wyraźnie straciła zapał do podtrzymywania umowy. W konsekwencji władze Radomia wycofały się w początkach sierpnia 1930 r. z przedsięwzięcia, pozostając w sporze ze stroną austriacką o rozliczenie poniesionych kosztów⁹⁴.

Poczynione oszczędności, przede wszystkim w zakresie realizacji wodociągów i kanalizacji, pozwoliły władzom miejskim na rozszerzenie programu inwestycji finansowanych z pożyczki „ulenowskiej”. Zaoszczędzone środki Rada Miejska zdecydowała się skierować w 1926 r. na kolejne miejskie inwestycje przemysłowe oraz na rozbudowę infrastruktury komunalnej. Na te drugie wydatkowano łącznie 248,55 tys. \$ brutto, przeznaczając je na: adaptację byłej rogatki lubelskiej na łaźnię, urządzenie targowiska na Rajszuli (obecnie Placu Jagiellońskiego), budowę cieplarni w celu hodowli roślin ozdobnych, dokończenie budowy szkoły powszechnej im. Gabriela Narutowicza przy ul. Szkolnej, budowę komunalnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych przy ul. G. Narutowicza i Basenowej, wzniesienie baraków mieszkalnych przy ul. Słowackiego oraz wykonanie instalacji wodociągowych i kanalizacyjnych w budynkach miejskich⁹⁵. Na dodatkowe miejskie inwestycje przemysłowe gmina miasta Radomia przeznaczyła łącznie 423,52 tys. \$ brutto (blisko 16,5% kwoty całej pożyczki), wnosząc na gruntach miejskich na Młodzianowie gazownię, fabrykę nawozu organiczno-fosforowego Surofosfat oraz tartak, dostarczający materiał budowlany na potrzeby inwestycji miejskich. Już po zakończeniu inwestycji „ulenowskich”, w roku 1930, władze miejskie powołały do życia kolejny zakład produkcyjny, betoniarnię produkującą

⁹⁴ *Ibidem*, sygn. 8028, 8957; J. Orzechowski, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 182.

⁹⁵ J. Orzechowski, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 180.

wyroby potrzebne przy budowie ulic miejskich (krawężniki, płyty chodnikowe, rury betonowe i kostkę brukową)⁹⁶.

Budowę gazowni w Radomiu władze samorządowe rozważały już od pierwszych lat międzywojnia, prowadząc w tym celu negocjacje z inwestorami prywatnymi⁹⁷. Nie przyniosły one jednak pomyślnego rezultatu. Gazownia Miejska, sfinansowana z pożyczki „ulenowskiej”, została zlokalizowana na obszarze odkupionej od właścicieli prywatnych byłej cegielni na Młodzianowie (obecnie ul. Gazowa). Wzniesiono ją w latach 1927–1928 kosztem blisko 370 tys. \$ brutto, a do sieci włączono w lutym 1929 r. Zakład, produkujący gaz z węgla kamiennego (i jako produkty uboczne koks oraz smołę), posiadał własną bocznicę kolejową⁹⁸ i znaczne rezerwy terenu na rozbudowę. Współ z zakładem produkcyjnym wybudowano 10 km miejskiej sieci gazowniczej (do 1939 r. wydłużyła się ona do 15 km), która zasilala gospodarstwa domowe, zakłady przemysłowe i alternatywne dla elektrycznego oświetlenie części ulic miasta. Gazownia aż do roku 1933, ze względu na stosunkowo wysoką cenę gazu i skutki wielkiego kryzysu gospodarczego dla odbiorców indywidualnych, była nierentowna. W pierwszym roku eksploatacji posiadała niespełna 200 odbiorców gazu i wykorzystywała ledwie 18% mocy produkcyjnych, w 1939 r. zaś miała ich 617, przy wykorzystaniu 59% mocy produkcyjnych. Dopiero rozbudowa Fabryki Broni w ramach COP-u pozwoliła na zastosowanie przez nią od 1937 r. gazu do procesów technologicznych (wcześniej wykorzystywała go w niewielkim zakresie w laboratorium zakładowym), przez co stała się ona największym odbiorcą gazu. Z gazu miejskiego korzystały również inne radomskie zakłady przemysłowe, m.in. fabryka masek gazowych, wytwórnia tytoniowa i uruchomiona w 1938 r. fabryka Ericssona oraz Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (z gazu sprężonego na potrzeby oświetlenia pociągów)⁹⁹.

Miejska Wytwórnia Organiczno-Fosforowego Nawozu Pomocniczego Surofosfat Radom została wybudowana i uruchomiona w 1928 r. w sąsiedztwie gazowni, w celu komercyjnego zagospodarowania osadów stałych z kanalizacji miejskiej (mieszanych z torfem). Inwestycja nie przy-

⁹⁶ *Ibidem*, s. 179–180; *Sprawozdanie...*, *op. cit.*

⁹⁷ APR, AmR, sygn. 8031, 8353a. Jej wzniesienie planowano początkowo na należącej do miasta parceli gruntu po byłym folwarku Marjackie, co doprowadziło do zatargów z kierownictwem Fabryki Broni w budowie, dla której ta parcela miejska była niezbędna. Ostatecznie strony się porozumiały, miasto zmieniło lokalizację przyszłej gazowni i odsprzedało swą parcelę Państwowym Wytwórniom Uzbrojenia.

⁹⁸ Bocznica była w części własnością prywatnej garbarni „Chrom”, Przetwórni Olejów Roślinnych S.A. oraz Gazowni Miejskiej.

⁹⁹ APR, AmR, sygn. 8036–8038, 8257, 9973, s. 231 i 333–334; Z. Wilczyński, *Gazownictwo...*, *op. cit.*, s. 105–106; *80 lat Zakładu Gazowniczego Radom*, red. R. Maj, Radom 2008, s. 13–24.

niosła jednak spodziewanych efektów ekonomicznych, głównie z powodu kłopotów ze zbyciem gotowego produktu rolnikom, których możliwości nabywcze osłabił wielki kryzys gospodarczy i towarzyszące mu „nożyce cen”. Niewykluczone jednak, że na nikłych efektach zakładu zaważyły błędy marketingowe i niewykreowany jeszcze dostatecznie w ówczesnym rolnictwie popyt na tego typu produkty. Zakład okazał się nisko rentowny, wobec czego jesienią 1930 r. podjęto decyzję o wydzierżawieniu go prywatnemu przedsiębiorcy¹⁰⁰.

Mimo zasygnalizowanych trudności z pełnym wykorzystaniem mocy produkcyjnych wybudowanych z pożyczki „ulenowskiej” miejskich zakładów przemysłowych, trzeba podkreślić za autorami monografii miasta, że wskutek omówionych inwestycji infrastrukturalnych oraz przemysłowych „Radom stanął w rzędzie najlepiej zainwestowanych miast b. Kongresówki, zachęcając tym samym do lokalizacji [w nim] nowoczesnego przemysłu”¹⁰¹. Po zakończeniu programu inwestycyjnego, w celu racjonalnego zarządzania wytworzonym potencjałem produkcyjnym miasta, utworzono w 1929 r. samodzielne przedsiębiorstwa miejskie – Zarząd Wodociągów i Kanalizacji, Gazownię Miejską, Rzeźnię Miejską i Targowiska Zwierzęce oraz Miejską Komunikację Autobusową (ostatni z zakładów, o czym wzmiankowano wyżej, upadł w czasie wielkiego kryzysu gospodarczego). Pozostałe podmioty gospodarcze, tzw. przedsiębiorstwa niewydzielone (cegielnia, betoniarnia, tartak, fabryka nawozów i łaźnia miejska) zostały poddane zwierzchnictwu Zarządu Głównego Przedsiębiorstw Miejskich z dyrektorem inż. Jerzym Radomskim na czele¹⁰². Po ustanowieniu komisarycznego zarządu miasta Zarząd Główny Przedsiębiorstw Miejskich został zlikwidowany w 1931 r., a przedsiębiorstwa miejskie poddano bezpośrednio zwierzchności Tymczasowego Kierownika Zarządu Miejskiego. Stan podporządkowania przedsiębiorstw miejskich prezydentowi miasta (tylko przedsiębiorstw samodzielnych) oraz wiceprezydentowi (przedsiębiorstw niewydzielonych) utrzymywał się po zniesieniu zarządu komisarycznego miasta na początku 1935 r. Jedyną istotną zmianą w zakresie organizacji przedsiębiorstw miejskich po tym fakcie było połączenie w 1936 r. wodociągów i kanalizacji oraz gazowni w jedno przedsiębiorstwo.

¹⁰⁰ APR, AmR, sygn. 8043, s. 1; J. Orzechowski, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 182.

¹⁰¹ J. Orzechowski, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 180.

¹⁰² APR, AmR, sygn. 7884; J. Orzechowski, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 182.

6. Działania władz Radomia na rzecz lokalizacji zakładów przemysłowych w ramach Centralnego Okręgu Przemysłowego w latach 1936–1939

Intensywne działania władz miejskich na rzecz szeroko rozumianej industrializacji Radomia prowadzone do roku 1930 uległy wyhamowaniu w pierwszej połowie nowej dekady. Zasadniczą przyczyną tego stanu rzeczy było recesyjne oddziaływanie wielkiego kryzysu gospodarczego. Pewnymi przeszkodami w kontynuacji rozmachu rozwojowego miasta z lat 20. było też ogromne zadłużenie gminy oraz będące jego oficjalnym następstwem rozwiązanie przez ministra spraw wewnętrznych organów samorządowych i ustanowienie 1 października 1930 r. zarządu komisarycznego miasta¹⁰³. Polityka komunalna zarządu komisarycznego miasta, pełniącego obowiązki do stycznia 1935 r., miała zasadniczo reaktywny charakter, bez podejmowania działań służących stymulacji rozwoju gospodarczego gminy.

Pierwsze działania władz samorządowych wyłonionych w wyborach w 1934 r. na rzecz uprzemysłowienia miasta podjęte zostały w 1935 r. i dotyczyły powiększenia obszaru Radomia poprzez inkorporację terenów przyległych wsi o wyraźnych cechach przedmieść, na których oprócz zabudowy mieszkaniowej lokalizowały się już od kilku dekad wcześniej zakłady przemysłowe. Zespół działań dotyczących tego zagadnienia zapoczątkowała inicjatywa, mieszkańców wsi Żakowice, należącej do gminy Kowala, którzy na początku marca 1935 r. doprowadzili do podjęcia uchwały Rady Gminy Kowala wyrażającej zgodę na przyłączenie zasadniczej części tej wsi do Radomia. Dążenie to wpisało się w działania Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, które zarządzeniem z 21 grudnia 1935 r. (rozwinęty w reskrypcie wojewody kieleckiego z 31 stycznia 1936 r.) wezwało samorządy gmin położonych na terenie powiatu radomskiego do podjęcia działań zmierzających do rewizji podziału powiatu na gminy i korekty ich granic. Wyłoniona w tym celu przez Zarząd Miejski Radomia specjalna komisja z prezydentem Romanem Szczawińskim na czele zaproponowała w maju 1936 r. zmianę „nieregularnych” granic miasta poprzez inkorporację terenów okalających miasto od wschodu, południa i zachodu, złożonych z: Kolonii Długojów, osady Markiewiczów, osady Podradom, wsi Kaptur, Kolonii i folwarku Prędocinek, Kolonii Wacyn, Kolonii Żakowice oraz

¹⁰³ Zdaniem historyków, główną przesłanką ustanowienia komisarycznego zarządu miasta było jednak zdominowanie władz miejskich przez polityków PPS otwarcie manifestujących opozycyjne stanowisko względem sanacji – zob. m.in. J. Orzechowski, S. Witkowski, *op. cit.*, s. 183.

części wsi Godów o łącznej powierzchni blisko 478 ha i zamieszkaną przez 2,8 tys. osób. Zanim zapadła stosowna uchwała Rady Miejskiej Radomia w tej sprawie, latem 1937 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych zaproponowało włączenie do miasta terenów lotniska wojskowego na Sadkowie i sąsiadujących z nim pozostałości folwarku o łącznej powierzchni 84 ha. 9 marca 1938 r. Rada Miejska Radomia przyjęła uchwałę popierającą włączenie do miasta terenów zaproponowanych w maju 1936 r., ale odmówiła akceptacji wniosku w sprawie Sadkowa. W uzasadnieniu odmowy rada argumentowała, że tereny te „są znacznie oddalone od miasta [i] oddzielone od niego terenami o charakterze wybitnie rolniczym”, co „nie mogłoby spowodować żadnych dodatnich skutków dla zainteresowanych władz wojskowych”¹⁰⁴. Kolejne kroki w sprawie wspomnianej korekty granic miasta należały do rządu i Sejmu RP, ale kwestia ta nie doczekała się finalizacji do końca międzywojnia i została załatwiona (w znacznie szerszym zakresie terytorialnym niż wspomniany) dopiero w latach 50. Sprawa poszerzenia granic miasta stała się aktualna ponownie w połowie 1939 r., tym razem w odniesieniu do terenów położonych od strony północnej, w związku z zamierzoną lokalizacją fabryki samochodów „Wspólnoty Interesów”, o czym będzie mowa niżej.

Latem 1936 r. centralne władze państwowe z inspiracji wicepremiera i ministra skarbu Eugeniusza Kwiatkowskiego zdecydowały o rozpoczęciu realizacji czteroletniego planu rozwoju gospodarczego, w ramach którego w lutym 1937 r. przystąpiono do budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego, zlokalizowanego w trzech województwach – kieleckim, lubelskim i lwowskim. COP objął tereny położone od lat 20. w tzw. trójkącie bezpieczeństwa, w obręb którego wchodził Radom¹⁰⁵. Władze miejskie odebrały decyzję o budowie COP-u jako ogromną szansę rozwojową dla grodu nad Mleczną i wydatnie włączyły się w jej realizację, wpływając m.in. na decyzje lokalizacyjne inwestorów nowych zakładów przemysłowych na

¹⁰⁴ APR, AmR, sygn. 8654 i 8656.

¹⁰⁵ Problematyka COP-u ma relatywnie bogatą literaturę historyczną, co zwalnia autora od zgłębiania zagadnień wykraczających poza jego ramy tematyczne. Wśród opracowań dotyczących ogólnych i szczegółowych aspektów realizacji COP-u należy wskazać przede wszystkim na publikacje: M.M. Drozdowski, *Polityka gospodarcza rządu polskiego 1936–1939*, Warszawa 1963; *W pięćdziesięciolecie Centralnego Okręgu Przemysłowego. Referaty i komunikaty z sesji naukowej w Sandomierzu 25–26 kwietnia 1988 roku*, red. J. Gołębiowski i Z. Tabaka, Kraków 1991; J. Gołębiowski, *Przemysł zbrojeniowy Drugiej Rzeczypospolitej 1918–1939*, Pionki 1993; *Idem, COP...*, op. cit.; W. Samecki, *Centralny Okręg Przemysłowy 1936–1939*, Wrocław 1998; M. Jabłonowski, *Wobec zagrożenia wojną. Wojsko a gospodarka II Rzeczypospolitej w latach 1935–1939*, Warszawa 2001; *Centralny Okręg Przemysłowy. Infrastruktura – produkcja – procesy miastotwórcze*, red. S. Piątkowski, Radom 2005; *Radom i region...*, op. cit.; M. Drozdowski, *Historia...*, op. cit.

swym terenie¹⁰⁶. Wsparcie to miało różnoraki charakter i różne formy, ale zdecydowanie wysuwały się na czoło dwa rodzaje działań – udostępnianie inwestorom przemysłowym terenów miejskich pod budowę nowych zakładów i rozbudowę istniejących oraz zabiegi protekcyjne w centralnych urzędach państwowych, możliwe głównie (choć niewyłącznie) dzięki rozległym kontaktom osobistym J. Grzeczmarowskiego, w drugiej połowie lat 30. ławnika Zarządu Miejskiego, a następnie od maja 1938 r. ponownie prezydenta Radomia.

Zanim zapadły decyzje w sprawie COP-u, zainteresowanie przeniesieniem zakładu produkcyjnego z Łodzi do Radomia wyraziła wiosną 1936 r. Wytwórnia Maszyn Elektrycznych „Elektrobudowa” S.A., produkująca m.in. największe w Polsce transformatory energetyczne, sterowniki, aparaty spawalnicze i silniki elektryczne. Firma zamierzała zakupić od gminy miasta Radomia działkę o pow. 1,2 ha. W końcu maja prezydent R. Szczawiński zaproponował „Elektrobudowie” teren przy ul. Młodzianowskiej za cenę 1,5 zł za 1 m². W odpowiedzi z września 1936 r. dyrektor wytwórni, powołując się na obiecanie przez władze państwowe preferencje dla inwestycji na terenie „trójkąta bezpieczeństwa”, zadeklarował cenę 0,50 zł za 1 m² gruntu. Władze miejskie nie były jednak zainteresowane transakcją za tak niską cenę. Niepowodzenie negocjacji z władzami Radomia nie zniechęciło jednak „Elektrobudowy”, która poszukiwała innej działki na terenie miasta. Niewątpliwie wpływ na podtrzymanie jej planów miała realizacja COP-u i towarzyszący jej rozmach w zakresie inwestycji elektroenergetycznych. Ostatecznie firma nabyła od BGK teren na Żakowicach, a Zarząd Miejski i Rada Miejska wyraziły w początkach 1938 r. zgodę

¹⁰⁶ Władze samorządowe miasta nie partycypowały jednak w podejmowaniu wszystkich decyzji rozwojowych i lokalizacyjnych dotyczących radomskich zakładów przemysłowych w omawianym czasie. Bez zaangażowania Zarządu Miejskiego i Rady Miejskiej miała miejsce m.in.: lokalizacja w styczniu 1936 r. (a więc ponad rok wcześniej od podjęcia decyzji o uruchomieniu COP-u) przy ul. Słowackiego 64 filialnego zakładu (działu krawiecko-rymarskiego) należącej do W. Wikińskiego warszawskiej Fabryki Obuwia Mechanicznego, Umundurowania i Wyrobów Rymarsko-Brezentowych, realizującej od lat zamówienia wojskowe (władze miejskie wsparły jednak najprawdopodobniej zabiegi właściciela firmy o protekcję w instytucjach rządowych, zmierzające do uzyskania kontraktów rządowych, ale bezpośrednich dowodów na takie działania w źródłach archiwalnych brak); rozbudowa Fabryki Broni w latach 1937–1939; uruchomienie w 1938 r. przy ul. Limanowskiego na Żakowicach, po byłej garbarni Adlera, fabryki wyrobów rymarskich „Kromołowski”, przeniesionej do Radomia z Katowic; lokalizacja w 1938 r. fabryki obuwia „Łuczyński”, przeniesionej z Warszawy; rozpoczęcie budowy fabryki pieców hartowniczych i sprzężyn specjalnych przez firmę Radomska Spółka Hartownicza; lokalizacja i uruchomienie w maju 1939 r. przez kapitał czeski, w części odbudowanych po pożarze obiektów byłej fabryki mebli giętych J. Kohna przy ul. Dolnej (wydzierżawionych od BGK), fabryki Polskiej Spółki Obuwia „Bata” – APR, AmR, sygn. 8354, 8360; G. Łuszkiewicz-Dzierżawska, *op. cit.*, s. 13 i n.

na wydzierzawienie jej gruntu potrzebnego do budowy odgałęzienia od bocznic miejskiej i wydały zgodę na współużytkowanie swojej bocznic. Plany wzniesienia radomskiej fabryki „Elektrobudowy” zostały zatwierdzone przez administrację budowlaną w maju 1939 r.¹⁰⁷, ale ich realizację uniemożliwił wybuch wojny.

Sztandarową inicjatywą przemysłową w omawianym okresie było przygotowanie i budowa w Radomiu w latach 1937–1938 należącej do kapitału szwedzkiego fabryki Polskiej Akcyjnej Spółki Elektrycznej „Ericsson”. U źródeł powodzenia tego przedsięwzięcia spotkały się zachęty i naciski centralnych władz państwowych wywierane na zarząd „Ericssona” w celu przeniesienia zakładu firmy zlokalizowanego w Wełnowcu koło Katowic na teren COP-u (ulgi podatkowe i warunkowanie dalszych zamówień wojskowych od ulokowania fabryki w preferowanym obszarze inwestycyjnym), z drugiej zaś, błyskawiczna oferta samorządu Radomia udostępnienia inwestorowi terenu pod budowę nowego zakładu za „symboliczną złotówkę”. W dniu 15 lipca 1937 r. Rada Miejska podjęła jednogłośnie uchwałę o sprzedaży Szwedom gruntu przy ul. Młodzianowskiej o pow. blisko 2,28 ha, pod warunkiem notarialnego zobowiązania się inwestora do uruchomienia fabryki w ciągu dwóch lat od daty transakcji i zatrudnienia w niej ok. 300 robotników. Ponieważ teren przy ul. Młodzianowskiej nie spełniał wszystkich koniecznych wymogów inwestycyjnych, Rada Miejska 9 września 1937 r. zdecydowała przekazać „Ericssonowi” teren przy ul. Kozienickiej (obecnie Struga) o pow. blisko 2,25 ha, pozostawiając w mocy pozostałe warunki transakcji. Kilka dni później wojewoda kielecki uchwałę zatwierdził, a umowa sprzedaży gruntu została zawarta 3 marca 1938 r. Po tej dacie przystąpiono do budowy obiektów fabryki, które wzniesiono w przeciągu zaledwie pół roku (!). Produkcję uruchomiono 20 grudnia 1938 r., stopniowo zwiększając w następnych miesiącach zatrudnienie. W końcu czerwca 1939 r. objęło ono 279 pracowników, w tym tylko czterech Szwedów w gronie wyższej kadry technicznej. Zakład „Ericssona” produkował – z podzespołów importowanych, ale również w coraz większym stopniu zamawianych u kooperantów polskich (co władze państwowe stawiały jako warunek zamówień) – różnego rodzaju aparaty telefoniczne, skrzynki i tablice rozdzielcze, odgromniki, urządze-

¹⁰⁷ APR, AmR, sygn. 8354; M. Jabłoński, *Powstanie i rozwój fabryki transformatorów energetycznych w Łodzi*, „Przegląd Elektrotechniczny” 2005, nr 12, s. 43–50; G. Łuszkiewicz-Dzierżawska, *op. cit.*, s. 14 i 20.

nia sygnalizacji kolejowej, łącznice telefoniczne, aparaturę sygnalizacyjną i kontrolno-alarmową oraz akumulatory żelazo-niklowe¹⁰⁸.

Największym przemysłowym przedsięwzięciem inwestycyjnym w Radomiu w końcu lat 30., przygotowywanym przy czynnym udziale władz miasta, była lokalizacja fabryki Zakładów Samochodowych Wspólnoty Interesów S.A.¹⁰⁹ Wymieniony podmiot został założony przez koncern państwowy Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. w Katowicach¹¹⁰, dysponujący licencją na produkcję niemieckich aut osobowych i pojazdów ciężarowych oraz uzyskaną w październiku 1938 r. koncesją ministra przemysłu i handlu RP na produkcję i wyłączną sprzedaż samochodów niemieckich w Polsce. Warunkiem koncesji było wybudowanie i uruchomienie na terenie COP-u w ciągu dwóch lat fabryki samochodów, która po osiągnięciu pełnych mocy produkcyjnych (6 tys. samochodów osobowych rocznie) miała uruchomić produkcję wozów ciężarowych i ciągników na potrzeby wojska w liczbie 600 pojazdów rocznie. Wspólnota Interesów poszukiwała dogodnych warunków dla zamierzonej inwestycji przede wszystkim w Kielcach, Skarżysku-Kamiennej i Radomiu. W celu pozyskania inwestycji Zarząd Miejski Radomia w piśmie do dyrekcji Wspólnoty Interesów z 9 listopada 1938 r. przedstawił komunikacyjne i aglomeracyjne atuty miasta i oferował inwestorowi ulgi w dostępie do mediów komunalnych (wody, kanalizacji, gazu i energii elektrycznej). Okazały się one istotne dla podjęcia przez inwestora decyzji o wyborze Radomia, ale – zdaniem historyka – rozstrzygającym argumentem była najprawdopodobniej informacja o zamierzonym zlokalizowaniu w mieście filii należącej do polskiego kapitału prywatnego Wytwórni Maszyn Precyzyjnych „Avia”

¹⁰⁸ APR, AmR, sygn. 8355a; A. Duszyk, *op. cit.*, s. 103106; G. Łuszkiewicz-Dzierżawska, *op. cit.*, s. 15–16.

¹⁰⁹ Proces przygotowawczy tej inwestycji poprzedził rekonesans inż. Ottona Kuczory z Bydgoszczy, który w imieniu zakładanej spółki akcyjnej z kapitałem 4 mln zł informował Zarząd Miejski w Radomiu o zamiarze uruchomienia tu produkcji popularnego samochodu osobowego „Europa” o zdolnościach produkcyjnych ok. 6 tys. aut rocznie. Potencjalny inwestor pytał władze miasta we wrześniu 1938 r. o możliwość nabycia terenów gminnych pod fabrykę i inne informacje istotne dla zamierzonej lokalizacji przemysłowej. W odpowiedzi prezydent Grzeczmarowski zaprosił pytającego na rozmowy do Radomia, ale źródła nie informują o dalszych losach tej inicjatywy – APR, AmR, sygn. 8358. Być może wpływ na zaniechanie inicjatywy miały opisane niżej działania związane z lokalizacją fabryki Wspólnoty Interesów. Jako ciekawostkę można w tym miejscu podać, iż „Dziennik Bydgoski” z 6 czerwca 1937 r. informował (s. 14) o zamierzonym uruchomieniu przez Kuczorę w Bydgoszczy wielkiej montowni tanich samochodów osobowych konstrukcji zagranicznej przez podmiot dysponujący wówczas kapitałem 2 mln zł., kpbcr.umk.pl/Content/187554/publikacja37127.pdf [dostęp 30 III 2023 r.].

¹¹⁰ encyklopedia.pwn.pl/haslo/Wspolnota-Interesow-Gorniczo-Hutniczych;3998419.html [dostęp 12 IV 2023 r.].

z Warszawy, produkującej podzespoły, części zamienne i silniki lotnicze oraz samochodowe, a także silniki elektryczne, z którą to firmą Wspólnota Interesów zamierzała kooperować¹¹¹. Rada Miejska już w czerwcu 1936 r. upoważniła Zarząd Miejski do sprzedaży „Avii” gruntu miejskiego położonego przy ul. Mireckiego (naprzeciwko Rzeźni Miejskiej) o pow. 4,3 ha za cenę nie niższą niż 1,20 zł za 1 m² lub przy ul. Młodzianowskiej (po byłym Tartaku Miejskim) o pow. 2,96 ha za cenę nie niższą niż 2 zł za 1 m²¹¹². Zarząd „Avii” zamierzał uruchomić fabrykę silników elektrycznych w Radomiu już na przełomie lat 1938/1939, z osiągnięciem pełnej mocy produkcyjnej w drugim półroczu roku 1941¹¹³.

Zawiązanie spółki pod firmą Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów S.A. w Radomiu nastąpiło 22 grudnia 1938 r., a wpisanie jej do rejestru handlowego przez tutejszy Sąd Okręgowy osiem dni później. W pierwszych miesiącach 1939 r. trwały negocjacje inwestora z władzami Radomia na temat szczegółów lokalizacji fabryki oraz pozostałych warunków kontraktu z gminą. Szybko okazało się, że w granicach miasta brak jest wystarczającego, zwartej kompleksu gruntów spełniających wymogi inwestora, liczących ok. 60 ha. W tej sytuacji jego uwaga skierowała się na obszary podmiejskie położone na południowy zachód od Radomia w gminie Kowala (prawdopodobnie chodziło o tereny powojennej dzielnicy przemysłowej Potkanów) lub usytuowane na północy między obszarem poligonu 72 Pułku Piechoty, torem kolei Radom–Warszawa oraz szosą Radom–Warszawa, formalnie leżące w granicach gminy wiejskiej Radom. Z nieznanych bliżej powodów odpadła pierwsza z rozważanych lokalizacji i wybrano drugą, obejmującą grunty wsi Michałów, Michałówek, Gołębiów, Brzustówka oraz folwarku Gołębiów. Do jej niewątpliwych zalet należało korzystne usytuowanie komunikacyjne oraz położenie na terenie upraw rolniczych, niewymagające prac przygotowawczych w postaci odlesienia gruntów. Wadami były rozproszona struktura własnościowa gruntów należących do ludności chłopskiej (82 właścicieli i współwłaścicieli) i brak ich uzbrojenia, a także położenie poza granicami miasta, których poszerzenie wymagało wypowiedzi ustawodawcy. Inwestorowi

¹¹¹ M. Chęć, *Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów Spółka Akcyjna w Radomiu*, [w:] *Radom i region...*, *op. cit.*, s. 118–120; M. Majewski, *Rozbudowa i dyslokacja wytwórni silników lotniczych w Polsce (1935–1939)*, „*Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica VI*” Folia 43 (2007), s. 152–155, rep.up.krakow.pl/xmlui/bitstream/handle/11716/8412/AF043--08--Rozbudowa-i-dyslokacja--Majewski.pdf?sequence=1&isAllowed=y [dostęp 14 IV 2023 r.].

¹¹² G. Łuszkiewicz-Dzierżawska, *op. cit.*, s. 20. Źródła archiwalne i literatura historyczna milczą zarówno na temat dalszych losów transakcji sprzedaży gruntu firmie „Avia”, jak i przystąpienia do prac budowlanych.

¹¹³ M. Majewski, *op. cit.*, s. 155.

zależało na bardzo szybkiej budowie fabryki, wobec czego pokonanie tych barier starał się przerzucić na miasto, co (obiektywnie rzecz biorąc) przekraczało jego ówczesne możliwości. Wspólnota Interesów żądała przede wszystkim wybudowania drogi o gładkiej nawierzchni łączącej układ komunikacyjny miasta z najdalszym punktem obszaru inwestycyjnego, doprowadzenia doń bocznic kolejowej, uzbrojenia terenu w media (wodę, kanalizację, energię elektryczną i gaz) oraz wybudowania mieszkań dla tysiąca pracowników w odległości nie większej niż 2 km od zakładu. Koszty realizacji wymienionych zadań miały być pokryte ze środków budżetu miasta. Gmina miasta Radomia przyjęła te warunki w umowie podpisanej z inwestorem 17 maja 1939 r., ale Rada Miejska, dodając do powyższego zgodę na opłacenie połowy ceny wykupu gruntów pod fabrykę i wzięcie na gminę trudu przeprowadzenia wykupu, ograniczyła sumę wydatków na rzecz inwestycji Wspólnoty Interesów do kwoty 250 tys. zł, zdecydowanie za niskiej w stosunku do zakresu zamierzeń¹¹⁴.

Pierwszą trudnością w realizacji zobowiązań miasta okazała się sprawa powiększenia jego obszaru o teren zamierzonej inwestycji. Władze powiatu radomskiego odmówiły zgody na korektę granic miasta. Interwencja prezydenta Grzeczmarowskiego u wojewody kieleckiego doprowadziła do kompromisu z powiatem, ale do dnia wybuchu wojny nie udało się uzyskać zgody ustawodawcy na przedmiotową inkorporację terenów. Drugą barierą okazała się kwestia wykupu gruntów. Mimo ogromnego zaangażowania czynników miejskich i kilkukrotnego przesuwania terminu ich finalizacji, miastu udało się wykupić do 18 lipca 1939 r. tylko niespełna 15 ha gruntów. Spowodowało to konieczność uruchomienia w następnych dniach, długotrwałej z natury rzeczy, procedury wywłaszczeniowej¹¹⁵, której nie udało się zakończyć przed 1 września 1939 r. Jakby tego było mało, trudności zaczęła też piętrzyć Okręgowa Dyrekcja PKP w sprawie warunków techniczno-projektowych i przestrzennych bocznic kolejowej, zdecydowanie je wyolbrzymiając. Nie mając środków na wykup dużej ilości gruntów pod bocznicę, miasto zmuszone było wystąpić do Ministerstwa Komunikacji z wnioskiem o ich wydzierżawienie oraz przekazanie Zarządowi Miejskiemu materiałów potrzebnych do budowy, którą zamierzano rozpocząć ok. 20 września 1939 r. Piętrzące się przed miastem trudności związane z realizacją jego zobowiązań, wycofanie się partnera niemieckiego z przekazania dokumentacji fabryki (projektowej i licencyjnej) oraz dramatycznie rosnące zagrożenie wybuchem wojny w lecie 1939 r. spowodowały wycofanie się Wspólnoty Interesów z zamierzonej inwestycji. W ostatniej dekadzie sierpnia zarząd spółki Zakłady Samochodowe zażądał od władz Rado-

¹¹⁴ APR, AmR, sygn. 8359; M. Chęć, *op. cit.*, s. 120–122.

¹¹⁵ APR, AmR, sygn. 8956.

mia zwrotu zaliczki przekazanej na wykup gruntów pod fabrykę, co było ostatnim akordem działań związanych z opisywaną inwestycją¹¹⁶.

Wybuch II wojny światowej nie tylko uniemożliwił lokalizację największej inwestycji przemysłowej okresu II Rzeczypospolitej, jaką miały być Zakłady Samochodowe, ale pokrzyżował również plany wzniesienia w mieście kilku innych dużych zakładów tej gałęzi gospodarki. Część z nich miało być zlokalizowanych na terenie folwarku miejskiego Koniówka, położonego poza ówczesną północno-zachodnią granicą miasta, którego grunty, jak już wspomniano, władze miejskie już od końca lat 20. planowały przeznaczyć pod nową dzielnicę przemysłową. Notabene, planów wykorzystania przemysłowego tej części miasta nie udało się urzeczywistnić do dziś, w odróżnieniu od Gołębiowa i Żakowic, gdzie po II wojnie światowej stanęły nowe zakłady przemysłowe. Władze miejskie oferowały w 1939 r. tereny Koniówki takim firmom chcącym zlokalizować w Radomiu swoje zakłady produkcyjne, jak: firma Plutzar i Bruhl spółka komandytowa z Bielska, która zamierzała wznieść fabrykę wyrobów tekstylnych (miasto zaoferowało jej w maju 1939 r. grunt o pow. 4,1 ha po 40 gr za 1 m²); firma „Alfa” z Bydgoszczy, która planowała posadowić w grodzie nad Mleczną fabrykę wyrobów fotochemicznych (miasto zaoferowało jej w maju 1939 r. grunt o pow. 2 ha po 40 gr. za 1 m²); spółka „Zaolzie” z Cieszyna, chcąca wznieść fabrykę wyrobów cukierniczych i przetworów owocowych (miasto zaoferowało jej w lipcu 1939 r. grunt o pow. 1,2 ha po 60 gr. za 1 m²); oraz firma „Siran” sp. z o.o. z Radomia, która dążyła do wybudowania fabryki tektury i wyrobów tekturowych (miasto zaoferowało jej w lipcu 1939 r. grunt o pow. 1,2 ha za cenę 60 gr. za 1 m²)¹¹⁷.

Niezależnie od wyżej opisanych przemysłowych zamierzeń inwestycyjnych, w proces lokalizacji których angażowały się władze miejskie Radomia w latach 1936–1939, Zarząd Miejski korespondował także w sprawie utworzenia w mieście zakładów produkcyjnych jeszcze innych firm. Były wśród nich: Fabryka Acetyleny Rozpuszczonego „Gasaccumulator” S.A. w Łaziskach Górnych na Śląsku, która zamierzała na terenach po byłej garbarni „Chrom” przy ul. Młodzianowskiej 94, odkupionych od BGK, wybudować fabrykę acetyleny, tlenu oraz aparatów gazowych (miasto obiecało wspomóc firmę w procesie uzyskania koncesji na podjęcie produkcji w Radomiu); Fabryka Wodomierzy i Gazomierzy z Grudziądza oraz Wielkopolska Fabryka Narzędzi i Maszyn, które zamierzały w 1939 r. przenieść swoje zakłady do Radomia¹¹⁸. Z industrializacją miasta miały

¹¹⁶ *Ibidem*; M. Chęć, *op. cit.*, s. 123–125.

¹¹⁷ APR, AmR, sygn. 7963, s. 61 i 79–80; sygn. 7980, s. 77–80 i 115; sygn. 7989, s. 90; G. Łuszkiewicz-Dzierżawska, *op. cit.*, s. 20 i 22.

¹¹⁸ APR, AmR, sygn. 8354; G. Łuszkiewicz-Dzierżawska, *op. cit.*, s. 14–15 i 21.

również częściowy związek decyzje: o darowaniu przez miasto Polskiemu Monopolowi Tytoniowemu w 2. poł. lat 30. gruntów przy ul. Wierzbickiej na Żakowicach pod budowę, ukończonych przed wybuchem wojny, centralnych magazynów wyrobów tytoniowych; o udostępnieniu w 1938 r. gruntów na Oświęcimiu (*vis à vis* fabryki „Ericssona”) Centralnej Składnicy Materiałów Opatrunkowych, celem budowy magazynów (rozpoczęto ją na początku 1939 r., ale nie zdołano dokończyć przed wojną; w czasie okupacji Niemcy zlokalizowali w tym miejscu zakład przetwórstwa owocowo-warzywnego pod firmą Johann Tesch) oraz o wydzierżawieniu w kwietniu 1939 r. firmie Stomil S.A. z Poznania części budynków po fabryce „Surofosfat”, gdzie miał powstać duży magazyn opon samochodowych¹¹⁹.

7. Podsumowanie

Proces industrializacji Radomia przebiegał w trzech falach historycznych – od drugiej dekady XIX w. do początków XX w., z nasileniem na przełomie stuleci, w dwudziestoleciu międzywojennym, z wyjątkiem lat wielkiego kryzysu gospodarczego, oraz po II wojnie światowej, w latach 1947–1975. Pierwszy z obserwowanych okresów doprowadził stopniowo do określenia charakteru gospodarczego Radomia jako miasta przemysłowego, drugi uczynił zeń jeden z ważniejszych ośrodków wielkoprzemysłowych kraju, trzeci zaś umocnił rangę gospodarczą grodu nad Mleczną osiągniętą w okresie II Rzeczypospolitej. Przedmiotem poczynionych wyżej obserwacji były inwestycje przemysłowe w mieście w okresie międzywojennym, poprzedzone przeglądem czynników lokalizacji przemysłu od czasu powstania Królestwa Polskiego. W pierwszym z analizowanych okresów o rozwoju gospodarczym Radomia decydowały przede wszystkim dwa czynniki – ranga administracyjna miasta jako siedziby władz regionalnych oraz od lat 80. XIX w. uruchomienie kolei dęblińsko-dąbrowskiej. Pozostałe instrumenty lokalizacji przemysłu odgrywały w Radomiu wyraźnie skromniejszą, by nie powiedzieć – w odniesieniu do części z nich – drugorzędną rolę. Występowały też okoliczności, które hamowały rozwój gospodarczy, w tym przemysłowy miasta, takie jak brak zasobów wolnych gruntów pozostających we władaniu publicznym (dysponowanie takimi gruntami sprzyja podejmowaniu decyzji proinwestycyjnych), brak samodzielności władz miejskich w podejmowaniu decyzji rozwojowych i lokalizacyjnych oraz zaniedbania w dziedzinie technicznej infrastruktury komunalnej (z wyjątkiem energii elektrycznej). Stosunkowo

¹¹⁹ G. Łuszkiewicz-Dzierżawska, *op. cit.*, s. 20; cozadzien.pl/radom/przetwornia-owocowo-warzywna-zaklady-tescha/87441 [dostęp 4 IV 2023 r.].

niewielkie zasoby kapitałowe i wspomniane ubezwłasnowolnienie decyzyjne władz miejskich rzutowały na śladowy udział sektora komunalnego w strukturze własnościowej przemysłu radomskiego w dobie Królestwa Polskiego. Spostrzeżenie powyższe należy uzupełnić konstatacją o nikłym zainteresowaniu rosyjskiego Skarbu Państwa inwestowaniem w obszarze gospodarczym (dwoma wyjątkami były tu założenie destylarni państwowego monopolu spirytusowego na Nowym Świecie oraz dyktowana względami strategiczno-wojskowymi nacjonalizacja kolei dęblińsko-dąbrowskiej w roku 1900). Niewielkie zaangażowanie kapitałowe sektora publicznego w gospodarkę, a przede wszystkim w dziedzinę industrializacji, nie pozwalało na stymulowanie dziedzin wytwórczości pozarolniczej i rzutowało na ekstensywny i nierównomierny przestrzennie charakter rozwoju gospodarczego, pozostawiający kapitałowi prywatnemu skupianie się na inwestycjach w działach i branżach gospodarki zapewniających wyłącznie wysoką stopę zwrotu. Przykładem takiego rozwoju jest wyraźnie zaznaczona w Radomiu w okresie poprzedzającym odzyskanie niepodległości dominanta przemysłu garbarskiego.

Podkreślone ograniczenia rozwojowe Radomia jako ośrodka przemysłowego zostały w znacznym stopniu przewyżczone w dwudziestoleciu międzywojennym, a więc w warunkach suwerennej państwowości. Jak się okazało, pozbawienie wówczas miasta rangi stolicy regionu nie wpłynęło hamująco na jego możliwości rozwojowe, przede wszystkim w dziedzinie industrializacji. Stało się tak dlatego, iż rolę najważniejszego stymulatora procesów inwestycyjnych przejął na siebie sektor publiczny – Skarb Państwa oraz gmina miejska. Polityka centralnych władz państwowych oraz zaangażowanie kapitałowe Skarbu Państwa uczyniły Radom już w latach 20. ubiegłego wieku miejscem lokalizacji największych przedsiębiorstw przemysłowych omawianej doby – Fabryki Broni, Fabryki Wyrobów Tytoniowych z zespołem magazynów centralnych oraz Fabryki Masek Gazowych. Centralne władze państwowe wyposażyły też władze miejskie już u progu niepodległości w kompetencje samorządowe, co uczyniło je podmiotem partnerskim w stymulowaniu procesów rozwojowych. Polityka gospodarcza rządu Władysława Grabskiego w połowie lat 20. włączyła miasto w program pożyczki „ulenowskiej”, dzięki któremu pokonało ono zapóźnienia cywilizacyjne w dziedzinie infrastruktury komunalnej (przede wszystkim technicznej, ale również w dużej mierze społecznej) i stworzyło istotny i ważący gospodarczo, nowoczesny sektor przemysłu komunalnego. Z kolei rządowa polityka gospodarcza lat 30. dała impulsy do przewyżczenia wielkiego kryzysu gospodarczego i dalszego skoku rozwojowego Radomia poprzez uruchomienie bezpośredniego połączenia kolejowego z Warszawą i włączenie go w obręb COP-u. To władze central-

ne wpływały na inwestorów w zakresie opisanego wyżej przenoszenia niektórych zakładów przemysłowych na teren COP-u z innych ośrodków przemysłowych kraju, bądź uruchamiania zupełnie nowych fabryk. Samorządowe władze Radomia bardzo umiejętnie wpasowały się w tę politykę inwestycyjną, oferując przedsiębiorcom przemysłowym grunty z własnych, znacznie w tym okresie poszerzonych i wciąż planowanych do poszerzenia zasobów (nieodpłatnie lub za przystępną cenę), względnie pomoc w pozyskaniu gruntów prywatnych, służyły też dostarczaniem tanich mediów komunalnych (i dalszą rozbudową ich sieci obsługujących inwestycje przemysłowe wraz z oczyszczalnią ścieków), pozwalały na korzystanie z miejskiej infrastruktury komunikacyjnej w postaci bocznic kolejowych oraz wytyczały i budowały nowe ulice obsługujące zakładane fabryki. Bodźcami mającymi wpływać stymulująco na inwestorów przemysłowych były także przystąpienie do prac nad sporządzeniem ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego miasta oraz równoległa rozbudowa komunalnej infrastruktury społecznej – obiektów szkolnych, ośrodka zdrowia, mieszkań komunalnych, bezpieczeństwa przeciwpożarowego, zieleni miejskiej i innych.

Dzięki opisanym wyżej działaniom znacząco poprawiło się w międzywojennym Radomiu oddziaływanie czynnika aglomeracji jako stymulatora procesów industrializacyjnych. Zauważalne było odtąd wyraźnie wiązanie się nici kooperacyjnych. Poważny wpływ na to miały zmiany w układzie branżowym radomskiego przemysłu. Miejsce dominującego wcześniej przemysłu garbarskiego zajął przemysł metalowy. Garbarstwo zostało ponadto tuż przed wybuchem II wojny światowej wyprzedzone przez przemysł obuwniczy. Wzmocnił się znacząco potencjał przemysłu spożywczego (fabryka tytoniowa i rzeźnia z eksportową przetwórną mięsną). Pojawiła się wreszcie nowa gałąź wytwórczości – przemysł elektrotechniczny (fabryka telefonów), którego umacnianie się na mapie przemysłowej miasta (uruchamiana budowa zakładu łódzkiej Wytwórni Maszyn Elektrycznych „Elektrobudowa” oraz filia warszawskiej Wytwórni Maszyn Precyzyjnych „Avia”, zamierzającej produkować silniki elektryczne) przerwała wojna.

dr hab. Piotr A. Tusiński – profesor w Instytucie Prawa, Ekonomii i Administracji Uniwersytetu Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie