

Ciekawostki – motoryzacja w okresie międzywojennym na terenie gminy Skorosze¹ (dzisiaj będącej częścią Ursusa)

Wg różnych szacunkowych danych w 2021 roku w Dzielnicy Ursus m. st. Warszawy było zarejestrowanych ok. 41 230 pojazdów (motocykli, samochodów osobowych i ciężarowych). To dużo, jak na jedną z mniejszych obszarowo dzielnic syreniego grodu zamieszkałą przez ponad 60 tys. mieszkańców. Patrząc na te dane, aż trudno uwierzyć, że niespełna 90 lat temu na trzykrotnie większym obszarze od obecnego, zamieszkałym w 1935 roku przez ok. 10 tys. mieszkańców było w sumie niespełna 50 pojazdów (słownie: pięćdziesiąt).



W okresie międzywojennym Polska nie należała do europejskich potęg motoryzacyjnych. Skomplikowane przepisy, cła, właściwie brak rodzimej produkcji samochodów osobowych skutkowało tym, że w latach 30-tych XX wieku byliśmy raczej w ogonie europejskich liderów, jeśli chodzi o ilość samochodów przypadających na 100 mieszkańców. Liczne nakładane państwowe

¹ Gmina Skorosze w nowym układzie administracyjnym po 1918 roku składała się sołectw i kolonii: Czechowice, Skorosze, Szamoty, Solipsy, Karolin, Niecki, Grabkowo Wiktoryn, Malichy, Michałowice, Salomea, Opacz, Reguły, Pęcice, Okęcie, Rakowiec, Szczęśliwice, Raków, Włochy i Załuski.

kontrybucje, podatki na posiadaczy automobili dodatkowo ograniczały nie tylko ich zakup za granicą, ale i ich utrzymanie, eksploatację w kraju.

Jedną z takich licznych i nie lubianych przez właścicieli automobili koniecznych danin państwowych, było obowiązkowe dostarczanie (wypożyczanie czasowe) środków przewozowych (samochodów, motocykli) na rzecz wojska w czasie pokoju wg sporządzonej i co roku aktualizowanej listy.² Pojazdy najczęściej były używane przez wojsko podczas różnych manewrów, ćwiczeń w różnych porach roku, co czasami skutecznie dezorganizowało właścicielom najczęściej letnie wyjazdy na urlop. Co prawda za „wypożyczenie” pojazdu właściciel otrzymywał czasami pewną rekompensatę finansową od wojska, ale nie zawsze. Dopiero pod koniec lat 30-tych (1937) ustalono stawki finansowe i formy płatności za „wypożyczenia”.³

Dzisiaj, tamte listy osób zobowiązanych dostarczyć pojazd na potrzeby wojska w czasie pokoju są dla nas bezcennym źródłem informacji, nie tylko ilości, rodzajów pojazdów, ale i informacji o ich właścicielach, miejsca garażowania, itd.

Oto krótkie zestawienie porównawcze pojazdów w całym województwie, jak i w powiecie warszawskim, w tym w miejscowościach wchodzących w skład dzisiejszego Ursusa. Na tyle ciekawe, że ukazujące pewną nie tylko pewną „zapaść” motoryzacyjną na przestrzeni lat w niektórych powiatach, ale i ilościowe wzrosty. Szczególnie w powiecie warszawskim. Przyczyn spadku i wzrostu ilości pojazdów w kontrybucji jest wiele. Niektóre dane mogą jednak dostarczyć wielu ciekawych spostrzeżeń, a zarazem pytań, które intrygują badaczy i wymagają oddzielnych badań. Np. czym tłumaczyć wzrost liczby samochodów w powiecie warszawskim w okresie kryzysu gospodarczego, gdy w innych powiatach widać wyraźny spadek pojazdów, co jest pewnym odzwierciedleniem i następstwem czasu recesji?

Spójrzmy, zatem na poniższą statystykę na podstawie dostępnych dzisiaj danych województwa warszawskiego z lat 1931, 1935.

Posiadacze samochodów w powiecie błońskim mieli wystawić na potrzeby wojska w 1931 roku łącznie: 114 pojazdów. Powiecie ciechanowskim – 73, gostyńskim – 49, grójeckim – 92, kutnowskim – 119, lipnowskim – 66, łowickim – 40, makowskim – 23, mińsko-mazowieckim – 72, mławskim – 72, nieszawskim – 129, płockim – 119, płońskim – 47, przasnyskim – 19, pułtuskim – 51, radzymskim – 18, rawsko-mazowieckim – 35, rypińskim – 56, sierpeckim – 44, skierniewickim – 30, sochaczewskim – 48, włocławski – 228.⁴

Najbogatszy powiat w województwie – pow. warszawski miał zapewnić – 255 pojazdów (bez miasta Warszawy). Warto w tym miejscu dodać, że wszystkich

² Listę sporządzano na podstawie informacji Urzędu skarbowego i rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Spraw Wojskowych z 30 lipca 1930 roku.

³ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 19 grudnia 1936 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu i Komunikacji w sprawie zmiany rozporządzenia z dnia 29 lipca 1930 r. o obowiązku dostarczania, jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju, samochodów, motocykli i rowerów.

⁴ Warszawski Dziennik Wojewódzki : dla obszaru Województwa Warszawskiego. 1931, nr 4.

automobili (w tym sam. ciężarowych, autobusów, poj. specjalnych - straż pożarna, sanitarki, itd.), w 1931 roku powiecie warszawskim było niespełna 850.⁵ W samej Warszawie było ok. 3 tys. pojazdów różnego rodzaju.

A jak wyglądała obowiązkowa dostawa w 1931 roku w gminie Skorosze w rozbiciu na sołectwa? Dzisiaj część z wymienionych niżej miejscowości nie jest już w granicach obecnego Ursusa, który powstał na części gruntów dawnej gminy, inne są osiedlami w dzisiejszej dzielnicy. Część z nich jeszcze przed 1939 rokiem wyłączono z gminy Skorosze i stały się oddzielnymi, niezależnymi od gminy osiedlami, jak np.: – Okęcie, Włochy.

Ilość pojazdów, które należało dostarczyć w kontrybucji **w 1931 roku** z gminy Skorosze: Czechowice – 3, Grabkowo (Gołąbki) – 2, Karolin – 2, Okęcie – 5, Raków – 1, Salomea – 1, Skorosze – 3, Szczęśliwice – 3, Wiktoryn – 1, Włochy – 10. Razem motocykli i samochodów osobowych – **31**.

Część pojazdów była zarejestrowana na firmy, które działały w danym sołectwie. Np. w Czechowicach na Zakłady Ursus, czy na Okęciu na zakłady Skody. Blisko połowa z nich była motocyklami.

Cztery lata później w 1935 roku nastąpiły dość duże przetasowania w ilości pojazdów w poszczególnych powiatach województwa. O ile w 1931 roku, np. powiat włocławski miał dostarczyć ponad 200 pojazdów, to cztery lata później już tylko 62. Podobne duże spadki można było zaobserwować i w innych powiatach. Niewątpliwie na spadek miał znaczny wpływ szalejący kryzys gospodarczy w przemyśle, rolnictwie. Wiele firm zamknęto a inne zbankrutowały. Samo społeczeństwo znacząco zubożało i pozbyło się kosztownych w utrzymaniu automobili. Nie bez znaczenia na spadek ilości pojazdów było również wprowadzenie w 1931 roku drakońskiego podatku na Państwowy Fundusz Drogowy, który mieli płacić właściciele samochodów. Najbardziej jego wysoki koszt opłat odczuwali właściciele samochodów ciężarowych, autobusów. Wydawać by się mogło, że podobna tendencja spadkowa będzie również w powiecie warszawskim, jednak statystyka ukazuje, co innego – pewien znaczący wzrost.

Posiadacze samochodów w powiecie błońskim mieli wystawić na potrzeby wojska w 1935 roku łącznie: 97 pojazdów. Powiecie ciechanowskim – 61, gostynińskim – 40, grójeckim – 79, kutnowskim – 80, lipnowskim – 24, łowickim – 36, makowskim – 27, mińsko-mazowieckim – 29, mławskim – 39, nieszawskim – 62, plockim – 90, płońskim – 41, przasnyskim – 16, pułtuskim – 34, radzymińskim – 20, rawsko-mazowieckim – 15, rypińskim – 46, sierpeckim – 28, skierniewickim – 37, sochaczewskim – 30, włocławskim – 62.⁶ (993 pojazdy). Najwięcej jednak miał zapewnić powiat warszawski – 383 samochody osobowe i motocykle (Warszawa, jako miasto była liczona oddzielnie). Praktycznie

⁵ <https://www.trucks-machines.pl/samochody-historia>

⁶ Warszawski Dziennik Wojewódzki : dla obszaru Województwa Warszawskiego. 1934, nr 18

motoryzacyjnie najbogatszy w województwie składający się ze sporej ilości miejscowości podwarszawskich, gdzie część z nich była kurortami czy modnymi osiedlami willowymi dla uciekających z miasta Warszawiaków. Nie tylko przed zgiełkiem, zadymieniem, ale i wysokimi cenami w sklepach i podatkami miejskimi. To właśnie takie miejscowości jak Otwock, Konstancin itp. „dostarczały” najwięcej samochodów, a nieco mniej motocykli. Łącznie całe województwo – 1 376 pojazdów.

A jak wyglądała obowiązkowa dostawa w gminie Skorosze w **1935** roku w rozbiciu na sołectwa?

Czechowice – 8, Grabkowo (Gołębki) – 2, Okęcie – 15, Raków – 1, Salomea – 1, Skorosze – 1, Szczęśliwice – 4, Wiktoryn – 2, Włochy – 16. Razem motocykli i samochodów osobowych – **50**.



Rys. 4. Kostka nieregularna na drodze Warszawa — Pruszków.

Wiadomości drogowe nr 93 z 1934 roku

Oczywiście część pojazdów była zarejestrowana na firmy, które działały w danym sołectwie i to one głównie zwiększały swój fabryczny tabor i tym samym wielkość samochodów do „wypożyczenia” wojsku. Szczególnie dużo pojazdów „firmowych” przybyło na Okęcie i we Włochach.

Ilość 50 pojazdów może dzisiaj trochę śmieszyć, jak na tak dużą gminę zamieszkałą przez ok. 11 tys. mieszkańców, ale w powiecie warszawskim gmina Skorosze pod względem statystycznym była w grupie średniej, co mogło sugerować, że nie należała do najbiedniejszych i w dodatku z szansami na szybki rozwój przemysłowy. Choć wg sprawozdań wójta gminy, była ona biedna, bo głównie o charakterze rolniczym.

Patrząc na tą krótką statystykę, trzeba pamiętać, że w liście wojewody były ujęte samochody i motocykle nieprzekraczające wieku 5 lat, czyli stosunkowo nowe. Nie ujęto wszystkich pojazdów zarejestrowanych w gminie i pominięto ciężarowe, podobnie jak i motocykle z przyczepą. Nie mniej powyższa statystyka ukazuje w pewnej części stan „zmotoryzowania” obywateli gminy w samochody osobowe.

Niestety, do dziś nie zachowały się materiały źródłowe ukazujące zachodzące zmiany w motoryzacji powiatu i gminy w kolejnych latach. Część zachowanych może tylko szacunkowo ukazać, że niewiele zmieniło się w kolejnych latach.

Choć po 1937 roku powoli zaczęła wzrastać statystyka ilości pojazdów w województwie i tym samym wpis na listę ich udostępnienia przez prywatnych właścicieli na potrzeby wojska w czasie pokoju.

W 1938 roku odnotowano szacunkowo ok. 5,8 tys. pojazdów w całym województwie łącznie z miastem Warszawa. Odliczając ok. 4 tys. pojazdów zarejestrowanych w Warszawie, można przypuszczać, że w powiatach ziemskich województwa warszawskiego było ok 1,8 tys. pojazdów.⁷ Są to jednak hipotetyczne dane często rozbieżne ze stanem faktycznym.

Z podobnych względów nie jesteśmy w stanie ustalić dzisiaj, ile było pojazdów w gminie Skorosze, ale zapewne więcej jak w 1935 roku. Mogą to sugerować wzrosty taboru w zakładach Ursus, jak i znaczący wzrost liczby, co zamożniejszych mieszkańców z samochodami w powstającym w Czechowicach osiedlu Ursus. Wymaga to jednak dokładniejszych badań.

Oprac. na potrzeby Ursuvianów – Włodzimierz Winek - 2026

⁷ Warszawa w liczbach 1939 – Wyd. Wydziału Statystycznego Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy.