

Od autora

Prezentowana Czytelnikowi publikacja kontynuuje tematykę związaną z motoryzacją w Drugiej Rzeczypospolitej. Pierwsza książka autora, pt. *Montownie samochodów w II Rzeczypospolitej* (WKŁ 2018) przedstawiała zakłady montażowe krajowych i zagranicznych firm, działające w czasie dwudziestolecia międzywojennego na terenie Polski oraz Wolnego Miasta Gdańska. Niniejsza przybliży mało znany, a zdaniem autora ważny rozdział w historii polskiej motoryzacji tego okresu, jakim była wytwórczość nadwozi samochodowych. Jest adresowana przede wszystkim do osób zajmujących się historią motoryzacji, hobbystów i amatorów zabytkowych samochodów, ale także do osób pasjonujących się historią gospodarczą II RP.

W kraju w okresie dwudziestolecia międzywojennego wytwórczością nadwozi zajmowały się zakłady należące do tzw. sektora przemysłu pomocniczego. Według Jana Tarczyńskiego i Aleksandra Rostockiego (*Automobilizm w Warszawie do roku 1939*) „[...] produkcja nadwozi znajdowała się na granicy pomiędzy produkcją pomocniczą, polegającą na budowaniu podzespołów pojazdu mechanicznego, a produkcją zasadniczą, gdy wytworzenie karoserii stanowiło ostatni etap całkowitej produkcji samochodu”.

W dzisiejszej nomenklaturze pojazd, który powstaje w dwóch etapach produkcji (oddzielnie podwozie z głównymi zespołami, wytworzone zazwyczaj przez producenta podstawowego – fabrykę macierzystą, a oddzielnie nadwozie w tzw. 2. etapie, wytworzone zwykle przez firmę zewnętrzną i niekoniecznie związaną z producentem podstawowym), nazywany jest pojazdem skompletowanym, w przeciwieństwie do pojazdu kompletnego, kiedy to fabrykę opuszcza gotowy pojazd o pełnych cechach użytkowych. Przygotowując materiał do niniejszej publikacji, autor kierował się powyższymi kryteriami, tak więc w książce przedstawiono działające na terenie II RP i Wolnego Miasta Gdańska zakłady przemysłu pomocniczego, trudniące się wytwórczością nadwozi samochodowych w 2. etapie procesu produkcji pojazdu i niebędące jednocześnie producentem pojazdu podstawowego (podwozia). Wyjątek stanowi rozdział dotyczący historii i działalności Centralnych Warsztatów Samochodowych (CWS), przekształconych w drugiej połowie lat 20. XX wieku w Państwowe Zakłady Inżynierii (PZInż.). Zdaniem autora nie sposób było pominąć tak ważnego i zasłużonego dla polskiej motoryzacji zakładu, w którym powstało blisko 2000 nadwozi własnej konstrukcji, cała gama pojazdów serii PZInż., ponadczasowy Lux-Sport czy inne znakomite konstrukcje autorstwa jednego z najwybitniejszych konstruktorów przedwojennych i powojennych nadwozi samochodowych – inżyniera Stanisława Panczakiewicza.

Zanim jednak stworzone zostały podwaliny przemysłu motoryzacyjnego, nasz kraj po odzyskaniu niepodległości 11 listopada 1918 r., po 123 latach zaborów

i czterech latach I wojny światowej, stanął wobec wielu problemów natury ekonomicznej. Pozycja Polski na arenie międzynarodowej nie była mocna. Położona pomiędzy potężnymi imperiami, musiała zmagać się m.in. z roszczeniami niemieckimi, agresją bolszewicką, wielonarodowością oraz trudnościami gospodarczymi. Nie funkcjonował żaden przemysł, znaczna część majątku prywatnego została zagrabiona, najpierw przez wycofujących się Rosjan, a następnie przez okupujących kraj Niemców. Reszty dopełniły zniszczenia wojenne. Zanim przystąpiono do odbudowy kraju, dane nam było zmierzyć się w 1920 r. z bolszewicką Rosją, a z Niemcami w powstaniu wielkopolskim i trzech powstaniach śląskich. Siłą rzeczy motoryzacja nie była więc tym czasie kwestią priorytetową. Pokojowa odbudowa Rzeczypospolitej rozpoczęła się na przełomie lat 1921/22. Z tego też powodu podwaliny krajowego przemysłu motoryzacyjnego zaczęły się tworzyć dopiero w drugiej połowie lat 20. XX wieku.

Obowiązujące taryfy celne w pierwszych latach II RP miały na celu przede wszystkim ochronę krajowych producentów samochodów, takich jak m.in. Centralne Warsztaty Samochodowe czy Fabryka Silników i Traktorów „Ursus” SA oraz powstrzymanie nadmiernego odpływu walut z kraju poprzez ustanowienie wysokich opłat za sprowadzanie kompletnych pojazdów (z nadwoziem). I tak np., zgodnie z przyzwoleniem Głównego Urzędu Przywozu i Wywozu z lutego 1922 r., przy sprowadzaniu samochodów z zagranicy ustalone zostały różne stawki celne – w przypadku podwozia osobowego opłaty wynosiły początkowo 72 000 mkp (marek polskich) za 100 kg. Taryfę obowiązkową podwyższano o 20 punktów procentowych za kompletny pojazd, a powstała należność stanowiła podstawę do naliczenia kolejnego obciążenia – 10% podatku od przedmiotów zbytku. W przypadku podwozia samochodu ciężarowego opłata ta wynosiła 600 mkp za 100 kg, natomiast kwota należna z tytułu importu pojazdu kompletnego była taka sama, jak ta dotycząca samochodów osobowych.

Reforma Władysława Grabskiego z 20 kwietnia 1924 r. (wprowadzenie złotego) stworzyła podstawy stabilnej waluty i niezmienności cen oraz przyczyniła się w znacznym stopniu do poprawy poziomu dobrobytu i realnego wzrostu w gospodarce. W konsekwencji zwiększenie popytu na towary i usługi spowodowało ożywienie na rynku. Zaczęły powstawać przedstawicielstwa handlowe wielu zagranicznych firm motoryzacyjnych, sprzedające pojazdy określonych marek. Pojawiły się też pierwsze krajowe firmy specjalizujące się w zabudowie karoserii. Jednak prawdziwy wzrost popytu konsumpcyjnego nastąpił po przewrocie majowym w 1926 r. Sprzyjająca polityka celno-fiskalna państwa, umożliwiająca przywóz części z zagranicy po nowych, obniżonych stawkach celnych (przepisy zachęcały do nabywania samych podwozi i części) spowodowała powstanie w kraju wielu montowni samochodów czołowych światowych producentów. I tak w 1928 r. spółka General Motors w Polsce rozpoczęła montaż Chevroletów, rok później powstały Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów „Oświęcim-Praga” SA – montownia samochodów marki Praga, a w 1930 r. zainaugurowała działalność spółka Polskie Towarzystwo Samochodów Citroën. Zakładano także małe, prywatne wytwórnie, takie jak np. Fabryka Samochodów „Stetysz” SA czy Towarzystwo Budowy Samochodów „As”. W sumie w okresie najlepszej koniunktury (lata 1928–1931) wymienione największe montownie wprowadziły na polski rynek około 9 tys. pojazdów, z czego tylko w warszawskim zakładzie General Motors w Polsce powstało 6 tys. kompletnych pojazdów i podwozi przeznaczonych do zabudowy. Z kolei działalność montowni

spowodowała zwiększone zapotrzebowanie na części zamienne i akcesoria, i tym samym przyczyniła się do powstania wielu firm produkujących te elementy na ich potrzeby. Zainicjowała również uruchomienie w wielu krajowych zakładach działów produkcji nadwozi samochodowych. Z uwagi na zbliżony rodzaj stosowanych materiałów oraz podobną technologię wytwarzania działy takie najwcześniej powstawały w zakładach produkujących samoloty, jak np. największe, przedstawione w książce Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz, Wielkopolska Wytwórnia Samolotów „Samolot” SA czy PWS – Podlaska Wytwórnia Samolotów SA, jak również w fabrykach produkujących wcześniej pojazdy zaprzęgowe, np. w jednej z największych wówczas w tej branży w kraju Szydłowieckiej Fabryce Braci Węgrzeckich. Produkcję nadwozi samochodowych podjęła również najstarsza firma motoryzacyjna w Polsce – „Brzeskiauto” z Poznania. Głównymi dostawcami podwozi były wspomniane wcześniej montownie.

Hosę na rynku motoryzacyjnym przerwał światowy Wielki Kryzys, którego skutki były odczuwalne w Polsce już w końcu 1930 r. Kryzys miał bardzo negatywne konsekwencje, także w branży motoryzacyjnej – spadek produkcji, brak popytu na nowe samochody, bezrobocie, drastyczne obniżenie stopy życiowej. Czarę goryczy przepełniła ustawa z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym, nakładająca na użytkowników samochodów wysokie podatki. W rezultacie działające w Polsce montownie samochodów zostały zamknięte, a większość zakładów karoseryjnych zaprzestała działalności. Przetrwały tylko te największe, które pracowały na potrzeby armii lub realizowały zamówienia rządowe (m.in. PZInż., „Oświęcim-Praga”) albo te, które potrafiły przestawić się na inny rodzaj działalności (np. „Brzeskiauto”).

Ponowne ożywienie na krajowym rynku nastąpiło dopiero około 1935 r., kiedy to rząd zaczął wprowadzać szereg reform, mających na celu poparcie przemysłu motoryzacyjnego; m.in. pozbawiono wówczas spółkę Polski Fiat wyłączności na produkcję i sprzedaż samochodów licencyjnych produkowanych przez PZInż. oraz wprowadzono ulgi dla nabywców pojazdów produkcji krajowej (w tym również montowanych w Polsce) w postaci zwrotu części zapłaconych w ciągu ostatnich dwóch lat podatków w wysokości 20% ceny samochodu. W konsekwencji tych uregulowań nasz kraj znalazł się ponownie w kręgu zainteresowań inwestorów zagranicznych. W 1936 r. rząd udzielił koncesji na montaż i produkcję samochodów zakładom Lilpop, Rau & Loewenstein, które w tym samym roku podpisały umowę licencyjną z największym wówczas na świecie amerykańskim koncernem samochodowym General Motors (GM). Umowa obejmowała sprzedaż i montaż dowolnie wybranych przez stronę polską modeli samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów produkowanych przez GM. Lilpopowska montownia ruszyła w Warszawie w końcu 1937 r. Obok PZInż. to Lilpop, Rau & Loewenstein był największym tego typu przedsiębiorstwem motoryzacyjnym w Polsce w drugiej połowie lat 30. XX w. Według Kazimierza Groniowskiego (*Technika motoryzacyjna w Polsce w okresie międzywojennym*) w latach 1937–1939 wprowadziło ono do obrotu 7600 pojazdów. Gros zmontowanych tam podwozi trafiło do zakładów karosujących. Były to głównie podwozia samochodów półciężarowych, ciężarowych i autobusów. W przypadku samochodów osobowych nadwozia do nich (w przeważającej części o nowocześniejszej, samonośnej konstrukcji) budowane były z dostarczanych przez producenta podstawowego (GM) gotowych wytlóczek blaszanych, na miejscu, w montowni, która posiadała własną spawalnię, lakiernię i tapicernię – zakład

opuszczał pojazd kompletny. Jak podaje Groniowski, ogółem w okresie trzech lat montownię Lilpopa opuściły 2902 podwozia samochodów półciężarowych, ciężarowych i autobusów. Zdaniem autora prawdopodobnie wszystkie zostały zabudowane przez zewnętrzne, krajowe firmy karoseryjne, takie jak opisane w książce Zakłady Przemysłowe „Bielany” SA, „Brzeskiauto”, Wytwórnia Karoserii i Przyczepki Samochodowych Józef Zagórski czy Fabryka Karoserii i Wyrobów Metalowych Jan Molin i S-ka.

Po agresji niemieckiej na Polskę we wrześniu 1939 r. większość zakładów motoryzacyjnych, w tym montowni samochodów, wytwórni nadwozi czy innych firm działających na rzecz motoryzacji, została przejęta przez okupanta. W czasie okupacji były one wykorzystywane do pracy na rzecz III Rzeszy. Po wojnie żaden z opisanych w niniejszej książce zakładów nie powrócił do działalności związanej z wytwórczością nadwozi samochodowych.

Niniejsza książka składa się z ośmiu rozdziałów. Wprowadzający, obszerny rozdział 1 przedstawia historię przemysłu karoseryjnego na świecie od czasów starożytnych aż do II wojny światowej oraz ewolucję konstrukcji nadwozi i technologii ich wytwarzania. Czytelnik ma możliwość skonfrontowania polskiej wytwórczości z tendencjami i dokonaniem światowymi w tym zakresie. W rozdziałach od 2 do 8 przedstawiono polskie zakłady karoseryjne działające w okresie dwudziestolecia międzywojennego, przy czym – z uwagi na dostępność zachowanych materiałów archiwalnych oraz skalę produkcji – najwięcej uwagi poświęcono firmom: „Brzeskiauto”, Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz oraz Centralne Warsztaty Samochodowe / Państwowe Zakłady Inżynierii (rozdziały 2, 3 i 7). Zdecydowanie mniej uwagi autor poświęcił ewolucji konstrukcji nadwozi samochodów ciężarowych, wychodząc z założenia, że ich rozwój nie był tak burzliwy jak w przypadku samochodów osobowych. Ukształtowana jeszcze na przełomie XIX i XX wieku klasyczna kompletacja ciężarówki, tj. rama z zespołami mechanicznymi, kabina kierowcy i – w zależności od potrzeb – odpowiednia zabudowa nie zmieniła się niemal do czasów współczesnych.

Materiały wykorzystane w książce pochodzą w większości z gazet i czasopism motoryzacyjnych, jakie ukazywały się w Polsce w okresie dwudziestolecia międzywojennego, takich jak m.in.: „Auto”, „Autolot”, „Auto i Sport”, „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy”, „Nowiny Techniczne”, „Przegląd Techniczny”, „Samochód”, „Szofer Polski” i „Technika Samochodowa”, jak również z czasopism powojennych, jak „Automobilista”, „Classic Auto” czy „Młody Technik”. Bardzo istotnym źródłem informacji były również powojenne publikacje zwarte, w szczególności te dotyczące m.in. historii i działalności Centralnych Warsztatów Samochodowych i Państwowych Zakładów Inżynierii autorstwa Jana Tarczyńskiego, książki Aleksandra Rummla, Witolda Rychtera, Tomasza Szczerbickiego, Aleksandra M. Rostockiego, Kazimierza Groniowskiego i Mariusza W. Majewskiego oraz cenne opracowania Dobiesława Wielńskiego, prezentujące mało znane fakty z działalności poznańskiej firmy „Brzeskiauto”. Wiele informacji zamieszczonych w książce pochodzi z licznych stron internetowych poświęconych tematyce motoryzacyjnej.

Książkę obficie zilustrowano rysunkami i fotografiami, w tym unikatowymi, prezentowanymi po raz pierwszy, m.in. przedstawiającymi pojazdy z nadwoziami wykonanymi przez Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz oraz Szydłowiecką Fabrykę Braci Węgrzeckich. Autor skorzystał również z bogatego zbioru fotografii Narodowego Archiwum Cyfrowego. Liczne reprodukcje reklam pochodzą

w większości z wymienionych wcześniej przedwojennych gazet i czasopism motoryzacyjnych. Ponadto zamieszczono wiele fotografii własnych autora, wykonanych podczas aukcji i wystaw samochodów zabytkowych.

Autor wyraża wielkie podziękowania wszystkim, którzy przyczynili się do powstania niniejszego opracowania. W szczególności zechcą je przyjąć: Pan Paweł Łaski, Pani Sława Lorenc-Hanusz, Pan Wiesław Wismont i Pan Żiwko Michajłow, za udostępnienie informacji oraz nieznanymi fotografii związanych z działalnością Szydłowieckiej Fabryki Braci Węgrzeckich, Pan Pál Négyesi z Węgier za przekazanie nieznanymi zdjęć (odnalezionych w Departamencie Handlu USA), dokumentujących dokonania polskiego przemysłu karoseryjnego oraz Narodowe Archiwum Cyfrowe za udostępnienie wspaniałych, unikatowych fotografii. Specjalne podziękowanie autor kieruje do Pana Bartka Idzikowskiego za przekazanie cennych, merytorycznych uwag dotyczących zawartości niniejszej książki.

Autor ma nadzieję, że prezentowany w niniejszym opracowaniu materiał przybliży Czytelnikowi zagadnienia dotyczące historii gospodarczej II RP i wzbogaci jego wiedzę z tego zakresu, jednocześnie zdając sobie sprawę, że zgromadzone informacje nie wyczerpują całkowicie tematu. Być może w archiwach prywatnych w kraju bądź za granicą znajduje się jeszcze wiele równie interesujących i niepublikowanych dotychczas materiałów, które mogłyby stać się w przyszłości przyczynkiem do kolejnej publikacji.

Warszawa, styczeń 2021 r.

Zakłady Przemysłowe „Bielany” SA 1931–1944

„Codzienna Gazeta Handlowa” w numerze 9 z października 1938 r., w którym przedstawiano firmy wystawiające swe wyroby na Targach Poznańskich, tak charakteryzowała spółkę akcyjną ZP „Bielany” (pisownia oryginalna).

„Firma ta nie mając możliwości wystawić swej kompletnej produkcji ze względu na brak miejsca na stoisku wystawiła jedynie doniosły fragment z dziedziny polskiego przemysłu karoseryjnego. Mianowicie fotografia prasy o ciśnieniu 400.000 kg. do wytłaczania całych bloków karoseryjnych i części samochodów, samolotów i motocykli – daje ciekawy wyraz wydajności pracy i gatunku produkcji firmy a jednocześnie orientuje do czego doszedł polski przemysł karoseryjny. Jako eksponaty widzieliśmy: błotniki samochodowe, motocyklowe, zbiornik paliwa motocyklowego – wszystko wykonane przez tłoczenie mechaniczne”.

W okresie 20-lecia międzywojennego firma ZP „Bielany” SA należała do największych, odznaczających się wieloletnimi tradycjami zakładów tzw. produkcji pomocniczej dla przemysłu motoryzacyjnego. Rozwój tej dziedziny w Polsce przypada na wczesne lata 20. XX wieku. Najpierw mniejsze, a potem większe przedsiębiorstwa zaczęły wówczas dostarczać części zamienne warsztatom naprawczym, umożliwiając tym samym ograniczenie kosztownego importu. Najwcześniej rozwinęła się produkcja wyrobów z blachy, takich jak generatory acetylenowe do oświetlenia, pneumatyczne sygnały dźwiękowe, zbiorniki paliwa, chłodnice itp. oraz materiałów tapicerskich i rymarskich. W zakresie wytwarzania wyrobów z blachy wszystkich konkurentów zdystansowały Zakłady Przemysłowe „Bielany” SA.

Założycielem firmy był Antoni Więckowski, człowiek o wielkich zdolnościach fachowo-organizacyjnych. Zaczynał w 1925 r. jako rzemieślnik, właściciel warsztatu samochodowo-blacharskiego mieszczącego się w Warszawie przy ul. Nowogrodzkiej 39. Następnie uruchomił niewielką wytwórnię chłodnic i gaśnic o nazwie „Tank”, położoną w Warszawie przy ul. Widok 24. W 1931 r. została ona przekształcona w Zakłady Przemysłowe „Bielany” SA z siedzibą na warszawskich Bielanych przy ul. Kamedułów 71 (obecnie ul. Gwiaździsta). Udziałowcami spółki byli Antoni i Maria Więckowscy oraz Kazimierz Socha. W późniejszym czasie dołączył jeszcze Ludwik Śliwowski. Początkowo na terenie powstałej inwestycji funkcjonowała odlewnia metali i żelaza. Profil działalności został rozszerzony o produkcję akcesoriów oraz części samochodowych. Jak wspomniano w cytowanej na wstępie informacji prasowej, w drugiej połowie lat 30. XX wieku ZP „Bielany” SA wytwarzały wyroby blacharskie w szerokim asortymencie: chłodnice samochodowe, lotnicze i do sprzętu pancernego (m.in. do czołgów 7TP), zbiorniki paliwa, błotniki samochodowe i motocyklowe, elementy karoserii samochodów osobowych i ciężarowych, nadwozia bocznych wózków motocyklowych, elementy tłoczone, kompletne nadwozia autobusowe, a także gaśnice przeciwpożarowe „Perkeo”, „Minimax” oraz

5.1

Reklama
ZP „Bielany” SA
zamieszczona
w czasopiśmie
„Przegląd Techniczny”
w 1934 r.



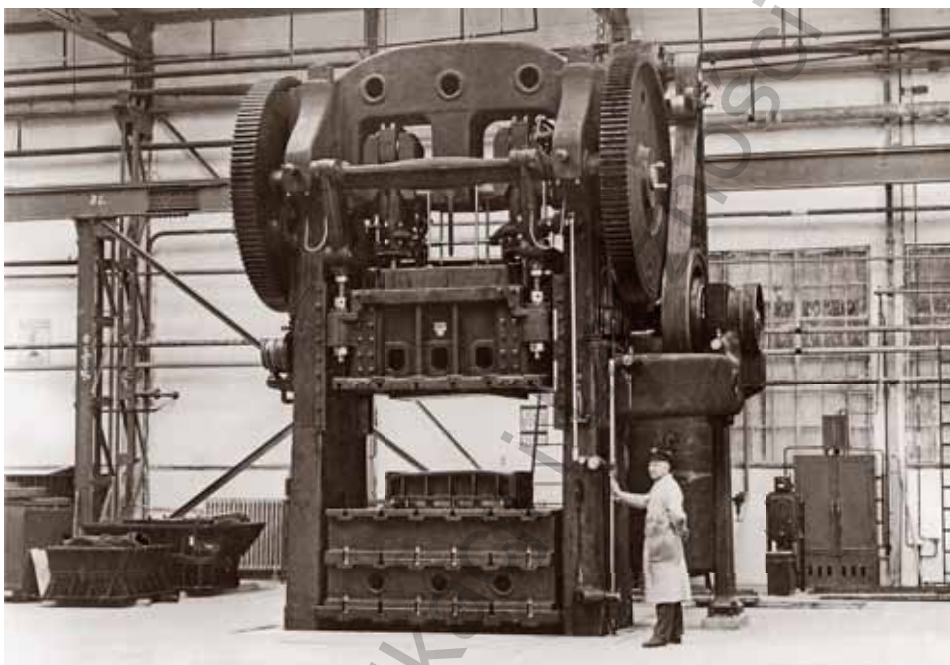
„Syrena”. O wysokiej jakości tych ostatnich świadczył fakt, iż zostały one zalecone do użytku służbowego przez Ministerstwo Spraw Wojskowych RP. Z racji produkowanego asortymentu zakłady nazywane były przez warszawiaków „Błaszanką”.

W połowie lat 30. specjalnością firmy stały się wyroby tłoczone, a ich różnorodność zwiększyła się szczególnie w 1936 r., gdy w fabryce zainstalowano drugą w Polsce (po poznańskim „Cegielskim”) potężną, ważącą 110 ton prasę dostosowaną do tłoczenia elementów nadwozi, umożliwiającą wykonanie sześciu elementów na minutę. Było to w tym czasie jedno z nielicznych takich urządzeń w Europie. W zakresie głębokiego tłoczenia blach „Bielany” współpracowały z Państwowymi Zakładami Inżynierii (PZInż.) i Koncesjonowaną Wytwórnią Samochodów „Lilpop, Rau & Loewenstein” SA. Dzięki temu ZP „Bielany” osiągnęły silną i stabilną pozycję na krajowym rynku. Dla PZInż. wykonywały elementy oblachowania do produkowanych tam osobowych Fiatów. Należy zaznaczyć, że proces wytlaczania blach wymagał oprzyrządowania, które byłoby zbyt kosztowne w przypadku tak małych serii, jakie wytwarzano wtedy w Polsce. W PZInż. nie posiadano takich urządzeń i problem ten rozwiązywano w ten sposób, że z Włoch sprowadzano na krótki okres tłoczniki dla zakładów „Bielany”, które przy użyciu prasy, z blach dostarczanych przez polskie huty, wykonywały całoroczną produkcję oblachowania przewidzianą przez PZInż. Następnie tłoczniki te wysyłano do innych zakładów montażowych FIAT-a – w Niemczech, Czechosłowacji czy Francji.

Podobną współpracę nawiązano z Koncesjonowaną Wytwórnią Samochodów „Lilpop, Rau & Loewenstein” SA. ZP „Bielany” SA produkowały oblachowanie do montowanych tam ciężarowych Chevroletów – m.in. błotniki i elementy kabin. Jednak najważniejszym efektem tej kooperacji była produkcja od 1937 r. nadwozi autobusów miejskich na bazie montowanych u Lilpopa podwozi ciężarowych Chevroletów 183 (liczba 183, a dokładnie 183,5, podobnie jak w przypadku innych modeli Chevroletów oznaczała rozstaw osi w calach, czyli 4661 mm). Autobusy miały zasilić stołeczną komunikację.

5.2

Prasa do tłoczenia elementów nadwozi samochodowych w zakładach Daimler-Benz (1928); podobną posiadały ZP „Bielany”



Warto zaznaczyć, że rok 1936 był przełomowy dla komunikacji miejskiej w Warszawie. Gospodarka kraju zaczęła wychodzić z zapaści po latach kryzysu. Znacząco zwiększyła się liczba ludności stolicy – w porównaniu ze stanem z 1919 r., kiedy mieszkało w niej 820 tys. osób, w 1936 r. było to już 1,25 mln mieszkańców. Niejako wymusiło to rozbudowę komunikacji miejskiej oraz zaowocowało wieloma przemianami komunikacyjnymi w Warszawie. Większy nacisk położono na rozwój komunikacji autobusowej, zostało uruchomionych wiele nowych, dodatkowych linii. Do połowy lat 30. warszawska komunikacja autobusowa oparta była głównie na

5.3

Chevrolet EFD 183 „Bielany” na terenie zakładów Lilpop, Rau & Loewenstein (1937)



mocno już przestarzałych i nieekonomicznych francuskich autobusach marki Somua, pochodzących z dostaw z lat 20. Pojawiła się konieczność zwiększenia liczebności taboru oraz jego unowocześnienia i rozbudowy.

Projekt nowego typu autobusu został opracowany specjalnie dla warunków miejskich. Autorem nadwozia był pracownik ZP „Bielany”, inż. Mieczysław Łukawski (po wojnie autor takich konstrukcji jak m.in. Pionier czy Cyklop). Pojazd otrzymał oznaczenie Chevrolet EFD 183. Podobnie jak wszystkie montowane przez Lilpopa samochody licencyjne, osobowe, dostawcze i ciężarowe (z wyjątkiem typu 155), podwozia autobusowe miały montowane rządowe, 6-cylindrowe górnozaworowe silniki benzynowe o pojemności skokowej 3548 cm³; identyczne były też 3-biegowe mechaniczne skrzynie biegów oraz zespoły podwoziowe, takie jak mosty przednie i tylne, układy kierownicze czy koła. Autobus powstawał w dwóch etapach. Pierwszy etap był realizowany w zakładzie LR&L przy ul. Bema 65 w Warszawie i polegał na skompletowaniu podwozia pojazdu. Do ramy montowano kompletne zespoły: silnik, skrzynię biegów, przednie zawieszenie, tylny most, układ kierowniczy, układ hamulcowy i koła. Tak skompletowane podwozie dostarczano następnie do Zakładów Przemysłowych „Bielany” SA w celu zabudowy nadwozia wraz z wyposażeniem, takim jak siedzenia, wykładziny podłogi i ścian nadwozia, instalacja elektryczna itp.

Nadwozie autobusu, typu wagonowego, wykonane było w całości ze stalowych blach mocowanych na kratownicy. Pierwszy Chevrolet EFD 183 z serii 26 sztuk (o numerach taborowych od 74 do 99) pojawił się na ulicach Warszawy 12 lipca 1937 r.

Już w pierwszych tygodniach eksploatacji okazało się, że jest to bardzo udana konstrukcja. Autobus był lżejszy i mniejszy od używanych dotychczas (Somua, Büsing czy Henschel), miał 26 miejsc siedzących i siedem stojących. Niezbyt duże gabaryty pojazdu sprawiały, że – jako bardzo zwrotny – doskonale radził sobie na wąskich i już mocno zatłoczonych w końcu lat 30. ulicach stolicy. Sześciocylindrowa



5.4

*Mieczysław Łukawski,
konstruktor nadwozia
autobusu miejskiego
Chevrolet
EFD 183 „Bielany”,
w samochodzie
„Cyklop” własnej
konstrukcji (1952)*

5.5

Montaż nadwozi autobusowych do Chevroletów 183 EFD w ZP „Bielany” SA przy ul. Kamedułów 71 w Warszawie



jednostka napędowa charakteryzowała się wysoką kulturą pracy, a jakość użytych do produkcji materiałów wyposażenia wnętrza i standard ich wykończenia stały na wysokim poziomie. Ciekawostką konstrukcyjną stanowił fakt, że dwuskrzydłowe drzwi umieszczone w środkowej i tylnej części autobusu z prawej strony były otwierane oburącz przez wsiadających lub wysiadających pasażerów. Uchylnie przednie i boczne szyby oraz dwa lukki dachowe znacznie poprawiały wentylację autobusu, zwłaszcza w czasie letnich upałów. Pojazd miał również dodatkowe drzwi dla kierowcy, usytuowane po lewej stronie. Jedynym elementem archaicznym były mechaniczne kierunkowskazy, umieszczone na przedniej ścianie nadwozia.

Nowy autobus już od chwili pojawienia się zyskał duże uznanie warszawiaków, którzy nazywali go „Chevrolet Bielany”. Łącznie w latach 1937–1939 na ulice Warszawy wyjechało 60 takich pojazdów (następne serie, wprowadzane do ruchu od 1938 r. oznaczano numerami taborowymi od 100 wzwyż). Zgodnie z przedwojennymi przepisami dotyczącymi barw pojazdów warszawskiej komunikacji miejskiej (autobusów i tramwajów) Chevrolety malowano na kolor czerwono-żółty. Autobusy obsługiwały głównie linie A, L i G. Jeden z Chevroletów EFD 183 zasilił nawet komunikację miejską w Lublinie.

Według danych archiwalnych Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM) w Warszawie, tuż przed wojną, w marcu 1939 r., Chevrolety EFD 183 stanowiły niemal połowę całego stołecznego taboru – na 132 eksploatowane autobusy miejskie 60 pojazdów było marki Chevrolet.

W kwietniu i lipcu 1939 r. ogłoszono dalsze przetargi na dostawy takiego samego taboru, który miał dotrzeć w końcu roku, już do nowej zajezdni na 200 autobusów przy ul. Inflanckiej, lecz wybuch wojny uniemożliwił dalszą produkcję. Prawdopodobnie pierwsze wyprodukowane pojazdy z nowych dostaw zostały od razu przeznaczone na potrzeby wojska.

Jak widać, ZP „Bielany” SA w drugiej połowie lat 30. XX wieku stały na solidnych podstawach finansowych i ekonomicznych. Jak podaje Kazimierz Groniowski

5.6

*Autobus Chevrolet
linii G u zbiegu
ulic Miodowej
i Senatorskiej
w Warszawie*



(*Technika motoryzacyjna w Polsce w okresie międzywojennym*) w 1938 r. zakłady zatrudniały 736 pracowników, stając się największym przedsiębiorstwem w północnej części Warszawy.

Zachęcony sukcesami firmy jej właściciel Antoni Więckowski, jako człowiek energiczny i operatywny, w roku 1937 podjął decyzję opracowania i wykonania prototypu popularnego samochodu osobowego, który mógłby zastąpić przestarzałe już Polskie Fiaty 508. W rezultacie długich starań otrzymał od władz pozwolenie na uruchomienie fabryki samochodów osobowych polskiej konstrukcji. Miało to nastąpić po wygaśnięciu w roku 1941 umowy z koncernem FIAT. Nowy pojazd, określony od inicjałów właściciela „Bielan” symbolem AW, miał być produkowany seryjnie w nowym i nowoczesnie wyposażonym zakładzie. Z myślą o jego budowie zakupiono działkę w podwarszawskich Łomiankach, a pierwsze oprzyrządowanie zaczęto dostarczać już w połowie 1939 r. W przyszłościowych planach przewidywano wybudowanie w Grabowie k. Warki własnej odlewni. Prowadzone w tajemnicy prace konstrukcyjne nad samochodem AW rozpoczęto w 1937 r. Twórcami konstrukcji byli doświadczeni inżynierowie z Biura Studiów PZInż.: Jan Werner i Waław Cywiński (silnik), Mieczysław Dębicki i Ludomir Jakusz (rama, przednie zawieszenie, układ kierowniczy), Mieczysław Skwierczyński (tylny most, zawieszenie tylne, układ hamulcowy) oraz inż. Mieczysław Łukawski, pracownik ZP „Bielany” SA (nadwozie). Samochód AW był wyposażony w 4-cylindrowy silnik dolnozaworowy o pojemności skokowej 1300 cm³ i mocy 32 KM przy 3600 obr/min. Kolejny model pojazdu miał już posiadać nowocześniejszą jednostkę górnozaworową o mocy podwyższonej do 40 KM. Podwozie miało konstrukcję ramową; umieszczone blisko siebie i połączone w części środkowej podłużnice ramy tworzyły niejako centralną belkę, która rozwidlała się z przodu i z tyłu na szerokość odpowiadającą odległości punktów mocowania resorów. Do środkowej części ramy

były przymocowane cztery wsporniki, służące do zamocowania nadwozia. Do serijnej produkcji przewidziano karoserię w postaci dwudrzwiowej karety o estetycznej, opływowej sylwetce.

Prototyp pojazdu AW przechodził próby drogowe z nadwoziem typu kabriolet, o prostych „pontonowych” kształtach, możliwych do wykonania sposobem rzemieślniczym. W czasie testów przebyto bezawaryjnie 40 tys. km. Szybkość maksymalna samochodu wynosiła około 100 km/h, a zużycie paliwa wahało się w granicach 9–11 dm³/100 km. Po zakończeniu prób drogowych, po przejechaniu 100–120 tys. km, miały rozpocząć się badania serii informacyjnej, złożonej z sześciu pojazdów, wykonanych całkowicie w kraju. W roku 1939 podzespoły silników i podwozi był już w trakcie produkcji. Prototyp samochodu, dokumentacja, a nawet i jego fotografie zaginęły jednak w wyniku działań wojennych. Jak podaje Jan Tarczyński w książce *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, w roku 1945 inż. Mieczysław Skwierczyński, będąc wraz z Antonim Więckowskim na terenie zniszczonej fabryki przy ul. Kamedułów, widział jedną z sześciu ram przygotowanych z myślą o serii informacyjnej. Rama ta została przypuszczalnie wywieziona na złom przy przejmowaniu posesji przez zakład uspołeczniony.

Po klęsce wrześniowej w 1939 r. ZP „Bielany” zostały przejęte przez władze okupacyjne. Zakład nadal istniał i prowadził działalność o podobnym profilu jak przed wojną. Wytwarzano m.in. chłodnice, zbiorniki paliwowe i olejowe, elementy obładowania karoserii, wyroby z metali lekkich oraz świadczone wszelkiego rodzaju usługi blacharskie, spawalnicze i ślusarskie. Jak wynika z reklam zamieszczonych w książce telefonicznej dla Warszawy, wydanej w 1942 r. przez władze niemieckie, została zmieniona forma organizacyjno-prawna zakładu – ze spółki akcyjnej na spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością (niem. GmbH – *Gesellschaft mit beschränkter Haftung*). Do wybuchu Powstania Warszawskiego w „Błasance” i pobliskiej „Śmigłowiec” (pod tym samym adresem znajdowała się fabryka śmigieł Włodzimierza Szomańskiego) pracowało około 800 robotników, nadzorowanych przez kilkudziesięciu Ukraińców z Werkschutzpolizei. Na terenie zakładów polskie podziemie dokonywało licznych działań dywersyjnych; m.in. w czerwcu 1944 r. Batalion Armii Ludowej im. Czwartaków przeprowadził udaną akcję, co upamiętnia tablica, znajdująca się od strony ul. Gwiazdzistej. W lipcu 1944 r. władze okupacyjne zarządziły unieruchomienie i przygotowanie ewakuacji zakładów, pozostawiając tam jedynie strażę niemieckie.

Nie wiadomo, jaką rolę odgrywał w tym czasie Antoni Więckowski. Wiadomo tylko, że podczas okupacji od połowy 1942 r. do wybuchu Powstania Warszawskiego

5.7

Reklama

ZP „Bielany” SA

zamieszczona

w niemieckiej książce

telefonicznej dla

Warszawy z 1942 r.



5.8

Tablica upamiętniająca akcję dywersyjną przeprowadzoną przez Batalion Armii Ludowej im. Czwartaków w czerwcu 1944 r.



5.9

Zachowany i wielokrotnie przekształcany budynek frontowy ZP „Bielany” SA u zbiegu ulic Gwiaździstej i Tczewskiej w Warszawie





5.10

*Jeden z ocalałych
z wojny
Chevroletów EFD 183
przy pl. Trzech Krzyży
w Warszawie (1947)*

prowadził przy ul. Senatorskiej 33, w pobliżu kościoła pw. św. Antoniego konspiracyjny warsztat ślusarski, w którym wytwarzano m.in. plecakowe miotacze płomieni. Wyprodukowano w tym okresie ok. 400 egzemplarzy tej broni.

Podczas powstania zabudowania „Błaszanki” znacznie ucierpiały. Do dzisiaj z całego ich zespołu zachował się tylko zupełnie przekształcony budynek frontowy u zbiegu ulic Gwiaździstej i Tczewskiej. Na jego zapleczu znajduje się obecnie kameralne osiedle „Imaginarium” wybudowane w latach 2007–2011.

Z pokaźnej liczby zabudowanych na Bielanych autobusów miejskich Chevrolet EFD 183 do końca wojny dotrwały tylko trzy uszkodzone egzemplarze. Jednak stopień ich zniszczenia był tak znaczny, że musiały przejść gruntowny remont, polegający m.in. na całkowitej przebudowie części pasażerskiej nadwozia – pojazdy otrzymały nowe okna, przebudowano przednią ścianę pojazdu itd. Autobusy pełniły swoje funkcje przewozowe w Warszawie do 1949 r.