

# Rummel, Aleksander

---

## Autobiografia

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 35/2 - 3, 149-206

---

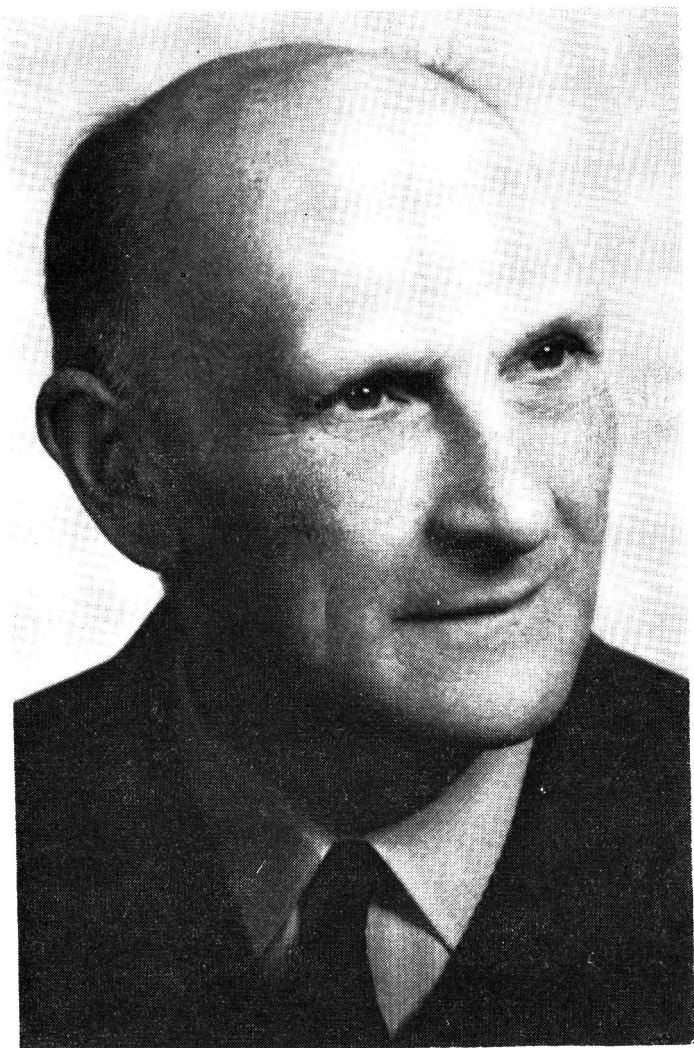
1990

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.





Ryc. 1. Prof. Aleksander Rummel

*Aleksander Rummel*

#### AUTOBIOGRAFIA

Urodziłem się dnia 28 lutego 1908 r. w stolicy imperium rosyjskiego — Petersburgu.

Należę do bardzo starej rodziny szlacheckiej pochodzenia niemieckiego. Potwierdzone wiadomości o rodzie Rummel pochodzą z epoki wojen krzyżowych, podczas których nosiliśmy nazwisko Freiherr von Rummel — Ritter zu Moers.

W pełni udokumentowana historia naszej rodziny rozpoczyna się w Kurlandii w 1332 r. Po poddaniu w roku 1561 Kurlandii królowi polskiemu Zygmuntowi Augustowi, kraj ten został włączony do Polski. Po przyłączeniu tych ziem do Polski, Jerzy Jan baron Rummel ożenił się w 1690 r. z Katarzyną Wereszczako córką Maksymiliana starosty łuckiego i Katarzyny z domu Puzyna. Młodzi przesiedlili się do majątku Kamień na Wołyniu, zakupując równocześnie w powiecie grodzieńskim cztery posiadłości: Rummlówek, Gnojnice, Hermanówka i Kąkole. Syn Jerzego — Ferdynand ożenił się z Marią Luizą, hrabianką de la Roche Aymon, natomiast jego syn Gotlich Piotr — z księżniczką Rozalią Ossolińską (w 1747 r.). Odtąd pierwsza linia rodziny Rummlów ulega polonizacji. Do linii tej należą i ja — ostatni Rummel w Polsce.

Po zakończeniu studiów na kierunku samochodowym Politechniki Gdańskiej w grudniu 1934 r. zostałem przyjęty do Biura Studiów Państwowych Zakładów Inżynierii w Warszawie, wykonujących różne prace z zakresu konstruowania i badania pojazdów samochodowych. Można powiedzieć, że miałem podwójne szczęście, gdyż zostałem przydzielony w charakterze samodzielnego konstruktora do zespołu podejmującego zadanie skonstruowania dużego samochodu osobowego, który w założeniach miał nie ustępować najnowocześniejszym konstrukcjom tego typu na świecie. Moim zadaniem było wykonanie pełnych obliczeń trakcyjnych pojazdu oraz zaprojektowanie zawieszenia oraz napędu. Samochód został zaprezentowany i oznaczony jako LS.

Czułem się również wysoce usatysfakcjonowanym, iż miałem zaszc-

czyt odbyć pierwszą część obowiązkowej służby wojskowej we Włodzimirzu Wołyńskim, w artylerii konnej łączącej wg. gen. Bema cnoty jazdy z kunsztem artylerii. Drugą część służby odbyłem w Centrum Wyszkożenia Broni Pancernych w twierdzy Modlin, natomiast praktykę wojskową — w szwadronie pancernym Wielkopolskiej Brygady Kawalerii. Po ukończeniu rocznego szkolenia wojskowego powróciłem do Biura Studiów PZInż.; gdzie przydzielony do oddziału doświadczalnego rozpocząłem badania prototypu. Jednocześnie podjąłem zadanie przekonstruowania silnika ciągnika artyleryjskiego C4P, celem powiększenia jego mocy. W wyniku wykonanej przeze mnie rekonstrukcji silnika, jego moc zwiększona została o 41%. Ulepszony silnik skierowany został do produkcji, a wyposażone w te silniki ciągniki artyleryjskie (C4P) znacznie zwiększyły swoje możliwości trakcyjno-terenowe.

1 kwietnia 1938 r. zostałem zaangażowany w charakterze kierownika samochodowego biura konstrukcyjnego, w rozpoczynających produkcję licencyjnych samochodów ciężarowych Zakładach Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie.

Zadaniem uruchamianego biura konstrukcyjnego było dostosowanie dokumentacji amerykańskiej do warunków polskich, jak również prowadzenie prac rozwojowych samochodów licencyjnych Chevrolet 157, celem powiększenia ich przebiegu i sprawności. Niezależnie od prac zleconych przez dyrekcję, z własnej inicjatywy przystąpiłem do opracowywania samochodu terenowego typu wojskowego z napędem na wszystkie cztery koła.

W drugiej połowie czerwca 1939 r. mgr Czesław Peche — prezes uruchamianego przedsiębiorstwa Zakłady Samochodowe, mającego należeć do potężnego państwowego koncernu metalurgicznego Wspólnota Interesów — zaproponował mi objęcie stanowiska kierownika działu konstrukcyjno-badawczego firmy. W skład działu miały wchodzić: biuro konstrukcyjne, zakład doświadczalny i oddział normalizacji. Na początek zaproponowano mi 1800 złotych miesięcznie oraz użytkowanie pięciopokojowej willi z ogrodem w Stalowej Woli. Piszę o tym wszystkim, bowiem miałem wówczas trzydzieści jeden lat, a to co mi zaproponowano było wynagrodzeniem dość wysokim, chociaż stosunkowo często uzyskiwanym przez cenionych inżynierów, szczególnie tych, którzy decydowali się na pracę w obiektach Centralnego Okręgu Przemysłowego. Warto może wspomnieć, że zarobki energicznych i inteligentnych inżynierów (w latach trzydziestych) należały do wyższych w kraju. Przykładowo: kierownik większego działu w fabryce zarabiał miesięcznie 2000-2500 zł.; dyrektor techniczny większego zakładu — około 4000 zł.; dyrektor dużego zakładu — około 6000 zł.

Tak więc moje zarobki — zarobki inżyniera konstruktora należały do wyższych w kraju. Można więc powiedzieć, że nie tylko moje zarobki lecz zaproponowany mi szeroki zakres pracy wraz z prawem prokury

i związane z tym szybsze awanse, wysunęły mnie raczej nieco przed innych inżynierów o podobnych kwalifikacjach.

Biorąc pod uwagę tzw. rynkowy charakter gospodarki II Rzeczypospolitej, należy przyjąć, że zaproponowane mi warunki były (przypuszczalnie) odpowiednio skalkulowane przez ekonomistów Wspólnoty Interesów, a więc należy sądzić, że były one materialnym ekwiwalentem moich umiejętności inżynierskich. Zbyt skromnie to może nie brzmi, ale chcę w ten sposób zobrazować zarówno swoją ówczesną pozycję zawodową, jak też status inżyniera w II Rzeczypospolitej.

Powiedziałem tu o swoich umiejętnościach inżynierskich, pod którym to pojęciem rozumiem zarówno studia techniczne, zdolności organizacyjne charakteryzujące naszą rodzinę, jak i praktykę w specjalistycznych biurach konstrukcyjnych.

Uprzedzając w tym miejscu opis swoich studiów, jak też pracy zawodowej, chcę podkreślić, że stanowią czwarte pokolenie inżynierów w swojej rodzinie. Jest to niezwykle ciekawy przypadek i jak sądzę — raczej rzadki w historii Polski, dlatego chciałbym tej sprawie poświęcić nieco miejsca.

Inżynierskie tradycje w rodzinie zapoczątkował mój pradziad — Julian Jakub Rummel (1823 - 1862). Urodził się w 1823 r. w majątku Hermanówka w Grodzieńskim. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu ukończył w 1845 r., po czym przez kilka lat pracował w dziedzinie budownictwa wojennego. Po pewnym czasie otrzymał skierowanie do departamentu zasobów naturalnych ministerstwa wojny, z ramienia którego zajmował się badaniem pokładów ropy naftowej w rejonie Baku. W trakcie tych prac zaprojektował platformę wiertniczą do wydobywania ropy spod dna morza, które to rozwiązanie było pierwszym w Rosji, a prawdopodobnie także pierwszym, bądź jednym z pierwszych w świecie. Podczas prowadzenia badań platformy latem 1862 r. pradziad mój — wówczas kapitan Korpusu Inżynierów Komunikacji — doznał ciężkiego porażenia słonecznego i zmarł wkrótce w rodzinnej Hermanówce, dokąd przywieziony został po wypadku.

Majątki Rummlów w Grodzieńskim zostały skonfiskowane przez władze carskie po Powstaniu Styczniowym, w którym rodzina brała aktywny udział. Po utracie majątków moja prababka z siedmiorgiem dzieci przeniosła się do Petersburga, gdzie prowadziła pensjonat.

Drugim inżynierem w rodzinie był mój dziadek — Władysław Antoni Rummel (1854-1930). Urodził się w majątku Hermanówka 13 IX 1854 r. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu ukończył w 1875 r., po czym skierowany został do budowy portu wojennego w Libawie. Po pewnym czasie został oddelegowany do Rygi, gdzie zajmował stanowisko prowadzącego prace związane z rozbudową tamtejszego portu. Powiezenie trzydziestokilkuletniemu inżynierowi tak poważnej funkcji świadczy wyraźnie o zaufaniu jakim cieszył się wśród przełożonych, co nie-

wątpliwie było związane z jego umiejętnościami z zakresu budownictwa hydrotechnicznego. Kolejnym potwierdzeniem tego faktu może być przeniesienie go do Tallina, gdzie pracował przy przebudowie tamtejszego portu do 1908 r., zajmując w ostatnim okresie stanowisko głównego inżyniera.

W 1909 r. powołany został na stanowisko naczelnego inżyniera portu w Petersburgu, które to stanowisko zajmował do początku 1921 r., czyli zarówno w czasach carskiej, jak i radzieckiej Rosji — co niewątpliwie najlepiej świadczy o jego bardzo mocnej pozycji zawodowej w zakresie budownictwa hydrotechnicznego. Równocześnie z podjęciem pracy w Petersburgu powierzono mu przeprowadzenie prac studialnych nad możliwością rozbudowy portów w Murmańsku i Archangielsku, z uwzględnieniem możliwości polepszenia ich połączeń z Petersburgiem. W ramach tych prac zaproponowano rozbudowę połączeń kolejowych oraz budowę kanału łączącego morze Białe przez jezioro Onega z Petersburgiem.

Po wybuchu I wojny światowej Władysław Rummel otrzymał techniczne kierownictwo portów w Murmańsku i Archangielsku (zachowując cały czas stanowisko naczelnego inżyniera portu petersburskiego) wraz z zadaniem przystosowania ich do znacznie zwiększonych przeładunków związanych z dostawami materiałów wojennych z Francji, Anglii i Ameryki. Pod jego kierownictwem w obu portach zbudowano wiele nowych basenów i nadbrzeży, rozbudowano ich infrastrukturę techniczną oraz znacznie usprawniono ich połączenia kolejowe z Petersburgiem (wówczas już Piotrogradem).

W 1921 r. Władysław Rummel wyjechał do Polski, gdzie natychmiast związał się z grupą ludzi propagujących budowę polskiego portu nad Bałtykiem. W tym gronie Władysław Rummel był niewątpliwie jednym z najbardziej doświadczonych inżynierów z zakresu budowy portów, toteż nic dziwnego, że był jednym z głównych opiniodawców Rządu Polskiego z zakresu technicznego projektu budowy portu w Gdyni, a po rozpoczęciu jego realizacji — jednym z konsultantów. Był przedstawicielem Polski i członkiem Polsko-Francuskiego Konsorcjum powołanego do budowy portu w Gdyni, biorąc w tych pracach czynny udział. Władysław Rummel zmarł w Warszawie 2 marca 1930 r.

Trzecim inżynierem w rodzinie był Julian Eugeniusz Rummel (1879-1953). Urodził się 29 IX 1879 r. w Libawie. Po ukończeniu gimnazjum w Rewlu (Tallinie) oraz Cesarskiej Szkoły Komercyjnej w Petersburgu, na dalsze studia wysłany został do Anglii. Przed rozpoczęciem w 1898 r. studiów na politechnice West Scotland Technical College of Glasgow, ukończył jednoroczny kurs matematyki na uniwersytecie w Cambridge. Po ukończeniu studiów technicznych w Wielkiej Brytanii powrócił do Petersburga. Na dalsze losy mego ojca, a szczególnie jego działalności zawodowej, ogromny wpływ miał ów dualizm wykształcenia. Ojciec mój

będąc inżynierem miał przecież także dobre przygotowanie ekonomiczne. Nic też chyba dziwnego, że jego największe sukcesy — to te sfery, gdzie działalność inżynierska musiała być podbudowana solidnym rachunkiem ekonomicznym. Pierwszą pracą zawodową, którą podjął była praca w petersburskim przedstawicielstwie francuskiej firmy samochodowej De Dion Bouton. Niebawem ojciec mój nabył jeden z samochodów tej firmy — a było to grubo przed rewolucją — co być może stało się inspiracją do moich z kolei studiów technicznych. Po nabyciu samochodu ojciec mój wyjechał do Charkowa, gdzie podjął pracę zawodową w Południowo-Rosyjskich Dnieprowskich Zakładach Metalurgicznych w Dniepropietrowsku (których zarząd mieścił się w Petersburgu). W 1904 r. ojciec (w tym czasie już żonaty) powrócił do Petersburga i rozpoczął pracę w zarządzie wspomnianych Zakładów Dnieprowskich, gdzie objął stanowisko szefa wydziału panczerzy dla floty wojennej.

W tym miejscu dodać muszę, iż wymieniona praca zawodowa stanowiła tylko jeden z nurtów zainteresowań mego ojca. Drugim — były zagadnienia związane ze sprawami morza, portów, flot i żeglugi, którym poświęcał ojciec społecznie swój cały wolny czas. Od najmłodszych lat był zapalonym yachtsmenem posiadającym stopień kapitana żeglugi przybrzeżnej. To było jego wielkie hobby, na którym świetnie się znał i które przyczyniło się w znacznym stopniu do jego wielkich osiągnięć w Polsce Niepodległej.

Po rewolucji rosyjskiej, gdy odzyskanie niepodległości przez Polskę stało się dla Polonii petersburskiej tylko kwestią czasu, w różnych kręgach zaczęto prowadzić ożywione dyskusje na temat urządzenia naszego kraju. Ja chciałbym w tym miejscu zwrócić uwagę na fakt, iż już latem 1918 r. podczas zebrania tzw. Polskiej Rady Ekonomicznej w Piotrogradzie mój ojciec wystąpił z referatem, w którym udowadniał konieczność posiadania przez Polskę portu morskiego. Mówił także o zadaniach przyszłej polskiej marynarki handlowej, co — jak mogę sądzić — było pierwszym wystąpieniem na ten temat w dobie bezpośrednio poprzedzającej odzyskanie przez Polskę niepodległości.

Gdy po różnych perturbacjach przyjechaliśmy w 1920 r. do Polski, ojciec mój przez dwa lata pracował w nowo powstającym Polsko-Bałtyckim Towarzystwie Okrętowym „Polbal” z siedzibą w Gdańsku. W 1922 r. przenieśliśmy się do Warszawy, gdzie ojciec objął kierownictwo Ligi Żeglugi Polskiej, przemianowanej następnie na Ligę Morską i Rzeczną, która po następnych kilku latach przyjęła nazwę: Liga Morska i Kolonialna.

W okresie dwóch następnych lat ojciec całkowicie poświęcił się propagowaniu idei o konieczności budowy dużego pełnomorskiego portu w Gdyni oraz stworzenia liczącej się w świecie polskiej marynarki handlowej. W ramach tej działalności wygłosił szereg referatów w różnych

miastach Polski, poznając na jednym z odczytów inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego — przyszłego ministra i wicepremiera, któremu Polska w sprawach morskich tak dużo zawdzięcza. Niektóre z wygłaszanych przez ojca referatów przedrukowywane były przez prasę codzienną, lub przez czasopisma specjalistyczne, a szczególnie przez „Drogi Morskie”. Powyższe, wraz z wydaną w początkach 1923 r. książką pt. *Port w Gdyni* oraz ze zorganizowanym przez ojca w 1922 r. zjazdem kilku oddziałów Ligi w Gdyni, na którym zostały podjęte uchwały o konieczności budowy portu właśnie w tym miejscu, wpłynęło niewątpliwie w sposób zasadniczy na uchwałę Sejmu R.P. o budowie tego portu. Uchwała ta powzięta po długich debatach i pertraktacjach — stanowiła ukoronowanie działalności Ligi, a tym samym sukces mego ojca. Sukces ten okupiony został jednak znacznym wyczerpaniem nerwowym, gdyż idea budowy wielkiego portu była dla bardzo wielu wpływowych osób w ówczesnej Polsce ideą absurdalną. Owe boje i utarczki z możliwymi ówczesnej Polski sprawiły, że ojciec postanowił znaleźć pracę mniej nerwową. Przyjął więc propozycję objęcia kierownictwa firmy Elibor w Poznaniu.

W 1924 r. rodzina moja przeniosła się do Poznania, gdzie ojciec mimo przykrych doświadczeń nie zarzucił swojej działalności „morskiej”. Niebawem został prezesem poznańskiego oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej, organizując przy okazji pierwszą w Polsce drużynę harcerstwa morskiego. Podczas uroczystości związanych z poświęceniem drużyny, ojciec poznał komandora Józefa Unruga — przyszłego admirała i dowódcę floty, a swego późniejszego serdecznego i wiernego przyjaciela. Nadal wygłaszał odczyty o tematyce morskiej oraz dużo pisał na ten temat. Spod jego pióra wychodzi szereg artykułów, m.in.: *Marynarka handlowa w czasie wojny i pokoju*, *Tam, gdzie leży potęga Polski*, *Nasze troski i nadzieje nad morzem*, *Morska żegluga handlowa*, *O polską flotę handlową* itd. Opracował wówczas wydaną w 1925 r. w Poznaniu książkę pt.: *Państwo a morze* oraz wydaną w następnym roku fundamentalną pracę pt.: *Gdynia — port Polski*, w której po raz pierwszy w naszym kraju omówione zostały różne czynniki mające wpływ na współczesny port morski.

Po powierzeniu w 1926 r. Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu teki ministra przemysłu i handlu, włączył on natychmiast mego ojca ponownie w sprawy morskie na szczeblu centralnym. Zaproponował on mianowicie memu ojcu zorganizowanie i uruchomienie państwowego przedsiębiorstwa żeglugowego w Gdyni, mianując go jednocześnie dyrektorem naczelnym nieistniejącego jeszcze przedsiębiorstwa pod nazwą: P.P. — „Żegluga Polska”.

W okresie pięciu pierwszych lat istnienia, P.P. „Żegluga Polska” kierowana wówczas przez mego ojca wyrosła na firmę dysponującą siedemnastoma jednostkami o łącznym tonażu 35 tys. ton. W skali bez-



względnej nie jest to dużo, ale wówczas, kiedy brakowało doświadczenia w sprawach działalności morskiej, brakowało kontaktów, kadr i zaufania zagranicznych partnerów — nie było to mało. W tym miejscu należy podkreślić, iż istnienie i sprawne działanie „Żegluga Polskiej” umożliwiło powstanie Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego oraz Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego, składających się wyjściowo z siedmiu statków o łącznym tonażu około 50 tys. ton; ojciec pełnił w nich funkcję prezesa rad nadzorczych.

Niezależnie od pracy zawodowej, ojciec mój zajmował się działalnością typu społecznego. W tym miejscu chciałbym podać, że był on inicjatorem i organizatorem Święta Morza w Gdyni, które po raz pierwszy odbyło się w czerwcu 1932 r. i jest kontynuowane do dnia dzisiejszego. Ojciec był także inicjatorem zorganizowania ośrodka wypoczynkowego w miejscowości Wieżyca na terenie Szwajcarii Kaszubskiej, który to ośrodek istnieje i funkcjonuje do dnia dzisiejszego. Nadal pisze. W okresie gdyńskim opublikował szereg artykułów, jak np.: *Kryzys w żegludze światowej*, *Pięć lat pracy na morzu*. Poza tym w formie książkowej zostają wówczas wydane: *Znaczenie ekonomiczne morza dla Polski*, *Morskie zagadnienia Polski* oraz broszura *Sen o Gdyni*. Miał także przygotowaną do druku książkę pt.: *Kierunki wymiany towarowej a zagadnienia transportu morskiego*, która jednak nie doczekała się wydania przed wojną, a maszynopis której zginął w Warszawie podczas działań wojennych 1939 r.

Przez cały ten okres był czynnym społecznikiem, o czym świadczą m.in. jego liczne funkcje, np.: prezesa Gdyńskiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej, honorowego prezesa Związku Armatorów Polskich, członka honorowego Rady Interesów Portu w Gdyni, prezesa Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, wicekomandora Yacht Klubu Polski w Gdyni oraz honorowego dyrektora Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej.

Z wyżej podanego mogłoby wynikać, że życie ojca układało się pomyślnie, co jednak nie miało w pełni miejsca.

Ostatnie dwa lata pracy zawodowej w Gdyni powiązane były dla niego z dużymi przykrościami, które spowodowały odejście ojca w 1932 r. z umiłowanego i stworzonego przez niego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”, jak też z innych przedsiębiorstw z „Żegluga” związanych. Ojciec mój był człowiekiem broniącym bez względu na skutki poglądów, które uważał za słuszne. Jednocześnie był człowiekiem sprawiedliwym i bardzo lubianym przez podwładnych, co zresztą uwidoczniło się w pełni już w okresie powojennym po powrocie ojca do Gdyni. Jednakże dla tych przełożonych, którzy, jego zdaniem, szkodzili lub hamowali rozwój Gdyni i polskiej floty handlowej — był bezkompromisowy i tym samym nieraz niewygodny.

Ojciec mój od chwili rozpoczęcia intensywnej rozbudowy Gdyni i polskiej marynarki handlowej odnosił się krytycznie do polskiej polityki w stosunku do Wolnego Miasta Gdańska. Był bowiem zdania, że Polska przydzielała Gdańskowi zbyt duże kredyty na rozbudowę portu i stoczni, co w sposób oczywisty (dla ojca) czynione było kosztem Gdyni. Była to polityka tym bardziej dla niego niezrozumiała, że Gdańsk w sposób prawie jawny prowadził działalność antypolską i tolerował na swym terenie działalność wrogich agentur niemieckich. Wszystko to sprawiło, że popadł w konflikty z niektórymi przedstawicielami Polski w Radzie Portu Gdańskiego oraz wpływowymi biznesmenami broniącymi interesów Gdańska.

W czasach, kiedy funkcję ministra przemysłu i handlu pełnił inż. E. Kwiatkowski — ataki „grupy Gdańskiej” przeciwko memu ojcu nie odnosiły skutku, natomiast po odejściu ministra Kwiatkowskiego w 1930 r. — sytuacja diametralnie się zmieniła.

Po odejściu w 1932 r. z zajmowanych stanowisk w „Żegludze Polskiej” i innych przedsiębiorstwach z nią związanych, ojciec mój nadal cieszył się autorytetem w środowiskach związanych z polskim morzem. Świadczy o tym m.in. powołanie go na członka rad nadzorczych stoczni gdyńskiej i Towarzystw Asekuracji Morskiej „Gdynika”. Piastował także wówczas m.in. stanowisko prezesa Związku Maklerów Polskich oraz wiceprezesa Instytutu Bałtyckiego.

Jako czynny działacz społeczny oraz aktywny przeciwnik „niemieckiego Gdańska”, ojciec mój znalazł się na czarnej liście władz niemieckich, co po wkroczeniu wojsk hitlerowskich do Polski stanowiło dla niego bezpośrednie zagrożenie życia. W tej sytuacji wyjechał z Gdyni do Warszawy, a następnie — jako honorowy konsul Grecji — wyjechał do Grecji, gdzie przebywał do końca wojny.

Powrócił do kraju w 1945 r. na apel inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, pełniącego do 1947 r. funkcję kierownika delegatury rządu do spraw odbudowy wybrzeża. Objął wówczas funkcję doradcy do spraw morskich w ministerstwie żeglugi. Funkcję tę pełnił mieszkając w Gdyni, aż do 1951 r., tj. tak długo, jak długo pozwalało ojcu nadwątlone wiekiem i przejściami wojennymi zdrowie.

W latach 1948-1953 napisał swój pamiętnik, który wydany został przez Wydawnictwo Morskie w 1980 r. pod tytułem: *Narodziny żeglugi*.

\* \* \*

Tak więc, jestem czwartym kolejnym inżynierem w swojej rodzinie, co licząc od 1845 r. do dnia dzisiejszego, tj. 1989 r. — daje prawie półtora wieku inżynierskiej tradycji. Jest to bardzo dużo, ale niestety chyba na tym ta tradycja się zakończy. Mam bowiem trzy córki, z których żadna nie przejawiała chęci kontynuowania rodzinnej tradycji. Najstarsza z nich — Elżbieta Rummel-Rogerson — najbliższa jest tradycji inży-

nierskiej albowiem ukończyła w Warszawie dwuletnie pomaturalne studium architektoniczne im. prof. Noakowskiego. Wyjechała jednak następnie do Londynu, gdzie ukończyła studia lingwistyczne. Jest bardzo czynna w środowisku Polonii brytyjskiej, a szczególnie w Związku Polskich Kawalerów Maltańskich. Działając z ramienia tej organizacji — wspólnie z Adamem Zamoyskim — zebrała sumę około dwóch milionów dolarów na pomoc medyczną dla Polski, co stanowi chyba jedną z największych kwot przekazanych ze środowisk polonijnych na ten cel do kraju. Córka Elżbieta ma dwóch synów: Michała i Aleksandra.

Najmłodsza moja córka — Iwona Rummel-Bulska ukończyła z wyróżnieniem studia na Wydziale Prawa UW w 1969 r., a w 1978 r. uzyskała stopień doktora. Od 1972 r. pracuje w Polskim Instytucie Spraw Międzynarodowych, gdzie specjalizuje się problematyką ochrony środowiska w prawie międzynarodowym. Od 1982 r. Iwona pracuje w departamencie prawnym UNEP (United Nations Environment Programme) w Nairobi, którym kieruje od 1987 r. Powierzenie tego ważnego stanowiska (w skali światowej) w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego mojej córce, najlepiej chyba świadczy o jej zdolnościach i przygotowaniu zawodowym. Największym dotychczas jej sukcesem zawodowym jest niewątpliwie doprowadzenie przez UNEP (pod jej kierownictwem) do opracowania i podpisania międzynarodowej konwencji o ochronie warstwy ozonowej (która weszła w życie 1 stycznia 1989 r.).

\* \* \*

Uprzedzając ciekawość niektórych czytelników chciałbym w tym miejscu podać odpowiedź na pytanie, które bardzo często pada przy okazji wymieniania mego nazwiska. Pytanie dotyczy zazwyczaj tego, czy generał Juliusz Rómmel jest moim krewnym?

Juliusz Ryszard Karol Rómmel (1881-1967) pochodził z drugiej linii Rummlów, był więc naszym stosunkowo bliskim krewnym. Natomiast fakt pisania nazwiska w odmienny sposób jest efektem niemądrej fantazji generała, który po przejściu w 1918 r. z armii rosyjskiej do formującego się w Rosji wojska polskiego, w ten właśnie sposób — przez użycie stosowanej tylko w języku polskim litery „ó” — chciał podkreślić swoją polskość. Nie podaję tu innych danych na temat generała, albowiem istnieje na ten temat stosunkowo obszerna literatura.

\* \* \*

Na samym wstępie niniejszego tekstu podałem skróconą genealogię swojej rodziny. Uczyniłem to nie tylko ze względu na wyjątkowo długą udokumentowaną tradycję rodową, ale także z tego względu, że na przykładzie mojej rodziny można znakomicie prześledzić szczególny fenomen

men, jakim niewątpliwie było przyciąganie przez kulturę polską obcych etnicznie grup. Przy czym ważne jest, że asymilacja ta była całkowicie dobrowolna, a wielokrotnie następowała nawet wbrew doraźnym interesom. W moim przekonaniu, klasycznym przykładem polskości z wyboru była właśnie moja rodzina. Żyjąc bowiem ponad sto lat na terenach włączonych bezpośrednio w organizm Cesarstwa Rosyjskiego, przodkowie moi nie tylko uważali się za Polaków, ale demonstrowali to chociażby przez nadawanie swoim dzieciom imion typowo polskich. Mój dziad urodzony w 1854 r. — a więc w dobie nasilonej rusyfikacji otrzymał na chrzcie imię Władysław. On, jego syn Julian oraz jego wnuk Aleksander (czyli ja), podejmując po rewolucji październikowej życiową decyzję o tym czy, a jeśli tak, to dokąd wyjechać z Rosji — wyjechali do Polski. Mogliśmy wyjechać wówczas praktycznie do każdego kraju na świecie — wyjechaliśmy jednak do Polski, której istnienie (a raczej przetrwanie) było jeszcze w tamtym okresie mocno problematyczne. Nie chcę w tym miejscu rozwijać tego tematu, ale uważam, że istnienie pewnej siły powodującej, iż ludzie różnych nacji dobrowolnie wybierają Polskę jako swą ojczyznę, jest znakomitym tematem badań dla socjologów, historyków, psychologów i innych.

Tak więc z Piotrogradu który w okresie zawieruchy I wojny światowej był nie tylko wielkim tygłem narodowościowym, ale także jednym z centrów ówczesnego życia politycznego, przyjechałem do Polski. Łatwo to się obecnie mówi — wyjechałem do Polski. Wówczas, w 1918 r. była to niezwykle niebezpieczna wyprawa w nieznaną. Z Petersburga wyjechaliśmy 16 listopada 1918 r. Pierwszym etapem był Mohylew, skąd po różnych przygodach przybyliśmy do Odessy, bezpośrednio przed ponownym i ostatecznym zajęciem tego miasta przez Armię Czerwoną dostaliśmy się na pokład angielskiego transportowca wojskowego „Rio Negro”, którym popłynęliśmy do Konstantynopola. Kiedy tam wreszcie dopłynęliśmy, nie mogliśmy wyjść na ląd z powodu epidemii tyfusu panującego na statku. W ten sposób dotarliśmy do Salonik, skąd po odbyciu kwarantanny powróciliśmy do Konstantynopola. W mieście nad Bosforem mieszkaliśmy od końca 1919 r. do października 1920 r. W tym okresie byłem uczniem English High School for Boys in Constantinople. Mieszkaliśmy w śródmieściu na Grand Rue de Perä, a latem w miejscowości wypoczynkowej Kadikoy nad morzem Marmara.

W końcu października 1920 r. przez Sofię, Belgrad i Wiedeń dotarliśmy do Warszawy. Był listopad 1920 r.

Pierwszym miejscem, gdzie zamieszkaliśmy w Warszawie był pałac Karola Radziwiłła, a właściwie wynajęte w nim przez wujostwo Nosowiczów mieszkanie (Al. Ujazdowskie róg Pięknnej). Po jako takim zainstalowaniu się w Warszawie, ojciec zaczął starania o pracę, ja zaś przystąpiłem do uzupełnienia wiadomości koniecznych dla kontynuacji nauki

w gimnazjum. Równolegle z tym poznawałem Warszawę, która wydała mi się miastem wprawdzie miejscami dosyć ładnym, ale nieporównywalnym do przedrewolucyjnego Petersburga.

Totalne rozbitcie armii sowieckiej, zwycięstwo nad Ukraińcami w Małopolsce Wschodniej oraz Niemcami w Poznańskim budziło uczucie dumy z polskości, co jak sądzę było jednym z decydujących czynników, które sprzyjały budowie, a następnie obronie II Rzeczypospolitej. W moim przypadku dochodziła jeszcze nieukrywana radość, że do pogromu konnej armii Budionnego przyczynił się w dużej mierze mój krewny, wojujący wówczas w stopniu pułkownika Juliusz Rómmel dowodzący korpusem polskiej kawalerii. Był on niewątpliwie doświadczonym wojskowym, gdyż wywodził się z I brygady artylerii Gwardii stacjonującej w Petersburgu, a więc z elitarnej jednostki wojskowej dawnej Rosji. W latach 1921-1938 pełnił różne funkcje w WP, dochodząc do stopnia gen. dywizji i inspektora armii. We wrześniu 1939 r. dowodził armią „Łódź”, a później „Warszawa”. Za wojnę 1920 r. odznaczony był Krzyżem *Virtuti Militari* V klasy, a za obronę Warszawy (w 1939 r.) — Komandorią Krzyża *Virtuti Militari* II klasy.

Duma z polskości oraz duma z własnego państwa były tym, czym niestety (w moim przekonaniu) różnią się dzieje II Rzeczypospolitej od historii PRL, może poza wyjątkiem kilku pierwszych powojennych lat.

Nasz pobyt w Warszawie nie trwał długo. Już na początku lutego 1921 r. wyjechaliśmy do Gdańska, gdzie ojciec podjął pracę w Polsko-Bałtyckim Towarzystwie Okrętowym „Polbal”. Mieszkaliśmy w Sopocie. Od jesieni 1921 r. zacząłem chodzić do niedawno otwartego polskiego gimnazjum w Gdańsku. Po około rocznej pracy w gdańskim „Polbalu”, ojciec mój objął stanowisko dyrektora Ligi Żeglugi Polskiej z siedzibą w Warszawie, co oczywiście spowodowało nasz powrót do stolicy. Zamieszkaliśmy w tylnych pokojach wynajętego dla Ligi dużego mieszkania w domu przy ul. Marszałkowskiej 63. Na ten właśnie okres przypadają pierwsze kontakty ojca z Eugeniuszem Kwiatkowskim. Uważam, że te właśnie spotkania spowodowały, że nie mający dotychczas żadnych kontaktów z morzem inż. Kwiatkowski, nagle stał się jednym z najbardziej gorących zwolenników rozbudowy polskiej gospodarki morskiej.

W Warszawie rozpocząłem naukę w czwartej klasie prywatnego gimnazjum matematyczno-przyrodniczego Władysława Giżyckiego.

Z tamtych lat pamiętam, jak wracając po kolejnych wakacjach do szkoły nie zastałem w siódmej klasie Haralda Langego (który nie otrzymał promocji) — jedyne go ucznia deklarującego się jako Niemiec. Zastałem natomiast nowego ucznia — Ludwika Dębskiego, przybyłego wówczas ze Stanów Zjednoczonych. Ojciem jego był Aleksander Dębski, dawny działacz PPS, uczestnik słynnego napadu na pociąg pod Bezdanami i chociażby z tej racji bliski współpracownik Józefa Piłsudskiego.

Uchodząc przed rosyjską policją znalazł się ostatecznie w Ameryce. Będąc z zawodu metalowcem dorobił się tam znacznego kapitału, którego część ulokował w nowo utworzonym Stowarzyszeniu Mechaników Polskich w Ameryce. Stowarzyszenie to znane jest m.in. z tego, że w latach międzywojennych wybudowało w Pruszkowie pod Warszawą najnowocześniejszą (wówczas) fabrykę obrabiarek w Polsce.

Państwo Dębscy kupili duży plac przy ul. Kazimierzowskiej 66 (w Warszawie), na którym wybudowali ładną willę. Obecnie w willi tej mieści się siedziba ZG Polskiego Związku Motorowego. Obok willi wybudowana została duża hala garażowa, mogąca pomieścić kilkanaście samochodów osobowych. Aleksander Dębski zakupił wówczas od likwidującego swoje sprawy w Polsce Amerykańskiego Komitetu Pomocy Społecznej ARA (American Relief Administration) dziewięć samochodów osobowych, cztery samochody ciężarowe oraz znaczną liczbę podzespołów i części zamiennych. Przez całą jesień 1924 oraz wiosnę 1925 r. pracowaliśmy pilnie z Lutkiem Dębskim i Haraldem Lange przy naprawie tych samochodów, które doprowadziliśmy do pełnej sprawności technicznej. Była to moja pierwsza duża praktyka samochodowa, z której wyniosłem zarówno znaczne umiejętności z zakresu mechaniki pojazdów, jak też zamiłowanie do samochodów, któremu pozostaję dotychczas wierny.

Sprawy zawodowe mego ojca spowodowały, że rodzice przenieśli się czasowo do Poznania, gdzie mieszkali przy ul. Matejki 52; ja natomiast pozostałem w Warszawie i kontynuowałem naukę w gimnazjum Giżyckiego.

Wiosną 1926 r. dyrektor Giżycki nabył stary samochód osobowy, a mnie zaproponował abym w ramach nauki rzemiosła zajął się jego naprawą (wspólnie z Dębskim i Lange). Był to duży otwarty samochód wyprodukowany w 1913 r. przez belgijską firmę Nagant. Praca nad tym samochodem wiele mnie nauczyła. Zajęcia przy nim zakończyłem pod koniec roku szkolnego i zacząłem przygotowywać się do matury. Egzamin maturalne rozpoczynały się 10 maja 1926 r., lecz zakończyły się z pewnym opóźnieniem spowodowanym tzw. wypadkami majowymi, które z zainteresowaniem obserwowałem.

15 czerwca 1926 r. otrzymałem świadectwo dojrzałości i pojechałem do Gdyni, gdzie rodzice postanowili spędzić lato. W kilka dni po przybyciu do Gdyni, ojciec otrzymał depezę wzywającą go do natychmiastowego przyjazdu do Warszawy i zgłoszenia się do Eugeniusza Kwiatkowskiego, który po przewrocie majowym objął tekę ministra przemysłu i handlu. W niedługim czasie ojciec otrzymał nominację na stanowisko dyrektora naczelnego mającego być powołanym przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” z siedzibą w Gdyni. W tym okresie rodzice zajmowali trzy pokoje na drugim piętrze willi „Laguna”, pozostałą część której zaj-

mowała administracja przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” (willa znajdowała się przy ul. Starowiejskiej).

Wyjazd rodziców do Gdyni oraz zbieżne w czasie ukończenie przeze mnie szkoły średniej spowodowały, że coraz bardziej poważnie rozważałem możliwość podjęcia studiów na politechnice w Gdańsku.

Politechnika w Gdańsku założona w 1902 r. była typową niemiecką wyższą akademicką szkołą techniczną, ze wszystkimi cechami niemieckich uczelni. Charakteryzowała się m.in. brakiem egzaminów wstępnych oraz nieograniczonym czasem studiowania.

Każdy student przyjęty na podstawie matury, mógł, płacąc regularnie co semestr czesne w rocznej wysokości około 450 guldenów gdańskich, co równało się (około) 760 ówczesnym złotym polskim, studiować dowolną liczbę lat.

Obowiązujące i to dosyć ostre rygory rozpoczynały się w chwili przekazania — tzw. wręczenia — przez studenta do odpowiedniego dziekana wszystkich obowiązujących i zatwierdzonych ćwiczeń, projektów, praktyk itd., co mogło odbywać się dwa razy w roku w ściśle określonych terminach. Po przyjęciu „wręczenia” studentowi wyznaczano terminy egzaminów, których niedotrzymanie powodowało konieczność ponownego wykonania wszystkich ćwiczeń i projektów.

Egzaminy półdyplomowe i dyplomowe zdawało się w blokach przedmiotowych, przy czym blok półdyplomowy mógł być podzielony na dwie mniej więcej równe części, na tzw. ćwiartki i połówki. Niezdanie z każdego bloku więcej niż trzech egzaminów i jednego egzaminu poprawkowego powodowało automatyczną relegację ze studiów, jednakże z możliwością rozpoczęcia nauki od nowa. Czas pomiędzy zdawaniem bloków półdyplomowych i dyplomowych był dowolny.

Najkrótszy okres studiów wynosił pięć lat. W okresie tym mieściła się nieprzerwana półroczna praktyka przed półdyplomem oraz pół roku na pracę dyplomową. Drugą połowę ogólnej rocznej praktyki odbywało się w czasie wakacji. Po złożeniu egzaminów dyplomowych absolwent uzyskiwał akademicki stopień inżyniera dyplomowego.

Studia na politechnice w Gdańsku rozpocząłem 1 listopada 1926 r. W tym czasie na politechnice studiowało około 1300 studentów, w tym około 300 Polaków oraz około 100 obywateli polskich narodowości ukraińskiej i żydowskiej, a także pewna liczba obywateli polskich narodowości niemieckiej. Pozostali studenci — to Niemcy z Gdańska i Rzeszy. Stosunek Niemców do nas Polaków był wyraźnie wrogi. Nie utrzymywaliśmy z nimi żadnych kontaktów towarzyskich, nie kłanialiśmy się sobie i nie rozmawialiśmy. Z Ukraińcami również nie utrzymywaliśmy stosunków z powodu ich negatywnego odnoszenia się do Polaków i państwowości polskiej, a głównie za ich ścisłą współpracę z Niemcami. Jednym z dowodów na tę współpracę było kilkudniowe przechowywanie w 1934 r.

na terenie politechniki zabójcy (i jego towarzyszy) ministra Bronisława Pierackiego, a następnie tajne przewiezienie tych ludzi z Gdańska do Niemiec.

Z obywatelami polskimi narodowości żydowskiej stosunki układały się poprawnie, a poprawność owa zależała głównie od charakteru studentów obu narodowości.

Polacy byli wszyscy, bez wyjątku, członkami Bratniej Pomocy Studentów Polaków Politechniki Gdańskiej. Poza tym znaczna ich część zrzeszona była w pięciu innych organizacjach, a mianowicie w: „Korabiu” — do którego należeli studenci wydziału budowy okrętów i maszyn okrętowych oraz czterech korporacji akademickich: „Wisła”, „Helenia”, „Rozewie”, „Gedania”, które skupiały studentów ze wszystkich wydziałów uczelni.

Studenci Polacy pochodzili z różnych stron Polski i z różnych środowisk społecznych. Znaczna ich część studiowała budownictwo okrętowe, a więc specjalność nie prowadzoną na polskich politechnikach. Ci studenci otrzymywali polskie stypendia państwowe. Mimo pewnych oczywistych różnic, stosunki pomiędzy Polakami były dobre i nacechowane wzajemną życzliwością. Przyczyniało się do tego w znacznym stopniu zagrożenie ze strony studentów niemieckich oraz nieprzychylnie odnośzenie się do nas władz Wolnego Miasta Gdańska, jak również znacznej części miejscowego społeczeństwa. Klimat ów wytworzył u studentów Polaków pewne charakterystyczne cechy, takie jak: głębokie poczucie godności narodowej, obowiązkowość, pracowitość, zdyscyplinowanie i odwaga. Dla bojaźliwych mamisynków nie było wówczas miejsca na Politechnice Gdańskiej. Interesującym szczegółem ówczesnych stosunków na politechnice było to, że pracownicy dydaktyczni uczelni — w przeciwieństwie do studentów — odnosili się do nas Polaków bez żadnych przejawów dyskryminacji. Ćwiczenia, projekty i egzaminy były przez kadre dydaktyczną oceniane obiektywnie i sprawiedliwie.

Studia nie nastęrczały mi trudności. Niewątpliwie wpływ na taki stan rzeczy miała moja dobra znajomość języka niemieckiego i zamiłowanie do samochodów, której to dziedzinie się poświęciłem. Mimo to studiowałem w Gdańsku pełne osiem lat. Półdyplom zrobiłem po pięciu i pół latach studiów, natomiast dyplom w dwa i pół roku po półdyplomie. Złożyło się na to kilka przyczyn: nie ograniczony czas studiów, brak nacisku ze strony rodziców na terminowe ich ukończenie, sympatyczni koledzy, no i otrzymanie od ojca w prezencie po egzaminie maturalnym motocykla, umożliwiającego mi podróże turystyczne po całej Europie. Poza tym z powodu zainteresowań historycznych zaszczipionych mi przez ojca jeszcze w Petersburgu, oraz być może dodatkowego wojennego atawizmu rodzinnego, rozpocząłem studiowanie historiografii wojskowości. Interesował mnie szczególnie przebieg wojny rosyjsko-japońskiej i pierw-



szej wojny światowej, głównie na froncie wschodnim oraz geneza ruchów rewolucyjnych w Rosji. Mojemu hobby sprzyjała bogato wyposażona i stale uzupełniana biblioteka politechniki posiadająca duży dział wojenny z dokumentalnymi opracowaniami sztabowymi oraz bogatą literaturę z zakresu wojskowości.

Po zakończeniu wstępnej praktyki kontynuowałem studia na politechnice. W 1927 r. zostałem przyjęty do korporacji „Helenia”. Pewnego dnia, całkowicie niespodziewanie spotkałem na korytarzu politechniki Haralda Langego — mojego kolegę z warszawskiego gimnazjum Giżyckiego. Jak już wcześniej wspomniałem, Harald przyznawał się w gimnazjum do narodowości niemieckiej. Jego rodzice — Niemcy z Rygi, po rewolucji bolszewickiej przyjechali do Polski i osiedlili się w Warszawie, a następnie uzyskali obywatelstwo polskie. Ojciec Haralda założył w stolicy fabrykę korków do butelek oraz wytwórnię linoleum, której sklep mieścił się przy ul. Focha. W domu państwa Lange rozmawiano wyłącznie po niemiecku. Na życzenie swego ojca Harald wstąpił w Gdańsku do nacjonalistycznego, a nawet szowinistycznego związku studentów niemieckich Deutsche Studentenschaft. Jednakże po kilku miesiącach członkostwa doszedł do wniosku, że panująca w tej organizacji antypolska atmosfera nie odpowiada mu, wobec czego postanowił z niej wystąpić, co też uczynił przed końcem semestru zimowego. Wróciwszy po przerwie semestralnej z Warszawy do Gdańska, Harald poprosił mnie o pomoc w przyjęciu do „Bratniaka”, wyjaśniając, że właśnie w Deutsche Studentenschaft poczuł się Polakiem. Do Bratniej Pomocy został przyjęty, a w kilka miesięcy później wprowadziłem go do korporacji „Helenia”. W okresie okupacji hitlerowskiej Harald był żołnierzem Armii Krajowej i uczestnikiem Powstania Warszawskiego. Przypadek ten jest kolejnym dowodem na asymilacyjną siłę Polski, pochodząca, jak sądzę, w głównej mierze z tradycyjnego liberalizmu i tolerancji różnych postaw i poglądów oraz braku zacietrzewień i nienawiści rasowych i narodowościowych.

Motocykl, który podarował mi ojciec był dla mnie wspaniałym środkiem lokomocji, który umożliwiał mi odbywanie długich wycieczek turystycznych. Znaczna część tych wycieczek związana była ze szczegółowym poznawaniem rozmaitych miejsc związanych z wydarzeniami wojennymi. Siłą rzeczy interesowałem się obiektami, które w dalszym ciągu były w administracji wojska. Jedna z takich wypraw o mało nie skończyła się dla mnie fatalnie, gdy penetrując dawną rosyjską twierdzę Osowiec, zostałem zatrzymany przez polskie władze wojskowe. Po powrocie z tej wyprawy postanowiłem zintensyfikować studia na politechnice. W tym celu wykonałem brakujące ćwiczenia i projekty, co umożliwiło mi zdawanie egzaminów półdyplomowych. Odbyte następnie pięcioletnie praktyki zawodowe umożliwiły mi rozpoczęcie ostatniej fazy stu-

diów na politechnice. Na studia te składały się odpowiednie wykłady, pięć projektów oraz praca dyplomowa. Ostatnim z owych pięciu projektów był wykonany przeze mnie projekt dużej zajezdni autobusowej dla Warszawy, oczywiście zajezdni z pełnym zapleczem i warsztatami.

W ramach pracy dyplomowej zaprojektowałem ośmiocylindrowy samochodowy silnik wysokoprężny o układzie widlastym i mocy 180 KM przy 2000 obrotów na minutę. Zarówno projekt przejściowy, jak i pracę dyplomową wykonałem w Katedrze Pojazdów u profesora doktora inżyniera Fryderyka Nehsena. 15 grudnia 1934 r. zdałem egzamin dyplomowy na „dobrze” uzyskując akademicki tytuł inżyniera dyplomowanego.

Mówiąc o studiach na politechnice w Gdańsku, chciałbym podkreślić duży nacisk, jaki kładziony był przez władze uczelni na praktyczną znajomość dziedziny, którą się studiowało. Zewnętrznym przejawem tej dbałości były m.in. całoroczne praktyki studenckie.

Moim zamierzeniem było, aby po ukończeniu politechniki pracować przy badaniach i konstruowaniu samochodów. Jedynym miejscem w Polsce, gdzie takie możliwości istniały, były Państwowe Zakłady Inżynierii w Warszawie, toteż już następnego dnia po zdaniu egzaminu dyplomowego wysłałem tam podanie z prośbą o przyjęcie do biura studiów.

Jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia otrzymałem odpowiedź, abym się zgłosił 3 stycznia 1935 r. na rozmowę do dyrektora technicznego PZInż. — inż. Jana Dąbrowskiego.

W oznaczonym dniu zgłosiłem się w dyrekcji PZInż. przy ul. Terespolskiej 32/34.

W rozmowie z tym bardzo sympatycznym i przystępnym człowiekiem przedstawiłem swoje *curriculum vitae* i od dawna powzięty zamiar pracy w PZInż. Dyrektor Jan Dąbrowski zakomunikował mi, że zostaję przyjęty na trzymiesięczny okres próbny, z pensją 350 złotych miesięcznie oraz, że 5 stycznia mam zgłosić się do szefa biura studiów PZInż. — inż. Zygmunta Okołowa.

W tym miejscu winienem wyjaśnić, czym były PZInż. i dlaczego tam właśnie chciałem koniecznie pracować.

Państwowe Zakłady Inżynierii zostały powołane do życia pod patronatem ministerstwa spraw wojskowych w marcu 1928 r. w celu wytwarzania sprzętu motorowego dla sił zbrojnych. W skład PZInż. wchodziły (od początku lat trzydziestych) następujące zakłady:

F1 — Fabryka „Ursus” w Czechowicach (w 1932 r. przemianowanych na Ursus) wytwarzała czołgi, ciągniki artyleryjskie, silniki wysokoprężne i autobusowe dużych mocy na licencji szwajcarskiej firmy Saurer, lekkie silniki lotnicze dla awionetek oraz szereg części do samochodów osobowych i ciężarowych Polski Fiat.

F2 — Fabryka Samochodów Osobowych i Półciężarowych w Warsza-

wie przy ul. Terespolskiej, wytwarzała samochody osobowe i ciężarowe na licencji FIAT oraz na wydzielonym oddziale motocykle Sokół 1000 i Sokół 600 konstrukcji własnej.

F3 — Fabryka Silników i Armatur w Warszawie przy ul. Skierniewickiej, wytwarzała silniki okrętowe na duńskiej licencji Nohab na potrzeby marynarki wojennej oraz różne armatury.

F4 — Odlewnia żeliwa i Metali Nieżelaznych „Ursus” w Ursusie, wykonywała odlewy dla całej produkcji PZInż. oraz tłoki dla silników lotniczych wytwarzanych w Polsce.

F5 — Stocznia w Modlinie, wykonywała części nadwozi dla wojskowych samochodów ciężarowych, pontony i motorowy sprzęt przeprawowy oraz mniejsze jednostki pływające dla marynarki wojennej.

F6 — Stacja Obsługi w Warszawie przy ul. Podskarbińskiej, wykonywała głównie naprawy trakcyjnych silników wysokoprężnych.

Na terenach ograniczonych ulicami: Terespolską, Mińską i Podskarbińską oraz linią kolejową do Otwocka, mieściły się, poza Fabryką Samochodów Osobowych i Półciężarowych, dyrekcja naczelna oraz biuro studiów wraz z podległym mu oddziałem doświadczalnym. Biuro studiów, podległe dyrekcji naczelnej, obsługiwało pod względem konstrukcyjnym cały „koncern”. Projektowano tu wszelkiego rodzaju silniki i pojazdy, przy czym prace nad pojazdami gąsienicowymi i pancernymi były często prowadzone w kooperacji z Biurem Badań Technicznych Broni Pancernych. W owym czasie, PZInż. były jedynym przedsiębiorstwem zajmującym się w skali przemysłowej produkcją pojazdów samochodowych w Polsce. Biuro studiów było natomiast mózgiem oraz kuźnią konstruktorów i inżynierów badań, stanowiących w nowoczesnych przemysłach elitę inżynierów, do której również ja pragnąłem należeć.

5 stycznia 1935 r. przyszedłem do biura studiów i zgłosiłem się do inż. Okołowa. Po krótkiej rozmowie zlecił mi rozpatrzenie możliwości zastosowania czterocylindrowego szybkoobrotowego silnika wysokoprężnego firmy Saurer do 24-miejscowych autobusów, jakie miały być wkrótce produkowane na podwoziach Polskiego Fiata 621R właśnie w Fabryce Samochodów Osobowych i Półciężarowych. Pracę tę wykonałem w ciągu tygodnia, sporządzając m.in. wykres trakcyjny z uniwersalną charakterystyką pojazdu metodą jeszcze w Polsce nie stosowaną, ale znaną mi z wykładów prowadzonych przez prof. Nehsena na politechnice w Gdańsku. Wykresy te, wraz z odpowiednimi obliczeniami, analizą wyników oraz propozycjami koniecznych zmian podobały się inż. Okołowowi. Przeprowadziwszy ze mną wyczerpującą dyskusję, zlecił mi wykonanie analogicznych obliczeń dla samochodu osobowego o masie około dwóch ton i silniku o mocy 100 KM.

Kiedy wykonałem także tę pracę, inż. Okołów przydzielił mnie do niedawno powołanego zespołu, który przystąpił do opracowywania kon-

strukcji dużego samochodu osobowego typu LS. Miał to być samochód napędzany ośmiocylindrowym silnikiem widlastym o zapłonie iskrowym i mocy 100 KM. Podwozie konstrukcji całkowicie oryginalnej miało ramę centralną oraz niezależne zawieszenia wszystkich czterech kół z resorowaniem na długich wzdłużnych i regulowanych dźwawkach skrętnych. Napęd był na tylne koła. Ja otrzymałem samodzielne zadanie skonstruowania zawieszenia kół przednich i tylnych oraz napędu. Do pomocy przydzielono mi dwóch techników konstruktorów. Prototyp miał być gotowy na wiosnę 1936 r. i rzeczywiście termin został dotrzymany, ale zamiast własnego silnika ośmiocylindrowego, którego nie zdążono ukończyć, zastosowano zastępczo oryginalny sportowy silnik Fiata 122S o mocy 75 KM wraz z również fiatowską mechaniczną skrzynią biegów. Nadwozie otwarte typu sportowego wykonano z drewna i sklejki. Po wstępnych badaniach wykonany prototyp został przebudowany na prototyp wyposażony już w przewidziany wcześniej silnik ośmiocylindrowy, półautomatyczną skrzynię biegów oraz zamknięte 5-osobowe nadwozie drewniano-blaszane o opływowym kształcie.

1 kwietnia 1935 r. skończył się mój trzymiesięczny okres próbny i zostałem zaangażowany na czas nieograniczony z równoczesnym podwyższeniem poborów z 350 do 450 złotych miesięcznie. Mniej więcej w tym samym czasie otrzymałem zawiadomienie, że 20 września (1935 r.) mam zameldować się w Szkole Podchorążych Rezerwy Artylerii we Włodzimirzu Wołyńskim w celu odbycia jednorocznej obowiązkowej służby wojskowej. Aż do 15 sierpnia, kiedy to rozpocząłem przysługujący mi dwutygodniowy urlop, pracowałem bez przerwy przy opracowywaniu samochodu LS. W dniu rozpoczęcia urlopu szereg podzespołów i zespołów znajdowało się w trakcie montażu w oddziale doświadczalnym.

Do dalszych prac nad tym samochodem powróciłem po odbyciu służby wojskowej, tj. w październiku 1936 r. Prowadziłem wówczas badania prototypu samochodu LS, który powstał w PZInż. w okresie mojej nieobecności. Po przejechaniu przez ten samochód kilkudziesięciu tysięcy kilometrów oraz wprowadzeniu niewielkich zmian, wykonano części do dalszych trzech egzemplarzy, z których zmontowano jeszcze jeden samochód. Produkcja seryjna tego bardzo udanego nowoczesnego pojazdu, którego badania zakończono w 1938 r. — już po moim odejściu z PZInż. — miała się ewentualnie rozpocząć w 1941 r.

Pierwsze dni urlopu przed rozpoczęciem służby wojskowej spędziłem u swoich rodziców w Gdyni, a następnie pojechałem swoim trzykołowym Morganem do Mościc, do państwa Kwiatkowskich. Fascynował mnie zarówno inż. Kwiatkowski, jak też jego córka Hanka. Z nią, jak też z jej rodzicami i rodzeństwem zwiedziłem tereny budowy zapór w Porąbce i Rożnowie, a także spędziłem kilka dni w niedawno nabytej przez ministra Kwiatkowskiego małej posiadłości Owczary pod Krakowem.

20 września 1935 r. rozpocząłem swoją służbę wojskową w Szkole Podchorążych Rezerwy Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim. Uważam, że szkoła ta była dobrą, co wynikało zarówno ze starannego doboru dowódców, jak i wykładowców. Poziom nauczania specjalistycznego, a także poziom szkolenia ogólnowojskowego zapewniały absolwentom dostateczny zasób wiedzy do należytego spełniania obowiązków szkoleniowych i bojowych, wymaganych od młodych adeptów sztuki artyleryjskiej. Stosunki międzyludzkie w SPRA również oceniam pozytywnie. Pomimo surowych wymagań w dziedzinie szkolenia i niewątpliwie ostrej, lecz niezłośliwej dyscypliny, nie słyszałem o zatargach między przełożonymi a elewami, pomijając oczywiście słuszne kary za uchybienia formalne. Ówczesną młodzież polską cechowało duże zaangażowanie emocjonalne w stosunku do własnego wojska oraz wiara w jego sprawność i siłę. Służbę wojskową uważano za zaszczyt, dlatego poddawano się chętnie dyscyplinie i z humorem znoszono trudności i wysiłki szkolenia. Uczyliśmy się przecież dla siebie i własnego kraju i byliśmy dumni, że jesteśmy Polakami.

Będąc we Włodzimierzu Wołyńskim, nie byłem zbyt zadowolony z przydziału. Marzyłem o służbie w broni pancernej. Toteż wielkie było moje zadowolenie, kiedy w pierwszych dniach kwietnia 1936 r. powiadomiono mnie, że moje podanie o przeniesienie do broni pancernej zostało załatwione pozytywnie. 14 maja 1936 r. miałem zameldować się w Centrum Wyszkożenia Broni Pancernych w Modlinie.

Kurs w Modlinie trwał od 16 maja do 9 czerwca 1936 r., po czym nastąpił pięciodniowy wyjazd do Biedruska pod Poznaniem na ćwiczenia terenowe. Zgodnie z życzeniem, co przysługiwało mi z tytułu otrzymania pierwszej lokaty, zostałem przydzielony na praktykę do I batalionu pancernego w Poznaniu, gdzie pozostałem do końca swojej rocznej służby wojskowej.

Do pracy w biurze studiów PZInż. zgłosiłem się ponownie 1 października 1936 r. Oprócz prac nad samochodem LS — o czym już pisałem — otrzymałem zlecenie rekonstrukcji silnika Polski Fiat 122B w celu zwiększenia jego mocy, jednak bez zmniejszenia trwałości. Była to praca ciekawa i ważna, gdyż oryginalny silnik 122B o stopniu sprężania 5,6 i pojemności skokowej 3,0 dm<sup>3</sup> rozwijał przy 2600 obrotach na minutę moc 46 KM, co było mocą stanowczo nie wystarczającą dla kołowo-gąsieniowego ciągnika C4P, przeznaczonego do holowania 75-milimetrowej armaty przeciwlotniczej konstrukcji i produkcji starachowickiej (typ St. 37). Zagadnienie to rozwiązałem przez zaprojektowania głowicy aluminiowej o stopniu sprężania zwiększonym do 6,5 oraz nowych kolektorów wydechowego i ssącego. Kolektor ssący przystosowany został do zamocowania na nim dwóch gaźników ze specjalnymi filtrami powietrza. Zastosowałem również suche cienkościenne tuleje cylindrowe o wymiarach

nominalnych. Nie upłynęły cztery tygodnie od wysłania rysunków, jak jeden z dwóch silników stał już w oddziale doświadczalnym na stanowisku dynamometrycznym.

W tym miejscu nasuwa mi się takie spostrzeżenie. Wówczas, w 1936 r. wystarczyły cztery tygodnie aby projekt silnika przekształcony został w twór materialny. W obecnych czasach, niestety dłużej trwa przesyłanie dokumentacji. Myślę, że zapał, szybkość działania, precyzja wykonania i oddanie wykonywanej pracy, wykonywanemu zawodowi stanowiły o niewątpliwych sukcesach polskiego przemysłu w czasach II Rzeczypospolitej.

W tym mniej więcej czasie inż. Okołów zaproponował mi przejście do oddziału doświadczalnego, powierzając kierownictwo silnikowymi stanowiskami dynamometrycznymi oraz badaniami drogowymi pojazdów kołowych. Do prac tych zabrałem się bardzo chętnie. Prowadziłem badania dwóch przekonstruowanych przez siebie silników Polski Fiat 122B i uzyskałem ostatecznie ich trwałą moc na poziomie 65 KM. Oznaczało to, że w porównaniu z mocą wyjściową, udało mi się zwiększyć moc jednostkową z 46 do 65 KM, czyli o 41 procent. Oba silniki przeszły na hamowni długotrwałe próby, nie wykazując większego zużycia łożysk niż silniki wyjściowe, natomiast mniejsze zużycie gładzi cylindrowych. Następnie wykonano dziesięć kolejnych silników, z których sześć badanych było w wojsku, cztery zaś w bardzo dobrze prowadzonym przedsiębiorstwie autobusowym Wschodnie Linie Autobusowe w Lidzie. Silniki pomyślnie zdały egzamin i zostały zastosowane do ciągników C4P. Badaliśmy w tym czasie również dwa ośmiocylindrowe silniki widlaste, przeznaczone zarówno do samochodu LS, jak też do amfibii typu PZInż. 130 oraz do nowego czołgu rozpoznawczego 4TP.

Rozpocząłem także prowadzenie badań drogowych samochodu LS. Był to, obiektywnie rzecz biorąc, jeden z najnowocześniejszych w owym czasie samochodów osobowych świata. Miał, jak już zaznaczyłem, 100-konny silnik, półautomatyczną skrzynię biegów, Cotal, przede wszystkim zaś wspaniałe zawieszenie, pozwalające na bardzo szybką jazdę nawet po drogach o złej nawierzchni, a także nowoczesne i wygodne nadwozie. Poza mną na samochodzie LS, którym przejechałem osobiście dobrych kilkanaście tysięcy kilometrów, jeździło jeszcze dwóch kierowców doświadczalnych. Pod moim nadzorem LS przebył około 40 tys. km, nie wykazując właściwie żadnych poważniejszych usterek zarówno silnika, jak też podwozia i nadwozia. Był to naprawdę dobry, udany pod każdym względem samochód wyższej klasy.

W końcu grudnia 1936 r. otrzymałem nagrodę w wysokości 500 zł. oraz od 1 stycznia 1937 r. 150-złotową podwyżkę. Tak więc moje zarobki wynosiły już 600 złotych miesięcznie. W pierwszych dniach stycznia 1937 r. zostałem nieoczekiwanie zaproszony na rozmowę z inż. Józefem

Zaporskim — dyrektorem technicznym dużych i znanych Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau, Loewenstein S.A. w Warszawie, szczytujących się wówczas 120-letnią tradycją (obecnie nie istnieją).

Zanim przejdę do omówienia przedstawionych mi propozycji, pragnę podać w skrócie ich genezę.

Lata 1935-1936 należały do przełomowych w rozwoju polskiego przemysłu. W tym okresie, po powzięciu odpowiednich uchwał przez Komitet Obrony Rzeczypospolitej, przystąpiono do budowy wielkiego nowoczesnego przemysłu, przewidzianego w dużej mierze do produkcji sprzętu wojskowego. Większą część tego przemysłu postanowiono zlokalizować na terenie — powstającego wówczas — Centralnego Okręgu Przemysłowego ze „stolicą” w Sandomierzu. W ramach tych zamierzeń rozpatrywano również zagadnienia przemysłu motoryzacyjnego, zarówno w aspekcie powiększenia produkcji typowych pojazdów wojskowych, jak i samochodów typowo handlowych, przeznaczonych do szerokiej motoryzacji kraju. Przyjęte wytyczne kierunkowe przewidywały znaczną rozbudowę PZInż. i skoncentrowanie przez nie w przyszłości głównego wysiłku na konstrukcji, badaniach i produkcji motorowych środków walki i transportu specjalnego, a więc czołgów, ciągników artyleryjskich i samochodów terenowych. Samochody ogólnego użytkowania, tak osobowe, jak i ciężarowe, miały być wytwarzane w innych nowo zbudowanych zakładach, które ponadto miały produkować również wojskowy motorowy sprzęt bojowy.

Z bardzo ciekawą i nigdzie wówczas nie praktykowaną propozycją dotyczącą maksymalnie szybkiego stworzenia przemysłu samochodowego i montowni samochodów zaspakajających głównie potrzeby cywilnego transportu osobowego i towarowego, wystąpił wicepremier do spraw gospodarczych i minister skarbu — inż. Eugeniusz Kwiatkowski. Jego propozycje dotyczące motoryzacji, przyjęte przez Komitet Obrony Rzeczypospolitej, obejmowały:

— umożliwienie dużym i finansowo mocnym przedsiębiorstwom krajowym branży metalowo-przetwórczej uruchamiania produkcji samochodów na bazie umów licencyjnych ze znaczącymi specjalistycznymi wytwórcami zagranicznymi;

— zapewnienie przedsiębiorstwom krajowym pomocy przy finansowaniu kosztów budowy nowych fabryk samochodów, przez m.in. udzielanie koncesji na równoległe prowadzenie montażu dowolnie wybranych samochodów. Warunkiem udzielenia koncesji było opracowanie przez koncesjonariuszy dokładnego harmonogramu przechodzenia na produkcję krajową typów pojazdów, wybranych i zatwierdzonych przez kompetentne władze. Finalne fabryki samochodów licencyjnych miały być budowane głównie na terenie Centralnego Okręgu Przemysłowego;

— zaproponowanie zainteresowanym przedsiębiorstwom krajowym

uwzględnienia w ich planach budowlanych i inwestycyjnych możliwości powiększenia fabryk w celu ulokowania w nich produkcji motorowego sprzętu wojennego. Na ten cel mogły one otrzymać specjalne kredyty bankowe;

— zapewnienie koncesjonariuszy, że wszystkie montowane przez nich samochody, a więc i nie przewidziane do produkcji, będą korzystały z obniżonych opłat celnych i traktowane przy opodatkowaniu jako pojazdy produkcji krajowej;

— przyjęcie przez koncesjonariuszy do wiadomości, iż wszystkie zobowiązania muszą być ściśle przestrzegane pod rygorem natychmiastowego odbioru koncesji.

Ponadto minister komunikacji otrzymał polecenie bezzwłocznego przystąpienia do opracowania dalszych zniżek podatkowych dla właścicieli samochodów. Miały one obejmować m.in. wypłacanie premii dla nabywców nowych samochodów, ułatwienia w sprzedaży na raty przy pomocy instytucji kredytowych oraz wprowadzenie znacznej liberalizacji przy wydawaniu koncesji na zarobkowy przewóz pasażerów i towarów.

Chęć uczestniczenia w nowym etapie rozbudowy przemysłu motoryzacyjnego wyraziły w kolejności zgłoszeń:

— Zakłady Mechniczne Lilpop, Rau, Loewenstein S.A. w Warszawie, zawierając w 1936 r. umowę z amerykańskim koncernem General Motors, którą podpisał dyrektor naczelny LRL — inż. Jerzy Komorowski;

— pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce „Fablok” S.A. w Chrzanowie, zawierając w 1937 r. umowę z francuską wytwórnią samochodów Renault, której realizacja nie została jednak zapoczątkowana;

— Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. (akcje należące do państwa stanowiły 96%) z dyrekcją w Katowicach zawierając w 1938 r. umowę ze związkiem niemieckiego przemysłu samochodowego Reichsverband der Automobilindustrie. Umowę podpisał dyrektor generalny zakładów przetwórczych Wspólnoty Interesów — inż. Ignacy Brach.

Powracam jednak do wspomnianej rozmowy z dyrektorem Zaporoskim. Otóż, dyrektor techniczny firmy Lilpop, Rau, Loewenstein (dalej — LRL), zaproponował mi objęcie kierownictwa samochodowego biura konstrukcyjnego, które sam powinienem także zorganizować. Jako wynagrodzenie zaproponował mi 900 zł miesięcznie. Głównym celem tego biura byłoby dostosowywanie licencyjnej i konstrukcyjnej dokumentacji do wymagań przemysłu krajowego, tłumaczenie instrukcji, dobór tolerancji, dobór materiałów itd. Kolejnym zadaniem byłoby przystąpienie do własnych prac rozwojowych i konstrukcyjno-badawczych samochodów licencyjnych.

Nie dałem od razu odpowiedzi, chcąc całą sprawę przemysleć i porozmawiać na ten temat z ojcem. W biurze studiów PZInż. prowadziłem bardzo ciekawe prace badawcze i czułem się tam dobrze. Mimo tego



po rozmowie z ojcem, który uważał, iż jest rzeczą korzystną pracować w dużym, dobrze prowadzonym przedsiębiorstwie prywatnym, podjąłem decyzję o przejściu do LRL. Pracę u Lilpopa rozpocząłem 1 kwietnia 1937 r. Zgodnie z umową odbyłem staż w Kopenhadze i w zakładach Opla w Brandenburgu, a także zwiedziłem już po raz trzeci wystawę samochodową w Berlinie. Jednym z moich pierwszych działań organizacyjnych w Zakładach LRL było uzupełnienie fabrycznego działu kontroli sekcją odbioru i badań części do samochodów licencyjnych Chevrolet 157 wytwarzanych już przez przemysł krajowy.

Na początku 1938 r. przystąpiłem do organizowania i uruchamiania samochodowego biura konstrukcyjnego, które w kilka tygodni później liczyło wraz z warsztatem doświadczalnym około dwudziestu ludzi.

Głównym zadaniem biura było dostosowywanie licencyjnej dokumentacji do wymagań przemysłu krajowego oraz prowadzenie prac rozwojowych i konstrukcyjno-badawczych samochodów licencyjnych. W zakresie spraw konstrukcyjnych udało mi się uzyskać zgodę dyrekcji na dokonanie doświadczalnej rekonstrukcji samochodu licencyjnego, która by go nieco unowocześniła. Kolejnym, a może nawet podstawowym celem owej rekonstrukcji było wprowadzenie takich zmian, które zagwarantowałyby tej konstrukcji odpowiednią wytrzymałość i bezawaryjność po przejściu na produkcję wszystkich części w Polsce i z polskich materiałów. Aczkolwiek 3-tonowe samochody Chevrolet 157 w wykonaniu amerykańskim sprawowały się nienagannie, obawiałem się jednak — po dokładnym przestudiowaniu zagadnienia, że część elementów wykonana z materiałów i według technologii krajowej, stojącej na nieco niższym poziomie, może się okazać nie dość dostosowana do polskich warunków eksploatacyjnych. Warunki te charakteryzowały się tendencją użytkowników do przeciążania pojazdów, co przy znacznym odsetku dróg o jeszcze gorszych nawierzchniach miała szkodliwy wpływ na pojazdy.

Jak już poprzednio wspomniałem, LRL zawarła w 1936 r. umowę z największym światowym producentem samochodów — amerykańskim koncernem General Motors, który posiadał swoje fabryki samochodów osobowych i ciężarowych w Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Kanadzie i Niemczech. Do produkcji licencyjnej w Polsce przeznaczony został Chevrolet o ładowności około 3000 kg (typ 157).

Moim zadaniem, w owych czasach, był to wybór dla naszego kraju bardzo udany. Wynikało to m.in. z: 1' — wszystkie samochody Chevrolet, tak osobowe jak i użytkowe, napędzane były identycznymi w zasadzie 6-cylindrowymi silnikami o zapłonie iskrowym i pojemności skokowej 3,6 dcm<sup>3</sup> i mocy 78 i 85 KM w zależności od regulacji gaźnika; 2' — wszystkie samochody ciężarowe i autobusy mające być produkowane w Polsce typów 131, 157 i 183 (liczby odpowiadają rozstawieniu osi w calach) posiadały właściwie identyczne zespoły składowe za wyjątkiem

ukształtowania ram i długości wałów napędowych. Normalizacja była pod tym względem imponująco daleko posunięta i bardzo ułatwiała zamierzone w przyszłości stosowanie części polskiej produkcji we wszystkich montowanych w kraju Chevroletach.

Objęcie przeze mnie stanowiska kierownika samochodowego biura konstrukcyjnego poprzedziło zapoznanie się z całokształtem zaangażowania się firmy LRL w produkcję i montaż samochodów.

Teren przeznaczony do produkcji samochodów licencyjnych — a w pierwszej kolejności silników — zakupiony został w lubelskiej „dzielnicy” Tatary i obejmował grunta o powierzchni 36 ha. Oczywiście nie rezygnowano z terenów przy ul. Bema w Warszawie. Uroczyste poświęcenie terenów w Lublinie miało miejsce 27 września 1938 r., natomiast rozpoczęcie produkcji silników w lubelskiej fabryce przewidywano na 1 stycznia 1940 r. Liczba produkowanych silników wynosić miała 10 000 rocznie (na jedną zmianę). W początkowej fazie nie przewidywano produkcji elementów podwozi w Lublinie, gdyż tą produkcją miały zająć się istniejące już zakłady na terenie całego kraju. Montaż wszystkich samochodów odbywać się miał we własnych warsztatach LRL w Warszawie. To właśnie przesądziło, że centralne biuro konstrukcyjne wraz z oddziałem doświadczalnym zdecydowano się umieścić w Warszawie. Na marginesie lokalizacji zakładów Lilpopa w Lublinie można dodać, że z wykańczanej fabryki, ustawione już tam obrabiarki zostały przez Niemców wywiezione w końcu 1939 r., natomiast po wojnie na bazie dawnej fabryki uruchomiono montownię licencyjnego radzieckiego samochodu GAZ 51, znanego u nas pod nazwą Lublin 51. Po zaprzestaniu montażu samochodów Lublin, w fabryce tej podjęto produkcję samochodów użytkowych własnej konstrukcji znanych pod nazwą Żuk.

Po wstępnym zapoznaniu się z całokształtem spraw samochodowych w LRL, zostałem delegowany do dużej montowni General Motors w Kopenhadze. Przebywałem tam dwa tygodnie, podczas których zapoznałem się ze stosowaną technologią montażu. Następnie pojechałem do nowo zbudowanych zakładów Opla w Brandenburgu, gdzie produkowane były seryjnie 3-tonowe samochody ciężarowe Opel-Blitz w liczbie około 80 sztuk na dobę. Tam też obserwowałem badania prototypów terenowych samochodów ciężarowych z napędem na cztery koła, których produkcja niebawem miała się rozpocząć. W Brandenburgu nawiązałem kontakt z kierownikiem miejscowego biura konstrukcyjnego p. Mencińskim, który specjalnie dla mnie ściągnął z Rüsselsheimu dyrektora wydziału konstrukcyjno-badawczego całego Opla, dra inż. Böhnera, którego poznałem następnego dnia. Muszę tu zaznaczyć, że obaj wspomniani panowie byli bardzo inteligentni i uprzejmi oraz znakomicie orientowali się w zagadnieniach konstrukcyjnych. Z obu panami dużo rozmawiałem przez kilkanaście dni, zwiedziłem ich zakład doświadczalny nad rzeką Havel.

Muszę się przyznać, że obaj oni, a szczególnie dr Böhner bardzo się przyczynili do przeforsowania przeze mnie w dyrekcji Lilpopa pewnych koncepcji konstrukcyjno-badawczych, które uważałem za właściwe zastosować w licencyjnych samochodach. Podczas bytności w Rüsselsheimie otrzymałem w prezencie od dra inż. Böhnera komplet amerykańskich warunków i norm materiałowych, które mi się przydały już po wojnie przy badaniach Stara.

Biuro konstrukcyjne i zakład doświadczalny zostały umieszczone w jednej z hal montażowych warszawskiej fabryki Lilpopa. Biuro konstrukcyjne przeznaczone było dla około 25 osób, obok był gabinet dla mnie. Zakład doświadczalny wyposażony został w dwa stanowiska dynamometryczne.

Stale wzrastała liczba elementów samochodu Chevrolet 157 wytwarzanych w kraju. Abstrahując od takich asortymentów krajowych jak: ogumienie, akumulatory, tapicerka, lakiery, narzędzia, płyny hamulcowe itp. używanych od początku do wszystkich montowanych u Lilpopa samochodów, stosowano w czerwcu 1939 r. do samochodów licencyjnych:

- ramy (zakłady starachowickie),
- resory (zakłady ostrowieckie),
- skrzynki biegów (zakłady John w Łodzi),
- chłodnice i zbiorniki paliwa (zakłady na Bielanach),
- układy hamulcowe (firma Klinger w Łodzi).

Poza tym zamówione były:

- belki osi przednich, zwrotnice i piasty przednie (Huta Batory),
- pochwy mostu tylnego i piasty kół tylnych (Huta Batory),
- prądnice, rozruszniki, rozdzielacze i inna aparatura elektryczna (firmy Szpotański i Magnet w Warszawie oraz firma Moj w Katowicach),
- reflektory i lampy (firma Marciniak w Warszawie),
- wskaźniki (firma Romer we Lwowie),
- błotniki i blachy przednie (zakłady na Bielanach),
- układy kierownicze (Lilpop w Warszawie).

Wszystkie wyżej wymienione elementy wykonywane były jeszcze wg oryginalnej i niezmienionej dokumentacji amerykańskiej.

Wspomniałem wcześniej, że dyrekcja LRL wyraziła zgodę na przeprowadzenie doświadczalnej rekonstrukcji Chevroleta 157. W związku z tym zaproponowałem przeprowadzenie następujących zabiegów adaptacyjnych:

— wzmocnienie ramy, sworzni zwrotnic oraz wążów i sworzni kierowniczych;

— przekonstruowaniu 4-biegowej skrzynki biegów, tak aby zmiana przełożeń odbywała się nie przesuwaniem kół zębatych, lecz sprzęgieł kłowych. Przedłużyłoby to pracę skrzynki biegów nie wykluczając jej zamierności ze skrzynkami oryginalnymi;

— zamianę w samochodach licencyjnych silników oryginalnych (amerykańskich) z wzajemnie wymiennymi i właściwie identycznymi silnikami Opla, stosowanymi w 3-tonowych Blitzach i osobowych Admiralach. Wymienione silniki Opla różniły się od Chevroletowskich jedynie układem metrycznym, tłokami aluminiowymi (w silnikach Chevroleta tłoki były żeliwne) oraz usprawnionym systemem smarowania.

Po uzyskaniu oprócz zgody Lilpopa, także zgody licencjodawcy, zespół kierowany przeze mnie przystąpił do wykonania dwóch prototypów. Udało mi się także uzyskać zgodę na wykonanie jednego przedprototypu samochodu terenowego z napędem na cztery koła, na którym uzyskałem bardzo dobre wyniki w ciężkim rajdzie wojskowym.

Oba rekonstruowane prototypy, nazywane potocznie polskimi Chevroletami, były w końcu sierpnia 1939 r. gotowe do rozpoczęcia badań drogowych. W pierwszych dniach wojny wszystkie zmontowane samochody wraz z prototypami zostały zmobilizowane i wszelki ślad po nich zginął.

W końcu lat trzydziestych, kiedy mieszkałem i pracowałem w Warszawie, moja pozycja była na tyle dobra, że byłem w stanie prowadzić dosyć intensywne życie towarzyskie. Otóż będąc któregoś dnia w końcu karnawału 1937 r. na przyjęciu u państwa Whitheadów, poznałem cioteczną siostrę pani domu — pannę Stefanię Sepesz-Sabat, córkę znanego rentgenologa, profesora i doktora medycyny Bronisława Sabata. Panna Sabat była przystojną, bystrą, inteligentną, bardzo elokwentną i pewną siebie panną o zacięciu sportowym. Zaczęła też wykazywać pewne zainteresowanie moją skromną osobą, i to raczej w zręcznie zakamuflowanym kierunku matrymonialnym. Nie mogę zaprzeczyć, że i ja nie brałem pod uwagę własnego ożenku. Miałem bowiem 29 lat oraz dochody umożliwiające dostatnie życie wraz z żoną. W każdym razie tak się stało, że 30 kwietnia 1938 r. ożeniłem się ze Stefą. Ślub odbył się na Jasnej Górze, a udzielał go nam osobiście przeor klasztoru.

W początkach 1939 r. w dalszym ciągu pracowałem u Lilpopa, gdzie prowadziłem zakrojone na znaczną skalę prace adaptacyjne i konstrukcyjno-badawcze. Utrzymywałem kontakty z dyrektorem działu konstrukcji i badań Opla doktorem Böhnerem z Rüsselheimu oraz z zakładami w Brandenburgu. W związku z tym wyjeżdżałem służbowo do Niemiec, nie opuszczając corocznych wystaw samochodowych w Berlinie. Tak też było w 1939 r. Gdy 29 lutego tegoż roku przyjechałem do Berlina, moją uwagę zwróciła znaczna liczba wojskowych różnych stopni. Żołnierze wyróżniali się na ogół dobrą kondycją fizyczną, sprężystymi ruchami i bardzo starannym oddawaniem honorów. Sama wystawa samochodowa była duża i ciekawa, świadczyła o dalszym rozwoju i tak już wielkiego niemieckiego przemysłu samochodowego. Widoczne już były, szczególnie w samochodach ciężarowych, pierwsze wyniki typizacji prowadzonej

przez pułkownika Schella, jako generalnego przedstawiciela planu czteroletniego do spraw niemieckiej gospodarki samochodowej.

Następnego dnia po powrocie do Warszawy zatelefonowałem do mego „wuja” — gen. Juliusza Rómmla, wyrażając chęć spotkania się z nim i podzielenia wrażeniami z defilady berlińskiej. Umówionego dnia (29 IV 1939), a więc już po wypowiedzeniu przez Hitlera paktu o nieagresji z Polską, udałem się do generała. Zastałem u niego całe, zakamuflowane jeszcze, ale czynne już od końca marca 1939 r., dowództwo armii „Łódź”. Byli tam poza dowódcą — gen. dyw. Juliuszem Rómmlem — gen. br. Wiktor Thommée oraz płk dypl. Aleksander Pragłowski — szef sztabu armii. Przedstawiając swoje wrażenia z Niemiec rozpocząłem od charakterystyki pojazdów wojskowych zaprezentowanych na berlińskiej wystawie samochodowej, a które następnie oglądałem na defiladzie z okazji 50-rocznicy urodzin Hitlera. Zwróciłem uwagę na to, że demonstrowane czołgi, m.in. ze względu na ich duże prędkości, nie są czołgami wsparcia piechoty, lecz czołgami samodzielnych dywizji pancernych. Łącząc je z innymi pojazdami terenowymi, Niemcy mogli tworzyć wielkie jednostki pancerne, które w przyszłej wojnie mogłyby być czynnikiem operacyjnie rozstrzygającym. Było to zgodne z doktryną lansowaną już od jakiegoś czasu przez Guderiana. Wyraziłem też pogląd, iż takie tarany pancerne, wsparte w dodatku przez lotnictwo, uważam za bardzo niebezpieczne.

Gen. Rómmel i płk Pragłowski dali mi do zrozumienia, że jestem zadowolony pod wrażeniem broni pancernej i przeceniam jej rolę. Największe zainteresowanie moimi wypowiedziami przejawiał gen. Thommée, zadając mi szereg pytań, z których wynikało, że ma on o niemieckich dywizjach pancernych szersze wiadomości.

Ostatnie ćwiczenia w Wojsku Polskim odbyłem w dniach od 22 maja do 17 czerwca w 3 batalionie pancernym w Warszawie. Był to jeden z dwóch najsilniejszych batalionów, wyposażonych w 50 lekkich czołgów typu 7TP. W batalionie, ze względu na moją reklamację i przydział mobilizacyjny do przemysłu, nie otrzymałem funkcji liniowej. Postanowiono natomiast wykorzystać moje doświadczenie techniczne. Miałem ustalić i zameldować, jaki jest stan techniczny wszystkich pojazdów w batalionie. Przeprowadzone inspekcje wykazały dobry stan techniczny czołgów konserwowanych bardzo starannie. Asortyment i ilość podręcznych części zamiennych były zgodne z wykazami. W toku inspekcji nabrałem wprawy zarówno w prowadzeniu czołgów 7TP, jak i w obsłudze broni. Uczestniczyłem także dwukrotnie w ostrym strzelaniu na poligonie w Rembertowie oraz w ćwiczeniach terenowych batalionu.

Praca u Lilpopa dawała mi dużą satysfakcję zawodową, a otrzymywane wynagrodzenie pozwalało na dostatnie życie, tym niemniej w ostatnich dniach czerwca 1939 r. zainteresowałem się możliwością przejścia

do nowopowstających w COP Zakładów Samochodowych Wspólnoty Interesów. Propozycję objęcia stanowiska w Z.S. przedstawił mi prezes mgr Czesław Peche, który jednocześnie wprowadził mnie w sprawy koncernu Wspólnota Interesów.

Był to koncern metalurgiczny zatrudniający około 35 tys. pracowników. Obszar działalności produkcyjnej koncernu, który był spółką akcyjną, obejmował teren Zagłębia Dąbrowskiego i Górnego Śląska. 96 procent akcji należało do państwa polskiego. W związku z wytycznymi władz w zakresie rozwoju motoryzacji w Polsce, zarząd koncernu podjął decyzję o powołaniu wydzielonego przedsiębiorstwa pod nazwą Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów, mającego zająć się montażem i produkcją pojazdów mechanicznych. Zakłady miały produkować samochody licencyjne i wojskowe, pojazdy specjalne polskiej konstrukcji, a także montować samochody zagraniczne. Umowa licencyjna na produkcję i montaż samochodów zawarta została ze związkiem niemieckiego przemysłu samochodowego (Reichsverband der deutschen Automobilindustrie) za wiedzą i zgodą rządów Polski i Niemiec. Obejmowała prawo do produkowania i montażu, bez ograniczania liczby, dowolnie wybranych przez stronę polską samochodów osobowych i ciężarowych z listy zatwierdzonych do produkcji przez pełnomocnika do spraw niemieckiej gospodarki samochodowej pika Schella, w ramach tzw. typizacji pojazdów mechanicznych. Zawarto tę umowę w końcu 1938 r., przy czym negocjatorem ze strony Wspólnoty Interesów był inż. Ignacy Brach. Ustalono wstępnie, że Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów, których budowa miała się rozpocząć na wschód od Radomia w końcu 1939 r. będą produkowały według niemieckiej licencji popularne cztermiejskowe samochody osobowe Steyer 55 (o pojemności silnika 1,2 l) oraz ciężkie samochody ciężarowe Henschel 6Js o ładowności 8 ton z możliwością holowania 10-tonowych przyczep. Samochody te wyposażone były w silniki wysoko-  
prężne o mocy 150 KM. Przewidywany montaż samochodów osobowych Mercedes-Benz oraz BMW trwał już wówczas w Łagiewnikach Śląskich. Zostałem także poinformowany, że dobiegają końca pertraktacje Zakładów Samochodowych z wojskowymi władzami polskimi w sprawie ulokowania w tych zakładach produkcji czołgu średniego o ciężarze około 25 ton oraz jednego z dwóch typów ciągników artyleryjskich, skonstruowanych w Biurze Studiów PZInż. w Warszawie.

Prezes Peche zaproponował mi objęcie stanowiska kierownika działu konstrukcyjno-badawczego, zaznaczając, że zależy mu na możliwie szybkim terminie rozpoczęcia pracy. Nie bez znaczenia w jego propozycji było podwojenie moich dotychczasowych zarobków i pięciopokojowa willa z ogrodem do mojej wyłącznej dyspozycji. Podziękowałem za propozycję i oświadczyłem, że oferowane stanowisko w zasadzie mi odpowiada. Poprosiłem jednak o kilkanaście dni, w celu uzgodnienia ewentualnego

przejścia z Lilpopa oraz zorientowania się w możliwości przyjęcia z PZInż. co najmniej dwóch pierwszorzędných inżynierów-konstruktorów.

Muszę się przyznać, iż propozycja przejścia do Zakładów Samochodowych Wspólnoty Interesów sprawiła mi dużą satysfakcję, i to nie tylko z przyczyn ambicjonalnych, czyli z powodu wysunięcia się bez żadnej protekcji na pierwsze miejsce wśród kolegów mego stażu i specjalności, lecz głównie z przyznania mi tzw. prawa prokury, będącego szczeblem do dalszego awansu, samodzielnego stanowiska i raczej wysokich jak na 31-letniego inżyniera poborów.

Moje zadowolenie miało poza tym swoje źródła w nadziei, że zakres przyszłych moich prac rozszerzy się znacznie na skutek zupełnie innej skali samego zakładu i wprowadzenia do programu produkcji dużych ciężarówek z silnikami wysokoprężnymi, w szczególności zaś w przewidywanym zaangażowaniu się w sprzęt wojenny o wyższym poziomie konstrukcyjnym oraz bardziej skomplikowanych badaniach. Wszystko to bardzo mnie pociągało. Zakładałem też, że z czasem rozszerzą się samodzielne prace konstrukcyjne w toku dalszego rozwoju zarówno sprzętu licencyjnego, jak i rodzimego, zwłaszcza wojskowego.

Po uzyskaniu zgody na przejście do ZSWI dwóch doskonałych inżynierów — Jerzego Wernera (podwozia) i Wacława Cywińskiego (silniki), złożyłem wypowiedzenie pracy u Lilpopa. Dyrektor Gutowski starał się mnie zatrzymać, proponując m.in. podwyższenie poborów do 1200 zł, co jednak nie wpłynęło na zmianę mojej decyzji. Umowę z Zakładami Samochodowymi Wspólnoty Interesów podpisałem z ważnością od 15 lipca 1939 r.

Swoje dotychczasowe obowiązki przekazałem inż. Jerzemu Klarnerowi wraz ze wspominanymi już dwoma prototypami zmodernizowanych przeze mnie przyszłościowych Chevroletów i Chevroleta terenowego z napędem na wszystkie koła. Po przyjemnej kolacji pożegnalnej w Hotelu Europejskim, na którą zostałem zaproszony przez dyrektora Gutowskiego, rozstałem się z zakładami Lilpopa — jak się wkrótce okazało — tylko na kilka miesięcy.

Pracę w Zakładach Samochodowych Wspólnoty Interesów rozpocząłem od korespondencji z zakładami Henschla w Kassel w sprawie dostarczenia dokumentacji konstrukcyjnej. Ponieważ nie przyniosło to rezultatów, zamierzałem pojechać tam z inż. Antonim Zasadą — dobrym technologiemi, którego ściągnąłem również z PZInż. Do wyjazdu jednak nie doszło z powodu celowego odwołania go przez stronę niemiecką. Przesłany na początku sierpnia przedstawiciel firmy Henschel był człowiekiem dziwnym, małymównym i tylko w miarę uprzejmym, nie udzielającym właściwie żadnych istotnych informacji. Po kilku dniach niemal beczynnego przesiadywania w biurze wyjechał równie nagle, jak przyjechał. Robota się rwała, lecz mimo to zaprojektowałem linię montażową

oraz lakiernię dla samochodów montowanych w jednym z zakładów Wspólnoty w Łagiewnikach, około 25 km na północny-zachód od Katowic.

Tymczasem życie toczyło się dalej, ale nastrój w Warszawie stawał się coraz bardziej nerwowy. Od połowy lipca słychać było z Saskiej Kępy — szczególnie w godzinach wieczornych, gdy zmniejszał się ruch uliczny — odgłosy strzałów artyleryjskich jednostek ćwiczących w Rembertowie.

Przejmowanie licencji od Henschla utknęło prawie całkowicie z powodu przekazywania przez Niemców minimalnej ilości dokumentacji i to dokumentacji najmniej istotnej. Brak też było odpowiedzi na wysyłane pisma. Natomiast projekt montowni i lakierni w Łagiewnikach zbliżał się ku końcowi.

Wstrząs nastąpił 23 sierpnia, kiedy dowiedzieliśmy się z radia i prasy o podpisaniu paktu o nieagresji pomiędzy Rzeszą Niemiecką i Związkiem Radzieckim. Zdecydowałem się natychmiast rozpocząć starania o anulowanie mojej reklamacji z wojska, czyli o przydział do swego macierzystego 3 batalionu pancernego. Sprawa nie była jednak prosta i oparła się aż o ministerstwo spraw wojskowych. W domu zastałem natomiast wezwanie do oddania po południu 25 sierpnia mego samochodu, z pełnym bakiem paliwa i kompletem narzędzi. Punkt przekazania samochodu władzom wojskowym wyznaczony był w jakimś folwarku koło Łomianek. Wracając do domu na Saskiej Kępie przez całkowicie już zaciemnioną Warszawę, przy rondzie Waszyngtona spotkałem maszerujący w kierunku Pragi 1 pułk szwoleżerów z plutonem działek przeciwpancernych, ale bez lanc. Pułk wyglądał dobrze, a nieliczni o tej porze przechodnie wznosili okrzyki na cześć wojska, kawalerii i zwycięstwa.

Mój udział w kampanii wrześniowej 1939 r. ograniczył się przez pierwszych parę dni wojny do współdziałania w przygotowaniu Warszawy do obrony, a następnie kierowaniu grupą żołnierzy złożoną ze wzmocnionej podoficerami drużyny strzelców pancernych. Grupa ta pod moim dowództwem miała udać się do rumuńskiego portu Konstanca i przeprowadzić stamtąd kompanię czołgów typu Renault R 35, przesyłanych z Francji dla warszawskiego batalionu pancernego.

Z Warszawy wyruszyliśmy 9 września 1939 r. dwoma samochodami ciężarowymi Polski Fiat 621R, jednym samochodem osobowym Fiat 1500 i jednym motocyklem Sokół 600. Do Łucka dotarliśmy 11 września, gdzie przymusowo czekaliśmy przez kilka dni. 16 września otrzymałem rozkaz jazdy do Stanisławowa. Następnego dnia dowiedzieliśmy się o wejściu wojsk sowieckich, co było dla nas ciosem straszliwym. Widzieliśmy także dużo samolotów, które jednak nas nie ostrzeliwały. Dotarłem do Stanisławowa, ale wobec braku dalszych rozkazów, które powinienem tam otrzymać — postanowiłem przekroczyć granicę węgierską z 10 Brygadą



Kawalerii Zmotoryzowanej, gdyż wszystkie inne przejście zostały już zablokowane przez wojska sowieckie.

W kilka godzin później zostaliśmy rozbrojeni przez wojska węgierskie. Natomiast w Budapeszcie odebrano nam samochody. Tu także oddzielono oficerów — w tym także mnie — od żołnierzy i wysłano do obozu dla internowanych oficerów w miejscowości Visegrad, leżącej nad Dunajem około 45 km od Budapesztu. Po kilku dniach i po zaopatrzeniu się w cywilne ubranie, zdecydowałem się na powrót do Warszawy, wierząc, że w Warszawie będę miał większą możliwość włączenia się do walki z okupantem.

Granicę węgiersko-niemiecką przeszedłem pieszo w miejscowości He-gyesholm, a po dojściu do pierwszej miejscowości po stronie niemieckiej, którą była miejscowość Nickelsdorf, wsiałem w pociąg i dojechałem do Wiednia. Z Wiednia przez Wrocław, Kępno i Łódź dojechałem do Warszawy, znajdując moją żonę w dobrym stanie u swoich rodziców przy ul. Rakowieckiej 9.

Wyprawę z Węgier przez Wiedeń do Warszawy opisałem tu oczywiście w wielkim skrócie. Niewątpliwie jednym z decydujących czynników tak pozytywnego obrotu sprawy była moja bardzo dobra znajomość języka niemieckiego, która ułatwiła mi całą podróż.

Po powrocie do Warszawy i zorientowaniu się w ogólnym położeniu, postanowiłem podjąć próbę nawiązania kontaktów z kolegami i znajomymi, aby zorientować się co należy robić dalej. W tym czasie mój teść, będąc kierownikiem zakładu rentgenologicznego w szpitalu na Solcu, zapewnił Stefie miejsce na oddziale położniczym, dokąd zawiozłem ją po południu 23 października. Już następnego dnia, 24 października przyszło na świat nasze pierwsze dziecko — Elżunia.

2 stycznia 1940 r. zgłosiłem się do pracy u Lilpopa. Zakłady te nie ucierpiały podczas oblężenia stolicy. Jedynie parę bomb spadło na składowisko kilkuset skrzyń z częściami samochodowymi, uszkadzając szereg z nich. Większość tych skrzyń została przed samą wojną przetransportowana na m/s Piłsudski z Ameryki do Gdyni, a stamtąd koleją do Warszawy.

Jeśli chodzi o montownię samochodów, to była ona kompletna, ale nieczynna. Samochodów gotowych nie było, gdyż zostały ewakuowane na wschód lub zarekwirowane przez polskie władze wojskowe w okresie obrony Warszawy. Pracownicy montowni, których większość także zgłosiła się do pracy, zajęci byli kontrolowaniem uszkodzonych skrzyń z elementami samochodów. Reszta natomiast zatrudniona była w innych oddziałach fabryki.

Montaż samochodów osobowych postanowiłem ograniczyć do minimum; uszkodzonych blach nadwoziowych nie naprawiać, a wręcz prze-

ciwnie — w miarę możliwości uszkodzenia te powiększać, a części złomować. Zaproponowałem to, ponieważ przewidywałem, że Niemcy w pierwszej kolejności zarekwirują samochody osobowe i będą ich używać na potrzeby własnej administracji, a więc przeciwko polskim interesom. Istniała natomiast możliwość przerobienia części podwozi samochodów osobowych o konstrukcji ramowej na półciążarówkę i zasilenie w ten sposób przedsiębiorstw polskich. Pozostałe części — oprócz złomowanych — przekazane miały być do magazynu części zamiennych.

Dyrektor Gutowski zaakceptował moją propozycję, zwracając jednak uwagę na niebezpieczeństwo przy „sztucznym” uszkodzaniu blach nadwozi.

Na jednym z pierwszych zmontowanych Chevroletów zainstalowany został gazogenerator drzewny typu Imberth. Po zaopatrzeniu się w potrzebną ilość odpowiednio przyciętego drewna i benzyny do zimnych rozruchów silnika, rozpoczęto próby drogowe, które prowadziłem osobiście. Badania samochodu na gaz, który nazywano popularnie „krzakiem pędzony” trwały także w 1940 r., kiedy przejechalśmy na nim dalsze kilkanaście tysięcy kilometrów. Uruchomiłem również badania silnika Chevrolet w fabrycznej hamowni. Silnik ten napędzany benzyną dawał 79 KM, natomiast po przejściu na gaz drzewny moc jego spadała poniżej 60 KM. Po różnych zabiegach, m.in. po zwiększeniu stopnia sprężania — moc silnika napędzanego gazem drzewnym wzrosła do około 70 KM.

Praca zawodowa w tym czasie nie była bynajmniej jedynym nurtem mego życia. W czerwcu 1940 r. poprzez inż. Jerzego Klarnera nawiązałem kontakt z ZWZ. (AK) W organizacji tej powierzono mi objęcie dowództwa tzw. baterii technicznej. Podstawowym wówczas zadaniem tej baterii miało być zapoznanie wszystkich oficerów, podoficerów i podchorążych powstającego dywizjonu (artylerii motorowej) z budową nowoczesnych dział o ciągu motorowym, z budową i eksploatacją ciągników artyleryjskich i innych pojazdów używanych w artylerii oraz techniką jazdy artylerii motorowej na drogach i w terenie.

Wykłady miały odbywać się w różnych miejscach, a grupy wykładowe liczyć od trzech do pięciu osób.

Przysięgę złożyłem w pierwszych dniach września 1940 r. w jednym z domów przy ul. Topolowej (obecnie Al. Niepodległości) na ręce majora „Kazimierza” (Falewicza). Po zaprzysiężeniu zostałem formalnie wcielony do grupy artyleryjskiej AK, nazwanej później „Granat”. Początkowo jako organizacja szkieletowa grupa ta składała się z pięciu baterii: baterii pomiarów artyleryjskich (d-ca — porucznik artylerii Jan Wierusz-Kowalski), pierwszej baterii (d-ca — ppor. rezerwy artylerii inż. Andrzej Umiastowski), drugiej baterii (d-ca — ppor. rezerwy artylerii inż. Adam Jastrzębski), trzeciej baterii (d-ca ppor. artylerii Roman Milewski), ba-

terii technicznej (d-ca — ppor. rezerwy broni pancernej inż. Aleksander Rummel — awansowany później do stopnia porucznika).

Następnie rozpoczęły się intensywne ćwiczenia aplikacyjne na mapie, prowadzone osobiście przez majora „Kazimierza”. Odbływały się one bądź w mieszkaniu przy ul. Opoczyńskiej, bądź w mieszkaniach prywatnych różnych osób, m.in. w moim przy al. Waszyngtona 22.

Major prowadził z nami również — ale w mniejszych grupach i rzadziej — interesujące ćwiczenia aplikacyjne w terenie. Podczas omawiania jednego z takich ćwiczeń zaznaczył, iż byłoby ze wszech miar wskazane wprowadzenie nauki strzelania na tzw. strzelnicach zmniejszonych. Stanowiłoby to repetytorium dla oficerów artylerii, a jest to rzeczą konieczną dla młodego narybku „Granatu”. Do tego jednak celu niezbędne są małe modele budynków, kościołów, mostów itp. i oczywiście lornetki artyleryjskie z zaznaczonymi tysięcznymi na soczewkach. Zakomunikowałem majorowi, że spróbuję wykonać strzelnice zmniejszone w zakładach Lilpopa. Ustalony komplet strzelnic miał się składać z piętnastu domków parterowych, dziesięciu domków piętrowych, dwóch kościołów i dwóch mostów. W krótkim czasie wykonałem rysunki i modele odlewnicze tych obiektów. Rysunki i modele wykonane zostały w biurze i warsztacie dawnej montowni samochodów, odlewy zaś w odlewni, ze ściśle reglamentowanego przez Niemców stopu łożyskowego. Malowanie modeli wzięli na siebie lakiernicy z montowni. Wynoszeniem „strzelnic” z terenu fabrycznego zajmowałem się osobiście.

W ciągu kilku miesięcy przekazałem przełożonym przeszło pięćdziesiąt kompletów strzelnic, które — jak słyszałem — zostały w pełni wykorzystane zarówno w naszej grupie, jak i w innych jednostkach AK. Rozwijała się także moja działalność dydaktyczna. W końcu 1941 r. już przez sześć dni w tygodniu prowadziłem wykłady z zakresu broni pancernych i motorowych. Przetłumaczyłem też niemiecką książkę *Das Flack geschutz 88 mm* oraz rosyjską instrukcję *Borba z tankami*.

Muszę również wspomnieć, że udostępniałem nasze mieszkanie na zebrania grupy „Granat” oraz naukę strzelania. W tym miejscu pragnę z całym szacunkiem wspomnieć o mojej żonie, która wykazała dużo odwagi i nigdy — mimo dwojga dzieci — nie sprzeciwiała się tym przecież ryzykownym imprezom. Zresztą odwagę swoją potwierdziła w Powstaniu Warszawskim ofiarnie pracując w powstańczych szpitalach.

We wrześniu 1941 r. montownia samochodów w zakładach Lilpopa uległa likwidacji, a na jej miejscu zorganizowano produkcję pływaków do sieci zaporowych. Lilpop zaangażowany został także do produkcji uzbrojenia dla konspiracji. Uczestniczyłem wówczas w wykonawstwie lufek do pistoletu ViS. Do mego aresztowania w lipcu 1943 r., wykonaliśmy ich około 60 sztuk.

23 lipca 1943 r., około godziny dziewiątej rano byłem jak zwykle w zakładach Lilpopa, gdzie zostałem zatrzymany przez dwóch gestapowców w cywilu. Po przeprowadzeniu rewizji w moim biurze zostałem przewieziony na Szucha.

Znalazłem się więc w rękach gestapo. Czy byłem tym przejęty? Oczywiście tak, ale nie zaskoczony. Byłem bowiem i jestem w pewnym stopniu fatalistą, uważając, że co ma być — to będzie. Ponadto, włączając się do konspiracji wojskowej byłem wewnętrznie przygotowany na represje ze strony okupanta, przeciw któremu przecież walczyłem. W alei Szucha miałem dosyć czasu na zastanowienie się nad przyczynami mego aresztowania. Było ich oczywiście dostatecznie dużo — ale co było przyczyną bezpośrednią?

Po dłuższym oczekiwaniu zostałem zaprowadzony na drugie piętro. przesłuchiwało mnie dwóch osobników w cywilnych ubraniach oraz oficer w mundurze SD (Sonderdienst). Zadawane wówczas pytania dotyczyły moich personaliów, życiorysów oraz szczegółów związanych z zapisami w odebranych mi notesie. Nie padło ani jedno pytanie odnoszące się do konspiracji. Po przesłuchaniu odprowadzony zostałem znów do tzw. tramwaju.

Wieczorem przeniesiono mnie do oddzielnego pokoju, znajdującego się także w podziemiach budynku. Tam też zjadłem przyniesioną mi kolację. Wszystko to wydawało mi się dziwne; przesłuchanie bez bicia i krzyków umieszczenie w oddzielnym i raczej wygodnym pokoju oraz przyniesienie kolacji. Wyglądało, że brano mnie za jakąś ważną osobę, którą w rzeczywistości przecież nie byłem.

Następnego dnia rano zostałem ponownie zaprowadzony do tego samego pokoju na drugim piętrze. Kiedy wchodziłem, siedziała tam tylko maszynistka z maszyną przygotowaną do pisania. Po kilku minutach weszło do pokoju trzech osobników; dwóch wczorajszych i jeden nowy. Śledztwo zagaił ten trzeci, pytając nieoczekiwanie: od kiedy znam gen. Roweckiego? Odpowiedziałem, zgodnie z prawdą, że gen. Roweckiego nie znam i nigdy go nie widziałem. Znam natomiast kilka szczegółów z jego życia oraz wiem, że został przed niespełna miesiącem aresztowany, o czym dowiedziałem się m.in. z tygodnika „Das Reich”.

Następne pytanie brzmiało: kogo znam ze sztabu gen. Roweckiego lub jego bliskiego otoczenia? Również na to pytanie odpowiedziałem, że nie znam nikogo. Zapytany następnie, czy należę do jakiejś organizacji wojskowej — zaprzeczyłem. Na tym praktycznie przesłuchanie zostało tego dnia zakończone. Przewieziony zostałem następnie na Pawiak i umieszczony na oddziale VII, w celi nr 8. Nocą, leżąc na brudnym sienniku na podłodze, oblegany przez pchły, miałem aż nadto czasu, aby przemyśleć dokładnie swoją sytuację. Uważałem ją za korzystną, gdyż wyglądało na to, iż aresztowanie nie miało związku z moją rzeczywistą

działalnością konspiracyjną, ale polegało najprawdopodobniej na omyłkowym połączeniu mojej osoby ze sprawą gen. Roweckiego. Ostatecznie, nigdy nie dowiedziałem się co było bezpośrednią przyczyną mego aresztowania.

Po dwudniowym pobycie na Pawiaku zostałem ponownie zawieszony na Szucha, gdzie pokazano mnie trzem porządnie ubranym młodym ludziom, z których jeden miał na nogach oficerki i polskie bryczesy. Prowadzący sprawę oficer SS powiedział, że ludzie ci są polskimi bojownikami podziemia i wiedzą dokładnie kim ja jestem, a ja wiem kim oni są. Zaprzeczyłem mówiąc, że ich nie znam i nigdy ich w życiu nie widziałem. Konfrontacja nic nie dała i po dwóch przykrych i męczących godzinach zostałem odstawiony na Pawiak.

Po trzecim przesłuchaniu nawiązał ze mną kontakt Polak, pisarz kancelarii, i zaproponował napisanie grypsu do żony. Oczywiście z radością skorzystałem z okazji przesłania informacji, że żyję.

Na Pawiaku przebywałem jeszcze około dwóch i pół tygodnia. 24 sierpnia 1943 r. zostałem wraz ze stukilkudziesięcioma więźniami załadowany na Dworcu Wschodnim do pociągu towarowego, który konwojowany przez esesmanów następnego dnia po południu przybył do Oświęcimia. Wjeżdżając na oświęcimski dworzec kolejowy widzieliśmy przez okienka szeregi esesmanów i dobrze odżywionych więźniów w pasiakach z napisem „Capo” na opaskach. Trzymali w rękach grube kije. Kiedy pociąg zatrzymał się i odsunięte zostały drzwi wagonów, powitały nas wrzaski: „Alles raus! Schnell!”.

W obozie przebrany zostałem w charakterystyczne pasiaki, a na lewym przedramieniu wytatuowany mi został obozowy numer: 139 322. Przydzielony zostałem do kompanii karnej — Strafkommando i zaprowadzony — jako jedyny z tego transportu — do bloku nr 11, mieszczącego się na odcinku BII, pole b.

Na teren bloku 11 wszedłem przez otwartą bramę i przekazany zostałem starszemu bloku, tzw. block-Alttesterowi. Wydał mi on czerwony płócienny trójkąt z moim numerem, duże czerwone litery I.L. oraz dwa czerwone kółka, które musiałem przyszyć do pasiaka. Niebawem dowiedziałem się, że trójkąt koloru czerwonego oznacza więźnia politycznego. Litery I.L. (Im Lager) oznaczają, że dany więzień podejrzewany jest o zamiar ucieczki, wobec czego może być zatrudniany wyłącznie na terenie obozu. Natomiast dodatkowe dwa czerwone kółka oznaczały więźnia „szczególnie niebezpiecznego dla Rzeszy”. Do początków 1943 r. więźniowie tej kategorii zabijani byli strzałem w tył głowy pod ścianą śmierci w bloku nr 11. Mniej więcej od połowy 1943 r. część więźniów tej kategorii wywożono z Oświęcimia-Brzezinki do pracy w najbardziej zagrożonych przez alianckie lotnictwo zakładach przemysłowych Rzeszy. Ja zostałem przydzielony właśnie do takiej grupy. W ten sposób, 23 li-

stopada 1943 r. rano znalazłem się na pustym dworcu Wien Schwechat-Flugplatz, skąd pieszo pognany zostałem do miejsca o nazwie: Konzentrationslager Mathausen-Arbeitslager-Wien-Schwechat, Heinkelwerke. Obóz stanowił pomieszczenia dla niewolniczej siły roboczej zatrudnionej w zakładach Heinkla, w których niedawno przystąpiono właśnie do seryjnej produkcji nocnych myśliwców He-219.

W zakładach Heinkla pod Wiedniem zatrudniony zostałem w charakterze trasera, przy czym niewątpliwie na moją pozycję miała wpływ znajomość języka niemieckiego, a także to, że byłem inżynierem, a na dodatek — inżynierem wykształconym na gdańskiej politechnice. Stosunkowo szybko nawiązałem kontakt z dyrektorem technicznym firmy Heinkel nadzorującym produkcję inżynierem Bauhofem. W wyniku różnych zabiegów — na których opis nie ma tu miejsca — uzyskałem od niego możliwość czytania niemieckiej prasy, której dostarczanie do obozu było kategorycznie zabronione. Pomimo, iż ryzykowałem głową — zgodził się na taki krok. Uzyskane w ten sposób informacje rozpowszechniałem poprzez zorganizowaną przeze mnie siatkę informatorów na terenie obozu. Wiadomości, pomimo, że pochodziły z oficjalnej prasy niemieckiej zawierały jednak bardzo wiele faktów, które świadczyły o niewątpliwie przegranej Rzeszy — a to było niezbędne dla więźniów aby przetrwać w tym piekle. Akcję tę prowadziłem od grudnia 1943 do stycznia 1945, czyli do wpadki — ale o tym później.

Pierwszy nalot na zakłady Heinkla w Schwechatie nastąpił w słoneczny 23 kwietnia 1944 r. Około godziny dziewiątej rano na terenie całego zakładu odezwały się syreny alarmowe. Na ich dźwięk wszyscy pracownicy cywilni oraz część pilnujących nas esesmanów, po zamknięciu bram, opuściło halę, udając się do schronów przeciwlotniczych. Pozostali esesmani wspólnie z kapami ustawili wszystkich więźniów w kolumnie piątkowej w środkowym przejściu hali. Nastąpiło bombardowanie, w trakcie którego więźniowie rozbiegli się szukając schronienia. Ze zmiany porannej liczącej około tysiąca osób, siedemnaście poniosło śmierć, a dalszych pięćdziesiąt zostało rannych. W wyniku kolejnego nalotu 13 lipca 1944 r. w zakładach zginęło ponad stu więźniów, a dalszych kilkuset zostało rannych, ale znacznym uszkodzeniom uległy także same zakłady. Szereg budynków przestało istnieć, inne na skutek zniszczeń zmieniły swoje zarysy. Kompletnemu zniszczeniu legła prototypownia oraz wielka hala nr 70. Zniszczony został także obóz, w którym mieszkali do tego czasu więźniowie. Wieczorem jeszcze tego samego dnia ocaleli więźniowie przewiezieni zostali ciężarówkami do obozu przy Prager Strasse w Wiedniu, skąd grupę około 60 więźniów wożono na teren zniszczonych zakładów do prac porządkowych.

W pierwszych dniach września 1944 r. grupa schwechatowców przesunięta została do podkommanda Wien-Hinterbrühl, a następnie przewie-

ziona do odległego o 25 km miasteczka Mödling. W bezpośredniej bliskości tego miasteczka, położonego w pagórkowatym terenie, znajdowały się duże groty zalane wodą — podobno pozostałość po dawnych kamieniołomach wapienia. Po wypompowaniu wody odsłoniły się duże, kilkusetmetrowe tunele na dwóch poziomach — jeden znajdował się około 20, a drugi 45 m pod ziemią. Robotnicy cywilni wraz z więźniami wyglądali dolne powierzchnie grot, zbudowali odpowiednie wejście i windy oraz zamontowali niezbędną instalację elektryczną. Na powierzchni w pobliżu grot zbudowany został obóz dla około 1800 więźniów.

W podziemnej fabryce rozpoczęto w tym czasie produkcję myśliwca o napędzie odrzutowym, oznaczonego jako He-162 i nazwanego Volksjäger. Seryjna produkcja tego samolotu miała wynosić począwszy od stycznia 1945 r. 50 sztuk miesięcznie. Ze względu na bardzo krótki okres jego konstrukcji, niezbędne były pewne korekty w projekcie, które wykonywała grupa w której pracowałem. W zakładach w Mödling produkowano także elementy raket V2.

Pracując w podziemnych grotach byliśmy odcięci od świata, a raczej od informacji o tym, co dzieje się na świecie. Poprzedni sposób dostarczania gazet nie był tu możliwy. Po pewnym czasie przekonałem inż. Bauhofa, że można także tu spróbować dostarczania gazet. Zgodził się na moją propozycję i przez pewien okres rzeczywiście otrzymywałem egzemplarze „Deutsche Allgemeine Zeitung”.

Niestety, w początkach stycznia 1945 r. nastąpiła przypadkowa wpadka. Przez kilka godzin byłem katowany, co miało zmusić mnie do podania nazwiska dostarczyciela gazet. Kiedy „zabiegi” te nie przyniosły rezultatu, poinformowano mnie, że niebawem zostanę powieszony. Kiedy informującemu mnie o tym komendantowi obozu Streitwieserowi powiedziałem, że mam prośbę, aby zamiast wieszania — kazał mnie rozstrzelać, tak jak przystało oficerowi — ten nic nie odpowiedział tylko odszedł. Po godzinie wracając z obchodu mijając mnie, rzucił: może pan wracać do bloku, za dwa dni stanie pan do pracy.

Do dnia dzisiejszego nie wiem, czy skłoniły go do darowania mi życia moje słowa, czy też interwencja inż. Bauhofa.

30 marca 1945 r. był ostatnim dniem pracy. Początek ewakuacji obozu w Mödling zarządzono na 1 kwietnia 1945 r. W tym czasie znajdowało się w obozie 1884 więźniów. Pięćdziesięciu z nich uznano za niezdolnych do marszu i uśmiercono zastrzykami z fenolu w serce. Podczas marszu kolumny więźniów z Mödling do Mauthausen (207 km) trwającego osiem dni zastrzelono 209 więźniów nie wytrzymujących tempa i tnących nogi drewniaków. Wieczorem 8 kwietnia 1945 r. dotarliśmy do Mauthausen. Umieszczono mnie w bloku nr 16, wypełnionym w większości przez Polaków. Przez miesiąc przebywałem w obozie, gdzie warunki życia pogarszały się z dnia na dzień. Panował głód.

7 maja 1945 r. obóz zajęty został przez pododdział 11 dywizji pancerniej, wchodzącej w skład 3 armii amerykańskiej dowodzonej przez gen. Pattona. Administracja amerykańska zaangażowała mnie jako tłumacza głównego. Otrzymałem zakwaterowanie w baraku oficerskim, gdzie miałem własny pokój. Otrzymałem też doskonale i bardzo obfite amerykańskie, oficerskie racje żywnościowe.

Ciągnęło mnie jednak do domu. 18 maja poprosiłem o zwolnienie z pełnionej służby i wydanie stosownych dokumentów. 20 maja wyruszyłem do Polski. W Katowicach zameldowałem się w placówce Polskiego Czerwonego Krzyża i nocnym pociągiem osobowym zostałem skierowany do Warszawy. Przeszedłem piechotą przez potwornie zniszczone miasto, przeprawiłem się łodzią przez Wisłę i z ogromnym niepokojem w sercu stanąłem przed bramą swego domu w alei Waszyngtona. Żony w domu nie było, gdyż po powstaniu, w którym brała udział jako sanitariuszka, schroniła się w rodzinnym majątku Seroki. Moje mieszkanie natomiast zostało udostępnione przez żonę znajomemu Witoldowi Lutosławskiemu i Jerzemu Waldorffowi. Wyjechałem do Serok, gdzie 30 maja 1945 r. zobaczyłem po dwuletniej przymusowej rozłące swoją kochaną Stefę i dwie córeczki, Elzunię i Zolusię.

Po dojściu do równowagi i nacieszeniu się rodziną, zacząłem zastanawiać się co robić dalej.

Pierwsze kroki skierowałem do inż. Zdzisława Rytla — przyszłego profesora Politechniki Warszawskiej — od którego dowiedziałem się, że znaczna grupa byłych pracowników PZInż. przeniosła się po wojnie do Łodzi, gdzie organizuje dział transportu „Społem”.

W Łodzi spotkałem kolegów z dawnego PZInż., m.in.: mgra inż. Włodzimierza Horwatta, dra inż. Jerzego Dowkonta i mgra inż. Jerzego Wernera, którzy zaproponowali mi objęcie kierownictwa działu transportu „Społem” na województwo kieleckie z siedzibą w Radomiu. Sprowadzałem samochody z darów UNRRa, zorganizowałem warsztaty, rozbudowałem garaże. Niebawem dział transportu zaczął normalnie funkcjonować, co oczywiście dało mi pewną satysfakcję.

W końcu 1945 r. otrzymałem od mgra inż. Jana Wernera propozycję włączenia się do grupy przygotowującej założenia koncepcyjne konstrukcji 3,5-tonowego samochodu ciężarowego, znanego później pod nazwą Star 20.

Do grupy tej, której inicjatorem był inż. Jan Werner weszli inżynierowie: Jerzy Werner (identyczność nazwisk przypadkowa), Mieczysław Dębicki, Zygmunt Okołów, Zdzisław Rytel i ja — Aleksander Rummel. W przedsięwzięciu tym wykonałem całokształt obliczeń trakcyjnych wraz z wykresami, a na ich podstawie zaproponowałem zastosowanie w projektowanym samochodzie pięciobiegowej skrzyni biegów oraz powiększenie ładowności samochodu do czterech ton (co też później uczy-



niono). Gdy sprawa materializacji projektu stawała się coraz bardziej realna, postanowiłem związać się formalnie z powstającym biurem. W tym celu załatwiłem przyjęcie do organizującego się Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego oraz wymówiłem pracę w Radomiu. Do Warszawy powróciłem w ostatnich dniach kwietnia 1946 r. Od 1 maja tegoż roku podjąłem pracę w Zjednoczeniu Przemysłu Motoryzacyjnego, gdzie zostałem przydzielony do dyspozycji dyrektora technicznego — mgra inż. Jana Dąbrowskiego, który właśnie powrócił z Anglii.

Natychmiast po rozpoczęciu pracy w ZPMot przystąpiłem do starań nad powołaniem do życia zakładu doświadczalnego, w którym mogłyby być wykonywane i badane prototypy opracowywanego w przyszłości własnego sprzętu motoryzacyjnego, a w pierwszej kolejności już konstruowanego w Łodzi samochodu ciężarowego Star 20.

W tej sytuacji należało przystąpić niezwłocznie do załatwiania wielu spraw. Trzeba było po pierwsze, znaleźć pomieszczenia, w których można by ulokować:

- hamownię silnikową z co najmniej czterema stanowiskami dynamometrycznymi oraz miejscem na montaż kilku silników przeznaczonych do badań,

- warsztat mechaniczny z wyposażeniem umożliwiającym obróbkę zarówno części silników, jak i zespołów podwozia,

- samochodowy warsztat montażowy, pozwalający na równoczesne składanie nie mniej niż trzech podwozi samochodów ciężarowych lub autobusowych,

- dział prób drogowych, składający się z hali o dużych bramach, mogącej pomieścić nie mniej niż cztery samochody ciężarowe oraz graniczącego z tą halą możliwie dużego podwórza,

- warsztaty mechaniczne oraz

- pomieszczenia magazynowe i administracyjne.

Po drugie — należało wyposażyć zakład w konieczne urządzenia badawcze, obrabiarki i narzędzia, a po trzecie — skompletować załogę.

Rozpocząłem równoczesne działania na wszystkich frontach. W pierwszej kolejności objechałem zakłady przemysłowe rejonu warszawskiego, przydzielone lub mogące być przydzielone ZPMot.

Najbardziej przydatne okazały się duże Zakłady Mechaniczne „Ursus” w Ursusie pod Warszawą, wyposażone poza warsztatami mechanicznymi w kuźnię, odlewnię żeliwa i aluminium, modelarnię z działem obróbki cieplnej, hamownię silnikową oraz pomieszczenia mogące być wykorzystane do prowadzenia prób drogowych.

W końcu 1944 r. Niemcy ewakuowali z Ursusa cały park obrabiarkowy, pozostawiając jedynie budynki i instalacje w stanie nienaruszonym.

Ze względu na puste budynki oraz wprawdzie zdekompletowaną, ale

istniejącą infrastrukturę hamowni, a więc pozostałe fundamenty pod-silnikowe, zbiorniki paliwa i wody, część rurociągów podpodłogowych i chłodni, jak również nadające się dla działu prób drogowych zabudowania przedwojennej prototypowni czołgów, wystąpiłem do ZPMot. z wnioskiem o przydzielenie części hali montażowej z dawną hamownią i trzech dalszych budynków dla warsztatu mechanicznego oraz działu prób drogowych, poza tym dwóch pokoi biurowych w budynku dyrekcji. Wniosek ten załatwiony został pozytywnie.

Natychmiast po załatwieniu sprawy lokalizacji, a nastąpiło to w końcu czerwca 1946 r., wyruszyłem na poszukiwanie hamulców silnikowych. Pojechałem jeepem do Wrocławia, gdzie jak było mi wiadomo, produkowano w zakładach Famo, wodne hamulce silnikowe na licencji Junkersa. W piwnicach Famo znalazłem cztery całkowicie nowe hamulce, z tego trzy o mocy 147 kW przy prędkości obrotowej do 4000 obr./min i jeden mniejszy o mocy 29,4 kW przy 8000 obr./min. Wyszukałem również około trzydzieści wsporników mocujących silniki, kilkanaście obrotomierzy z napędem pasowym oraz około dwadzieścia nowych butli z obsadami do pomiaru zużycia paliwa itp.

Po powrocie do Warszawy kontynuowałem starania o obrabiarki z dostaw UNRRA oraz obrabiarki odzyskane z Niemiec.

Okres ten był bardzo wyczerpujący, gdyż pracowałem właściwie sam, a musiałem ogromnie się śpieszyć, wiedząc, że konstrukcja Stara posuwa się w Łodzi bardzo szybko.

Od chwili uzyskania pomieszczeń w Ursusie, znalezienia hamulców silnikowych we Wrocławiu oraz przydziału obrabiarek przystąpiłem do kompletowania załogi. Pierwszymi przyjętymi w lecie 1946 r. byli inżynierowie: Romuald Markowski, Zdzisław Kaczanowski oraz Włodzimierz Marszałek.

Inż. Markowski objął stanowisko kierownika hamowni silnikowej; inż. Kaczanowski został kierownikiem działu mechanicznego, a Włodzimierz Marszałek — kierownikiem montażu samochodów.

Wyżej wymienieni otrzymali polecenie uzupełnienia wyposażenia i uruchomienia powierzonych sobie działów, z czego wszyscy świetnie się wywiązali.

Udało mi się również zaangażować wielu bardzo dobrych rzemieślników metalowców o bardzo wysokich kwalifikacjach. W każdym razie, poczynając od lata 1947 r. wszystkie działy Zakładu Doświadczalnego były obsadzone zgodnie z planem etatów i przy stanie sześciu inżynierów, czterech mistrzów, trzech pracowników administracyjnych i około trzydziestu robotników, prace w Zakładzie Doświadczalnym zaczęły nabierać rozmachu.

Równoległe do uruchamiania Zakładu Doświadczalnego włączyłem się czynnie do zagadnień związanych z pracami konstrukcyjnymi nad

samochodem ciężarowym, oznaczonym następnie jako Star 20 oraz pochodną odmianą autobusową. Brałem również czynny udział w układaniu założeń konstrukcyjnych oraz prowadziłem badania pierwszych prototypów samochodów terenowych typu 266.

Po uzgodnieniu kolejności otrzymywania rysunków Stara 20, według których wykonywać mieliśmy pięć silników i trzy podwozia, pierwsze rysunki odlewów, odkuwek i części prasowanych zaczęły wpływać do ZD w listopadzie 1946 r. i były natychmiast kierowane do odlewni i hut.

28 lutego 1947 r. uruchomiono w ZD pierwszą obrabiarkę, przystępując niezwłocznie do wykonywania na niej części silników. Latem 1947 r., a więc w zaledwie w rok po rozpoczęciu prac konstrukcyjnych nad samochodem Star 20, ZD uruchomił szesnaście obrabiarek, odtworzył hamownię silnikową oraz zainstalował i uruchomił sześć stanowisk dynamometrycznych, w tym jedno z przedwojennym ursusowskim hamulcem Frouda, znalezionym na złomie oraz jedno z hamulcem Pronyego. 30 października 1947 r. zakończono wykonywanie pierwszego silnika prototypowego S40, a 3 listopada przystąpiono do jego badań.

Po przeprowadzonym docieraniu, silnik uzyskał moc 61 kW (83 KM) przy 2800 obr./min, wykazując jednakże podczas dalszych badań nadmierne zużywanie się łożysk wału korbowego. Spowodowało to konieczność wprowadzenia pewnych zmian konstrukcyjnych. Zmiana polegała na umieszczeniu kolektora olejowego w kadłubie, a nie w wałku rozrządu, obniżeniu płaszczyzny podziału kadłuba o 90 mm poniżej osi wału korbowego oraz wprowadzeniu oddzielnych śrub korbowodowych, które w wersji pierwotnej odkuwane były wraz z korbowodami. Na polecenie ZPMot. silnik ten na moją cześć oznaczono jako S40R (R — od Rummel).

Ta niezbędna przeróbka pociągnęła za sobą konieczność wykonania kilkunastu nowych odlewów, opóźniając wykonanie dalszych silników prototypowych jedynie o około trzy tygodnie.

Od pierwszej dekady listopada 1947 r., aż do połowy lutego 1948 r. trwały intensywne badania na hamowni jednego przerobionego silnika, podczas których przebył on 500-godzinną próbę długotrwałą. W końcu grudnia 1947 r. rozpoczęto badania dalszych silników S40R, po czym w lutym 1948 r., na podstawie spostrzeżeń i uzyskanych wyników, przystąpiono w łódzkim biurze do konstrukcji nowego silnika, oznaczonego jako S42.

W silniku tym, którego konstrukcją kierował mgr inż. Jerzy Jędrzejowski (przyszły profesor Politechniki Łódzkiej i kierownik katedry silników samochodowych), wprowadzono poza obniżeniem i usztywnieniem kadłuba i doprowadzeniem oleju do łożysk głównych przez kolektor centralny, wyrównoważenie dynamiczne wału korbowego, powiększenie za-

worów oraz zmiany w kolektorach ssących i wydechowych. Silnik ten rozwijał moc 62,5 kW (85 KM) przy 2800 obr./min i 66,2 kW (90 KM) przy 3000 obr./min.

Montaż pierwszego podwozia prototypowego zakończony został w 40-lecie moich urodzin, tj. 28 lutego 1948 r., po czym podwozie to (po przeprowadzeniu wstępnych jazd próbnych) pojechało do huty „Ludwików” w Kielcach, gdzie wykonane zostało nadwozie. Już w pełni gotowy samochód powrócił w pierwszych dniach maja 1948 r. do ZD w Ursusie, gdzie rozpoczęto prowadzone na trzy zmiany badania drogowe, wg. norm General Motors, przywiezionych przeze mnie jeszcze w 1939 r. z zakładów Opla w Brandenburgu.

Pierwszy prototyp samochodu Star 20 został zaprezentowany dyrektorowi M. Leszowi bezpośrednio po powrocie z Kielc, natomiast wiceministrowi przemysłu i handlu H. Szyrowi — 19 czerwca 1948 r. Demonstrację wraz z jazdami próbnymi przeprowadziłem ja, a także Jerzy Werner.

Następne dwa podwozia prototypowe przekazane zostały hucie „Ludwików” w Kielcach w sierpniu 1948 r.

W dniach 4-29 października 1948 r. przeprowadzono w ZD komisyjne badanie kwalifikacyjne silnika S42 na stanowisku dynamometrycznym, w ramach dwóch 500-godzinnych cykli badawczych.

Uzupełnieniem badań drogowych trzech prototypów samochodu Star 20 był rajd samochodowy na trasie: Warszawa—Władysławowo—Koszalin—Kołobrzeg—Szczecin—Wrocław—Warszawa (w dniach od 27 X do 3 XI 1948). Ostateczne zakończenie badań samochodów Star 20, na szczeblu Zakładu Doświadczalnego, nastąpiło po odbyciu w dniach od 27 czerwca do 13 lipca 1949 r. rajdu kwalifikacyjnego trzech Starów na trasie. Warszawa—Rzeszów—Piwniczna—Czarny Dunajec—Ustroń—Kłodzko—Jelenia Góra—Gdynia—Giżycko—Warszawa, o długości 3212 km.

W badaniach kwalifikacyjnych zarówno silników typu S42, przeprowadzonych w końcu 1949 r., jak i wspomnianych samochodów, wykonanych już w Starachowicach, udział wzięli przedstawiciele PKPG, MON, Instytutu Motoryzacji, politechnik Warszawskiej i Łódzkiej, PKS, Ministerstwa Komunikacji, CZPMotor. i Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach.

Po zakończeniu rajdu odbyło się posiedzenie obu komisji kwalifikacyjnych pod przewodnictwem moim — tj. zastępcy dyrektora CBK5 oraz inż. Jerzego Wenera, pełniącego wówczas funkcję szefa biura konstrukcyjnego CBK5. Na posiedzeniach tych, po ustaleniu niewielkich zresztą zmian, zakwalifikowano zarówno silnik S42, jak i samochód Star 20 do produkcji seryjnej.

Zakład Doświadczalny, po skompletowaniu aparatury badawczo-pomiarowej pochodzącej zarówno z poniemieckich remanentów, dostaw

UNRRA, jak i importu z zagranicy (głównie z Anglii) oraz wyszkoleniu kilku bardzo dobrych inżynierów badań, był w stanie prowadzić badania na poziomie określanym obecnie jako naukowy.

Zakończenie prac konstrukcyjno-badawczych nad samochodem Star 20 i przekazaniu go do produkcji, ukoronowane zostało przyznaniem przez Komitet Ministrów do spraw Kultury dnia 21 lipca 1949 r., pierwszej w PRL Nagrody Państwowej za „opracowanie konstrukcyjne i technologiczne polskiego samochodu ciężarowego Star 20”. Uhonorowani nią zostali inżynierowie: Mieczysław Dębicki, Zygmunt Okołów, Aleksander Rummel, Zdzisław Rytel, Jan Werner, Jerzy Werner oraz Zygmunt Grzonkowski.

Poza ośrodkami konstrukcyjno-badawczymi w Łodzi i Ursusie w 1947 r. powstały dwa dalsze biura konstrukcyjne branży motoryzacyjnej. Pierwsze z nich powstało z inicjatywy bardzo doświadczonego konstruktora silników dwusuwowych mgra inż. Fryderyka Bluemke (w Bielsku) — absolwenta Politechniki Gdańskiej, przedwojennego kierownika działu silników w fabryce Steinhagen i Stransky w Warszawie drugi w Warszawie pod kierownictwem mgra inż. Jana Ignatowicza.

Ośrodki w Łodzi, Warszawie (Ursus) i Bielsku stworzyły podstawy, na których odtworzona być mogła polska samodzielna myśl konstrukcyjna w dziedzinie samochodów i silników trakcyjnych.

Powołanie wymienionych ośrodków zawdzięczać należy inicjatywie oddolnej inżynierów Jana i Jerzego Wernerów, Aleksandra Rummla i Fryderyka Bluemke. Do ich realizacji przyczyniły się w znacznej mierze: pomoc dyrektora Jana Dąbrowskiego oraz śmiałe, szybko podejmowane i odpowiedzialne decyzje dyrektora CZPMot. mgra inż. Mieczysława Lesza — wielkiego zwolennika konstrukcji własnych.

Poza tym, 1 lutego 1948 r. powołane zostało przez CZPMot. przedsiębiorstwo wydzielone pod nazwą: Centralne Biuro Techniczne Przemysłu Motoryzacyjnego, w skład którego wchodziły wyżej wymienione jednostki konstrukcyjno-badawcze.

Na czele CBTPMot. stanęli: mgr inż. Zdzisław Rytel — dyrektor oraz inżynierowie Aleksander Rummel i Zygmunt Okołów — wicedyrektorzy.

Powołanie CBTPMot. nie miało wpływu na zmianę prowadzonych prac konstrukcyjnych, natomiast przyczyniło się do zaprojektowania i wybudowania centralnego ośrodka konstrukcyjno-badawczego w Warszawie przy al. Stalingradzkiej 23 (w latach 1950-51).

W okresie najbardziej intensywnych prac prowadzonych w Łodzi i Ursusie nastąpiła ponowna reorganizacja, w ramach której CBTPMot. przemianowane zostało 1 stycznia 1949 r. na Centralne Biuro Konstrukcyjne nr 5. Na jego czele stanął Zygmunt Okołów, ja natomiast zostałem pierwszym zastępcą dyrektora oraz dyrektorem Zakładu Doświad-

czalnego. Inżynier Jerzy Werner został głównym konstruktorem i kierownikiem biura konstrukcyjnego w Łodzi. Inżynier Zdzisław Rytel przeszedł natomiast na Politechnikę Warszawską.

\* \* \*

Historia Polski Ludowej potwierdza prawie we wszystkich dziedzinach prawidłowość, której doświadczyłem na własnej skórze. Prawidłowość ta polega na tym, że po okresie pierwszych około pięciu lat po II wojnie światowej — okresie, który charakteryzował się skrywaną niechęcią do narodowych tradycji, nastąpił okres jawnej wrogości do wszystkiego co polskie.

W okresie pierwszym — który najbardziej ogólnie pokrywa się z okresem planu 3-letniego — poprzez wykorzystanie autentycznego zapału narodu, poprzez wykorzystanie przedwojennych kadr, poprzez względną swobodę gospodarczą, a częściowo także polityczną, uzyskano liczące się sukcesy w dziedzinie odbudowy kraju, odbudowy przemysłu, odbudowy polskiego życia naukowego itd. W tej grupie sukcesów mieści się niewątpliwie także samochód ciężarowy Star 20, którego okres konstrukcyjny wraz ze zmontowaniem pierwszego prototypu wyniósł zaledwie 21 miesięcy. Czas od rozpoczęcia konstrukcji do przekazania już poprawionej na podstawie badań, pełnej dokumentacji konstrukcyjnej do Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach, na podstawie której rozpoczęto produkcję — wyniósł 31 miesięcy. Należy tu także podkreślić, że skonstruowany i zbadany w tak krótkim czasie samochód, produkowany był bez istotniejszych zmian przez dwadzieścia lat, natomiast silnik w jego pierwotnym układzie koncepcyjnym wytwarzany jako typ S47 był produkowany aż do 1980 r., a więc przez przeszło 30 lat. Na konto tamtego zespołu zaliczyć należy także pochodne Stara 20 oraz silniki rodziny S60 — S.64. Wszystkie pochodne Starów 20, poza lekomyślnie zdjętym z produkcji w 1957 r. podwoziem autobusowym Star A52, które zresztą odrodziło się po wielu latach w postaci autobusu SAN 100, produkowane były bezproblemowo przez długie lata. Analogicznie było z samochodem terenowym A66, który w swojej pierwszej odmianie był również skonstruowany w CBK5.

Tak długi czas produkcji niezmiennego w zasadzie samochodu Star i jego pochodnych, co jest zjawiskiem rzadko spotykanym, wskazuje na dobrą konstrukcję, prowadzoną przez doświadczonych konstruktorów, która wraz ze starannie i odpowiedzialnie prowadzonymi badaniami umożliwiła przekazanie naszej gospodarce narodowej produktu dojrzałego. W okresie produkcji Starów osiągnięcia konstrukcyjno-badawcze polskich inżynierów były bardzo poważne, tak pod względem terminów, jak i jakości. Nie ma żadnych przesłanek do przypuszczania, że dalsze

prace tych zespołów byłyby mniej owocne i mniej pomyślne dla kraju — ale zabrakło tych zespołów.

Poczynając od końca 1949 r. zaczęto rugować wszelkimi sposobami przedwojennych inżynierów, a więc w większości starannie wykształconych i doświadczonych konstruktorów, z polskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Sytuacja zaczęła się gwałtownie zmieniać pod koniec 1949 r., gdy odszedł ze stanowiska dyrektora generalnego Centralnego Zarządu Przemysłu Metalowego mgr inż. Mieczysław Lesz, natomiast stanowisko dyrektora technicznego Centralnego Zarządu Przemysłu Motoryzacyjnego (przemianowanego ze Zjednoczenia), objął w lutym 1950 r. przeniesiony z fabryki im. Strzelczyka w Łodzi niedokształcony pseudoinżynier Dawid Jung.

Dyrektor Jung nie krył swojej niechęci do przedwojennych polskich inżynierów i wypowiadał się w owym czasie krytycznie o potrzebie prowadzenia własnych polskich prac konstrukcyjno-badawczych z zakresu motoryzacji. Krytykował także, jego zdaniem, zbyt daleko posuniętą samodzielność polskich konstruktorów.

Na tym tle pojawiły się zrozumiące kontrowersje pomiędzy dyrektorem Jungiem, a konsekwentnie broniącymi swoich konstrukcji Okołowem, Rumblem i Jerzy Wernerem. W tej sytuacji dyrektor Jung zakazał rozpoczynania konstrukcji perspektywicznych i przygotował posunięcia zmierzające do organizacyjnego „unieszkodliwienia” konstruktorów. Jednym z głównych kierunków działania dyr. Junga było pozbycie się skonsolidowanej i znakomicie współpracującej z sobą grupy przedwojennych inżynierów, grupy, która jego zdaniem wywierała znaczący wpływ na politykę konstrukcyjną w polskiej motoryzacji.

Akcję przeprowadzono w ramach tzw. reorganizacji w CBK5. Pierwszym sukcesem Junga było odejście z łódzkiego oddziału mgra inż. Jerzego Wenera, który przeszedł na Politechnikę Łódzką (1951). Ja zostałem przekazany w kwietniu 1951 r. do dyspozycji Centralnego Zarządu Przemysłu Motoryzacyjnego. Jako ostatni zwolniony został z CBK5 mgr inż. Zygmunt Okołów (wrzesień 1951). W ramach tej samej reorganizacji anulowano podpisane znacznie wcześniej umowy o współpracy z profesorami Mieczysławem Dębickim i Janem Wernerem.

W ten sposób usunięci zostali z działalności konstrukcyjno-badawczej przemysłu motoryzacyjnego, praktycznie rzecz biorąc, wszyscy inżynierowie-specjaliści, którzy od lat pracowali w Polsce nad zagadnieniami z zakresu motoryzacji i mieli w tej dziedzinie wymierne i powszechnie uznane osiągnięcia.

Ciąg dalszy „reorganizacji” polskiej motoryzacji wyglądał następująco: 1 października 1951 r. dyr. Jung powołał do życia Biuro Konstruk-

cyjne Przemysłu Motoryzacyjnego i postawił na jego czele mgra inż. Jakuba Prusaka, a na głównego konstruktora inż. Biedrzyckiego. W skład nowej placówki włączono powstały w 1948 r. Instytut Motoryzacji, jednak z wyłączeniem dyrektora, którym był prof. Kazimierz Studziński — doświadczony konstruktor samochodowy. Odszedł z oddziału łódzkiego wybitny konstruktor silnikowy inż. Jerzy Jędrzejewski, który współtworzył wszystkie konstrukcje silnikowe powstałe w CBK5.

Z Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego odszedł w 1952 r. inż. Romuald Markowski, kierownik hamowni Zakładu Doświadczalnego w Ursusie, wnikliwy i odpowiedzialny inżynier badań, który poza uruchomieniem hamowni przebadał częściowo osobiście wszystkie prototypowe silniki starowskie oraz silniki wysokoprężne rodziny S60 — S64. Przeprowadził również badania wielu silników zagranicznych naberając w badaniach silników dużego doświadczenia.

W 1953 r. odszedł z działu prób drogowych inż. Jerzy Książkiewicz, zdolny i inteligentny kierownik badań trakcyjnych oraz Włodzimierz Marszałek, bardzo dobry szef montażu.

Zatrzymałem się nieco dłużej nad sprawami personalnymi, aby wyjaśnić rzeczywiste przyczyny załamania się polskiego przemysłu motoryzacyjnego, którego początkiem (załamania) była seria nieudanych konstrukcji. W grupie tej były silniki S56 i S560, przeznaczone do samochodu ciężarowego Żubr A80 oraz nieudany autobus o karoserii samonośnej SAN-H01 oraz jego dalsze odmiany, co pociągnęło za sobą ogromne straty materialne i dezorganizację transportu.

Innym przykładem całkowitej beztroski na najwyższych szczeblach kierowniczych polskiej motoryzacji, jest sprawa samochodu ciężarowego Żubr. Widząc co się dzieje, a będąc wówczas konsultantem naukowym BKPMot., przekazałem dyrektorowi Grodeckiemu ustnie i na piśmie (w styczniu 1957 r.) swoje stanowisko na temat przygotowywanej właśnie dokumentacji Żubra. Stwierdziłem w nim, że przygotowany w rekordowo krótkim czasie samochód Żubr jest konstrukcją w niedostatecznym stopniu przebadaną, wykazuje też poważne i niepokojące niedomagania. Stan taki — napisałem wówczas — wymaga wstrzymania wysyłki dokumentacji do wytwórni i podjęcia intensywnych badań prototypów i prowadzenia ich, aż do chwili, gdy wyeliminowane zostaną wszystkie niedomagania.

Zwróciłem uwagę, że badania prototypów samochodów muszą być prowadzone bardzo wnikliwie i uważnie, ale w warunkach ekstremalnych obciążeń, bez stosowania jakiegokolwiek taryfy ulgowej. Dopiero takie badania mogą zagwarantować, iż prawie wszystkie niedomagania zostaną usunięte w fazie prototypowej. Nie dopełnienie tych warunków jest procederem niebezpiecznym i kosztownym dla gospodarki narodowej. Pomimo moich protestów, niedojrzała konstrukcja samochodu Żubr



została w 1957 r. skierowana do produkcji. Odniosł skutek natomiast mój drugi wniosek w sprawie zaprzestania prac nad samochodami pochodnymi Żubra, co uważam za osobisty sukces, gdyż uratowało to gospodarkę narodową od bardzo poważnych dalszych strat.

Nie odniosły natomiast skutku moje protesty w sprawie skierowania do produkcji autobusu SAN-H01. Dokumentacja próbna tego autobusu przygotowana została w 1956 r., a w 1958 r. na jej niedokończonej wersji zaczęto wytwarzać w Sanoku autobusy z tzw. nadwoziem samonośnym. Propaganda tamtych czasów zachłystywała się zachwytem nad faktem, że owa karoseria samonośna była pierwszą w Polsce tego typu konstrukcją autobusową. Pośpiesznie więc zrezygnowano z produkcji dobrze pracujących autobusów Star 51 oraz Star 52 i przystąpiono do produkcji autobusów z karoserią samonośną.

Z tą chwilą rozpoczęły się częste i nigdy nie opanowane awarie autobusów z nadwoziami samonośnymi od typu SAN-H01 do SAN-H27. Powodem awarii, mimo wielu zmian konstrukcyjnych nadwozi i przechodzenia z tzw. konstrukcji kesonowej na wręgową, następnie na wręgowo-powłokową, powłokowo-blachownicową i inne oraz przeprowadzenia wielu innych zmian — było pęknięcie nadwozi w różnych miejscach i postępująca za tym bardzo szybka korozja. Okazało się niebawem, że wszystkie naprawy są bezowocne, toteż w relatywnie bardzo krótkim czasie nadwozia te, a więc i całe autobusy musiały być złomowane.

Po wieloletniej i bezskutecznej walce z ciągłym pękaniem i szybką korozją blach karoseryjnych, Sanocka Fabryka Autobusów wstrzymała w 1966 r. ich produkcję, powracając do wytwarzania zarzuconych wcześniej autobusów o konstrukcji ramowej (SAN-H-100). Łącznie wyprodukowano przeszło 17 tysięcy autobusów z karoserią samonośną, narażając gospodarkę narodową na miliardowe straty i dezorganizację komunikacji autobusowej w kraju.

Prowadzone przez dziesięć lat niebywale kosztowne prace konstrukcyjno-badawcze nad wprowadzonym już do produkcji autobusem z nadwoziem samonośnym, są jednym z najlepszych przykładów ilustrujących moją wcześniejszą tezę o gospodarczo-technicznej utopii stworzonej w BKPMot. koncepcji o „dojrzewaniu konstrukcji w trakcie eksploatacji”. Naród poniósł — w wyniku wprowadzenia do praktyki tych obłąkanych pomysłów — wielomiliardowe (według cen z tamtych lat) straty, natomiast nikt nigdy nie odpowiadał za wysunięcie, lansowanie i realizację tych idei.

Po przyjęciu przez kierownictwo polskiego przemysłu motoryzacyjnego koncepcji o „dojrzewaniu konstrukcji w trakcie eksploatacji”, a następnie po zaakceptowaniu tej niesamowitej koncepcji przez najwyższe czynniki partyjne i państwowe, przyjęto stosowny tryb prowadzenia badań przed przekazaniem dokumentacji do produkcji. Wprowadzono więc

niezwykle delikatny, wprost cieplarniany tryb badania prototypów. Celem takiego postępowania miało być wykazanie prawidłowości zastosowanych wcześniej rozwiązań konstrukcyjnych, a nie wykazanie obiektywnych niedomagań mogących wystąpić w naturalnych warunkach eksploatacji pojazdów. Nie ulega dla mnie wątpliwości, że w przypadku zastosowania prawidłowych kryteriów, a więc doprowadzenia wyrobu do pełnej dojrzałości konstrukcyjnej już w fazie konstrukcji i badania prototypów, samochód Żubr i inne konstrukcje zostałyby wdrożone do produkcji wprawdzie nieco później, ale na pewno odznaczałyby się nienaganną i bezawaryjną eksploatacją.

Po porażce w walce o właściwe prowadzenie konstrukcji i badań zrezygnowałem ostatecznie z pracy w motoryzacji i rozpocząłem starania o przejście do szkolnictwa wyższego.

Prace konstrukcyjno-badawcze w przemyśle motoryzacyjnym stawały się coraz bardziej bezprzedmiotowe i jałowe przy jednoczesnym zaniku ogólnej koncepcji rozwoju polskiej motoryzacji. Coraz więcej było radosnej twórczości, a coraz mniej logiki. W Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego prace konstrukcyjno-badawcze zaczęły przeistaczać się w prymitywne kontrolowanie jakości produkcji. Również znacznemu pogorszeniu uległy stosunki międzyludzkie; coraz większe znaczenie zaczęły odgrywać powiązania grupowe i przynależność partyjna. W tej sytuacji skorzystałem z propozycji mego kolegi z Instytutu Transportu Samochodowego, prof. Mariana Madeyskiego, który na przełomie 1956 i 1957 r. przystąpił do zorganizowania Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Drogowego na Politechnice Szczecińskiej. Kiedy prof. Madeyski został dziekanem organizowanego przez siebie wydziału, zaproponował mi zorganizowanie i uruchomienie Katedry Taboru i Sprzętu Samochodowego.

W związku z tym, iż już od szeregu lat prowadziłem (jako tzw. zastępca profesora) wykłady, ćwiczenia, projektowanie oraz prace dyplomowe z zakresu silników samochodowych na warszawskiej Wieczorowej Szkole Inżynierskiej, propozycję stałej pracy na politechnice przyjąłem, ale pod warunkiem, iż nadal mieszkać będę w Warszawie, a do Szczecina przyjeżdżać będę dwa razy w miesiącu na tydzień. Warunek ten został przyjęty przez rektora Rosnera i poczynając od 1 października 1957 r. zacząłem pracę na pełnym etacie na Politechnice Szczecińskiej.

Drugi etap mojej nieprzerwanej 20-letniej pracy na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Politechniki Szczecińskiej wysoko sobie cenię i jestem dumny z osiągniętych wyników, pomimo znacznych trudności czynionych mi tam przez instancje partyjne. Wychodząc z pozycji praktycznie zerowej, udało mi się uruchomić katedrę cenioną przez inne uczelnie; katedrę wyposażoną w różnego rodzaju urządzenia i aparaturę, pozwalające na prowadzenie unikalnych prac badawczych. Formalnie

rzecz biorąc Katedra Taboru i Sprzętu Samochodowego istniała już przed moim przybyciem do Szczecina, ale nie dysponowała ona ani jednym pracownikiem naukowym, nie posiadała także żadnych pomieszczeń, warsztatów, laboratoriów, zakładów. Całym majątkiem, który otrzymałem była jedna nieduża sala wykładowa oraz dwa niewielkie pomieszczenia dla przyszłej kadry. Założyłem sobie stworzenie poważnej jednostki naukowo-badawczej i do jej tworzenia przystąpiłem z całą energią. Znalazłem wykładowców, asystentów, mistrzów rzemieślników i monterów, zaopatrzyłem się także w znaczący zestaw urządzeń naukowo-badawczych, przy których zdobywaniu często wykorzystywałem swoje prywatne kontakty w różnych przemysłach, instytucjach i fabrykach.

Po względnie krótkim czasie uruchomiłem znaczne gospodarstwo pomocnicze i nawiązałem współpracę z Fabryką Samochodów Ciężarowych w Starachowicach, Ośrodkiem Badawczo Rozwojowym Fabryki Samochodów Osobowych (w Warszawie), Wytwórnią Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, Instytutem Lotnictwa w Warszawie oraz z Wytwórnią Silników Wysokoprężnych w Andrychowie.

Pierwszą poważną pracą naukową były badania poświęcone „wielopaliowości” silników wysokoprężnych przeznaczonych do napędu pojazdów drogowych. Zagadnieniami tymi, czyli zagadnieniami wykorzystywania najrozmaitszych paliw do silników wysokoprężnych, zainteresowane były wówczas przede wszystkim siły zbrojne. Badania te prowadzone były w mojej katedrze przez dwa lata, a ich ukoronowaniem było ogólnopolskie sympozjum. Odbyło się ono w dniach 11 i 12 maja 1965 r., a udział w nim wzięli przedstawiciele wszystkich polskich politechnik, Wojskowej Akademii Technicznej, Szefostwa Służby Samochodowej MON, Zarządu Głównego SIMP, Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie, Zakładów Mechanicznych „Ursus”, Centralnego Biura Konstrukcyjnego Silników Samochodowych oraz Instytutu Transportu Samochodowego. Przybyli także przedstawiciele wojskowych instytutów z ZSRR i NRD.

Sądzę, iż moim największym osiągnięciem w drugim etapie mojej pracy zawodowej, było stworzenie Ośrodka Badań Rozruchowych. W moim przekonaniu, było to osiągnięcie na skalę krajową, albowiem był on jedynym w Polsce obiektem badawczym tego typu, jeżeli nie liczyć ośrodka istniejącego przy Wojskowej Akademii Technicznej, a przeznaczony jedynie do badania silników czołgowych.

Stworzyłem koncepcję, rozpracowałem szczegóły, skompletowałem aparaturę oraz uruchomiłem Ośrodek Badań Rozruchowych Politechniki Szczecińskiej, który przystosowany został do badań rozruchowych silników tłokowych w niskich temperaturach otoczenia, ale umożliwiał także prowadzenie badań tropikalizacyjnych i głośnościowych.

Ośrodek ten uruchomiony został na przełomie 1964 i 1965 r., a roz-

budowywany był aż do mego odejścia z politechniki. Ośrodek okazał się być bardzo potrzebny i był stale wykorzystywany prawie przez wszystkie zakłady wytwarzające i badające silniki wysokoprężne pracujące w niskich temperaturach lub silniki z zapłonem iskrowym pracujące w temperaturach wysokich (tropikalizacja).

W tym miejscu chciałbym podkreślić, iż stworzony przeze mnie ośrodek powstał bez jakichkolwiek nakładów ze strony Politechniki Szczecińskiej. Najbardziej pomocny w jego organizacji okazał się przemysł mięsny, który ofiarował Katedrze Taboru i Sprzętu Samochodowego, a następnie Samodzielnemu Zakładowi Techniki i Eksploatacji Samochodów — pracującemu na prawach instytutu — dwie duże przewoźne chłodnie silnikowe. Pomocny był także Instytut Lotnictwa, Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu i inne przedsiębiorstwa zainteresowane profilem prowadzonych badań.

Na podstawie uzyskanych w moim ośrodku wyników, opracowano szereg norm rozruchowych, określono i opisano czynności ułatwiające rozruchy, jak też dobrano zestaw urządzeń ułatwiających rozruchy w niskich temperaturach. Na pierwszy rzut oka sprawy te wydają się być banalne, ale praktyka i badania wykazują, iż właściwości rozruchowe są niezwykle ważnym czynnikiem, który przy niskich temperaturach otoczenia, może postawić pod znakiem zapytania w ogóle możliwość eksploatacji samochodów z silnikami wysokoprężnymi. Badania prowadzone na Politechnice Szczecińskiej pod moim kierownictwem znacznie polepszyły właściwości użytkowe (rozruchowe) zwłaszcza tych silników wysokoprężnych, w których zagraniczne urządzenia wtryskowe zastąpiono aparaturą produkcji krajowej.

\* \* \*

W okresie po II wojnie światowej byłem chyba jednym z bardziej wziętych, poszukiwanych i cenionych ekspertów z zakresu techniki motoryzacyjnej. W okresie tym byłem m.in.:

— doradą naukowym i członkiem Rady Technicznej Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie,

— konsultantem naukowym i członkiem Rady Technicznej w Polsko-Czechosłowackim Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Ciągników Rolniczych w Brnie,

— konsultantem w Dziale Głównego Konstruktora Zakładów Mechanicznych „Ursus”,

— konsultantem do spraw szybkobieżnych silników wysokoprężnych i członkiem Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa w Warszawie,

— członkiem Komitetu Naukowego Komitetu Termodynamiki i Spalania Polskiej Akademii Nauk (przez dwie kadencje).

Byłem również jednym z pięciu założycieli Organizacji Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego w Warszawie (1948 r.), w ramach której wykonałem kilka tysięcy ekspertyz, głównie dotyczących przyczyn uszkodzeń silników i samochodów (obecnie jestem członkiem honorowym tej organizacji).

Niezależnie od wykładów na Politechnice Szczecińskiej, prowadziłem często odczyty w Warszawskim Zespole Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego oraz nieraz w Zakładach Mechanicznych im. Marcelego Nowotki w Warszawie.

Muszę się również przyznać, że nigdy nie narzekałem na wysokość moich poborów. Były one, jak na warunki polskie, dobre i nie miałem kłopotów finansowych. Niezależnie od stałych źródeł dochodu, którymi była praca zawodowa (etatowa) oraz różne radcostwa i członkostwa, otrzymywałem coroczne nagrody rektorskie oraz kilka razy nagrody ministerialne za osiągnięcia w pracy naukowej.

Strona materialna mojej kariery naukowej była dobra w przeciwieństwie do awansów w szkolnictwie wyższym. Z perspektywy lat mogę z całą pewnością stwierdzić, że byłem dyskryminowany w karierze naukowej. Przyczynami tego — jak sądzę — był fakt nie wstąpienia do PZPR oraz fakt nie ukrywanego braku wiary w komunistyczny model socjalizmu — co ku mojej satysfakcji obecne czasy w pełni potwierdziły. Także moja bezkompromisowość w walce ze szkodliwymi gospodarczo koncepcjami rozwoju motoryzacji, zraziła do mnie wielu decydentów mających wpływ na mój awans zawodowy. Niekiedy powody niechęci do mnie były żenująco niskie. Przypominam sobie np., że podczas pracy na Politechnice Szczecińskiej nie byłem powoływany na żadne ze stanowisk uczelnianych, gdyż — jak mi znacznie później ktoś w chwili szczerości wyjaśnił — nie wyrażałem zgody na remonty prywatnych samochodów administracji uczelnianej w stacji obsługi istniejącej przy kierowanej przeze mnie katedrze. W trakcie swojej kilkudziesięcioletniej pracy w Polsce i dla Polski otrzymałem tylko jedno jedyne odznaczenie państwowe — Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, co nastąpiło zgodnie z przepisami po przejściu na emeryturę po przeszło dwudziestoletniej pracy na politechnice.

Kiedy władze Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego P.S. wystąpiły z wnioskiem o nadanie mi stopnia naukowego profesora zwyczajnego — pomimo niezwykle przychylnych i korzystnych dla mnie opinii i ocen mego dorobku — przeciwko temu wystąpił sekretarz uczelnianej organizacji PZPR oraz KW PZPR (w Szczecinie). Myślę, że ten fakt, fakt podporządkowania życia naukowego, awansów kadry, kierunków badań, sposobu badań i realizacji określonych celów natury naukowej, czy też technicznej — czynnikiem natury politycznej, stanowi jedną, bodajże główną przyczynę cywilizacyjnego upadku Polski w okresie po II wojnie

światowej. Zdaję sobie sprawę, iż moja ocena jest dosyć drastyczna, ale zapewniam, że jest to ocena oparta zarówno na przeszło pięćdziesięcioletnich doświadczeniach zawodowych, jak i licznych dokumentach którymi dysponuję, a które potwierdzają zasadność mojej oceny.

\* \* \*

Po przejściu na emeryturę w 1978 r. wycofałem się z własnej woli ze wszystkich zajęć typu naukowego i poświęciłem się w pełni badaniom historycznym, co od najdawniejszych czasów stanowiło moją pasję. Studiuję wybrane zagadnienia dotyczące obydwu wojen światowych ze szczególnym uwzględnieniem spraw rosyjskich z okresu 1905-1930 oraz polskich z lat 1914-1945. Efektem tych prac są dwie książki, które mam w maszynopisie: *Cesarz, który zniszczył własne imperium* oraz *Polska skansenem fortyfikacji*. Prace te są całkowicie ukończone i od lat czekają na wydawcę, którego nie mogę jednak znaleźć. Dotychczas wydałem drukiem dwie książki: *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980* (1985) oraz *Wśród zmian i przemian* (1986). Wydałem też kilka książek będących podręcznikami akademickimi, np. *Silniki samochodowe* (1965), *Samochody* (1969), *Silniki spalinowe* (1973). Napisałem też przeszło siedemdziesiąt artykułów zamieszczonych w czasopismach naukowo-technicznych. Za działalność wojenną w AK otrzymałem awans, siedem odznaczeń w tym cztery razy Medalem Wojska oraz zaliczony zostałem do inwalidów wojennych I grupy.

A. Руммель

#### АВТОБИОГРАФИЯ

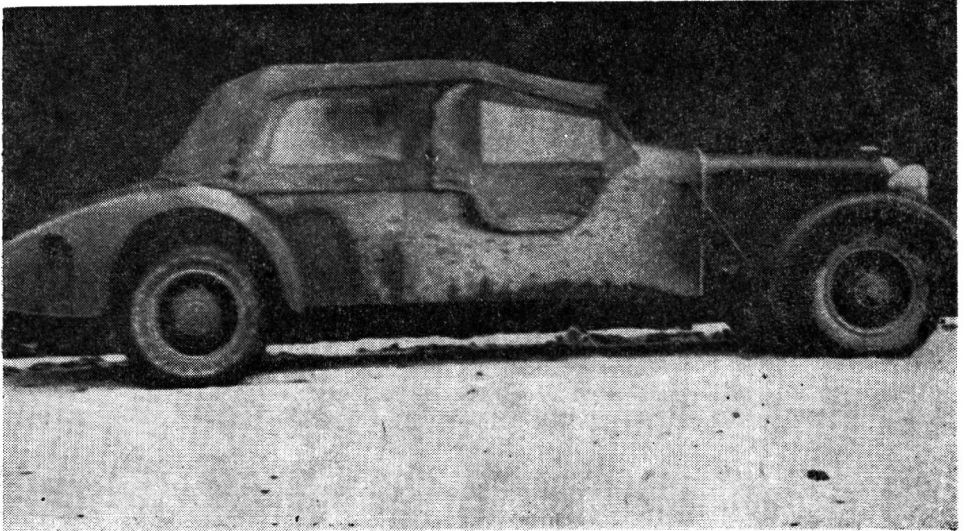
1. Происхождение. 2. Инженерские традиции в семье. 3. Учеба и первая работа по профессии, заинтересованность автомобильными конструкциями, первые собственные конструкторские и организаторские достижения. 4. Годы войны и оккупации: работа и участие в подпольной деятельности в Армии Крайовой, арестование, пребывание в Освенциме, принудительная работа на заводе Гейнкеля в Австрии, освобождение и возвращение на родину в мае 1945 года. 5. Работа по созданию грузовика Стар-20 в 1946-1949 годах. 6. Исследовательская и дидактическая работа в Щецинском политехническом институте в 1957-1977 годах.

A. Rummel

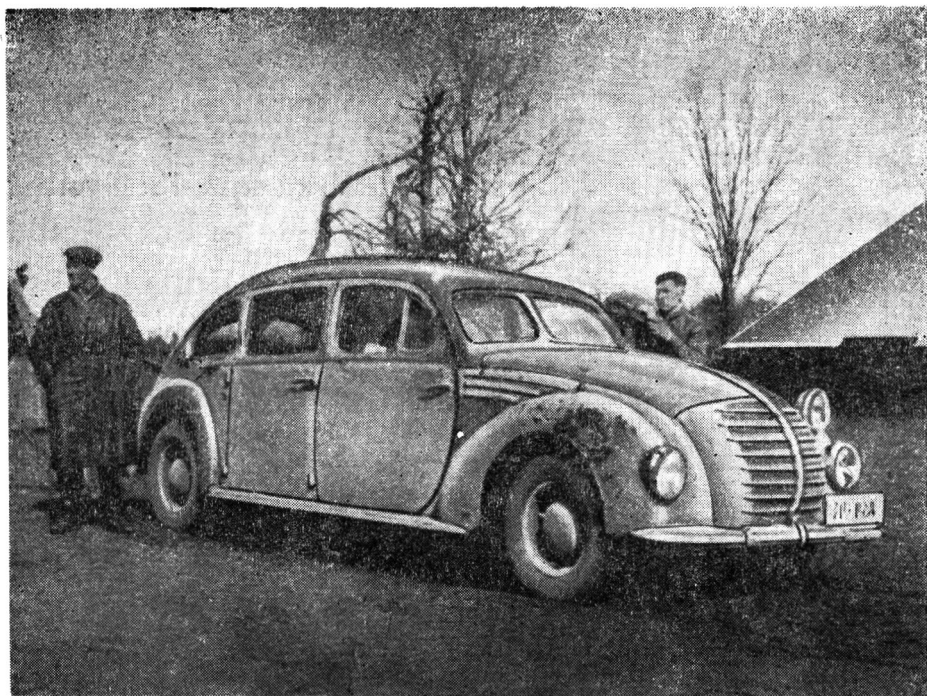
#### AUTOBIOGRAPHY

1. Family background. 2. Engineering tradition in the family. 3. Studies and first professional work, an interest in car construction, first successes in that field and in organization. 4. The years of war and German occupation: professional

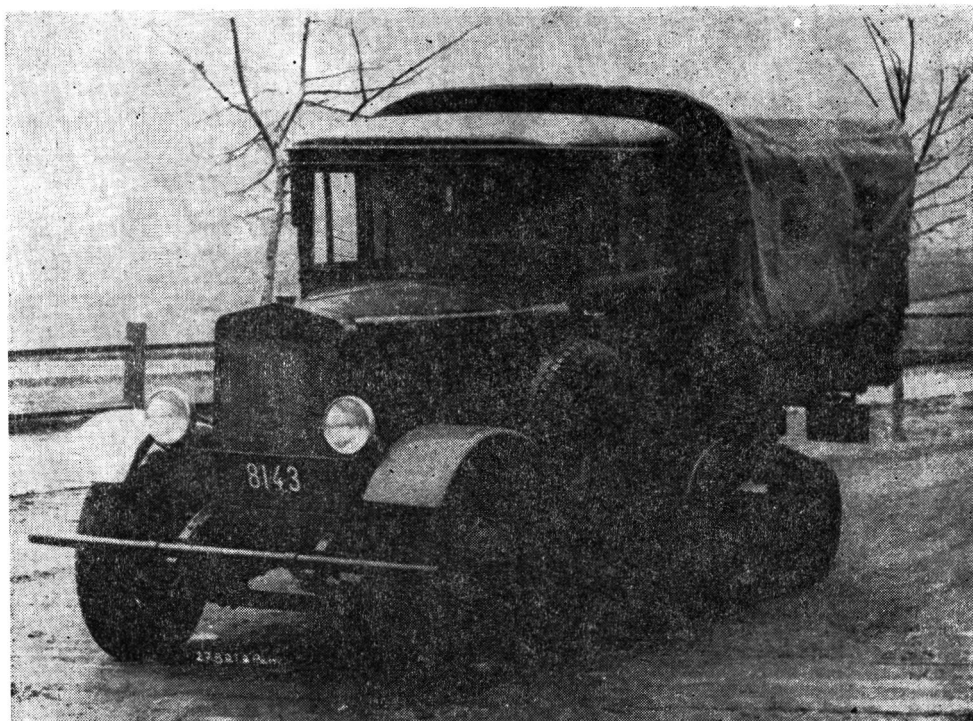
work and participation in the underground Polish Home Army, being arrested and sent to Auschwitz, forced labour at the Heinkel works in Austria, liberation and return home in May 1945. 5. Work on the construction of a lorry called Star-20, done in the years 1945-1949. 6. Research and didactic work at the Szczecin Polytechnic in the years 1957-1977.



Ryc. 2. Przedprototyp samochodu osobowego LS skonstruowanego w Biurze Studiów PZInż. W samochodzie tym zaprojektowałem przednie i tylne zawieszenia oraz most napędowy (1935)

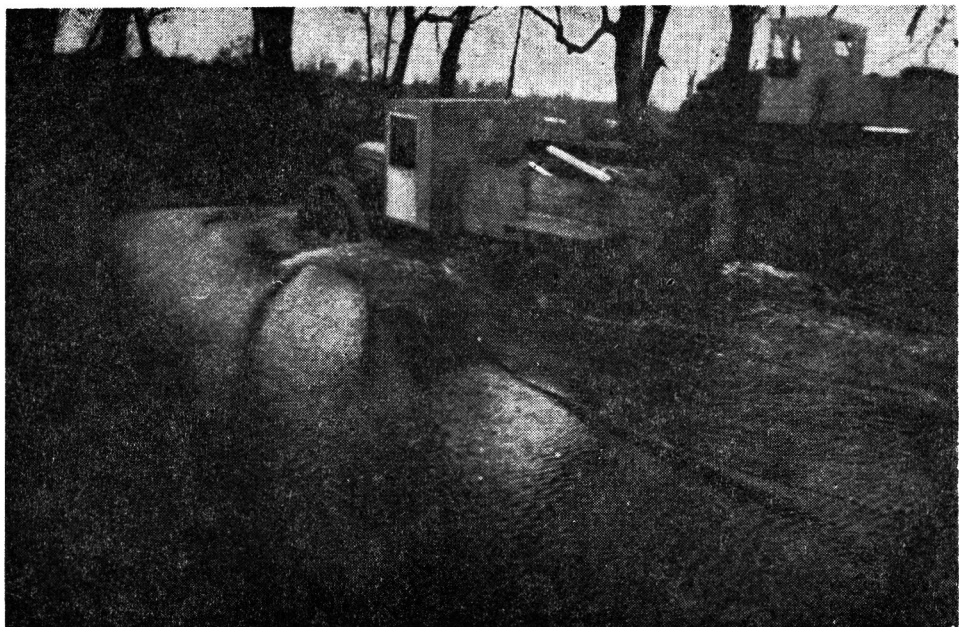


Ryc. 3. Prototyp samochodu osobowego LS. W 1936 r. przeprowadziłem pełne badania trakcyjno-wytrzymałościowe tego samochodu

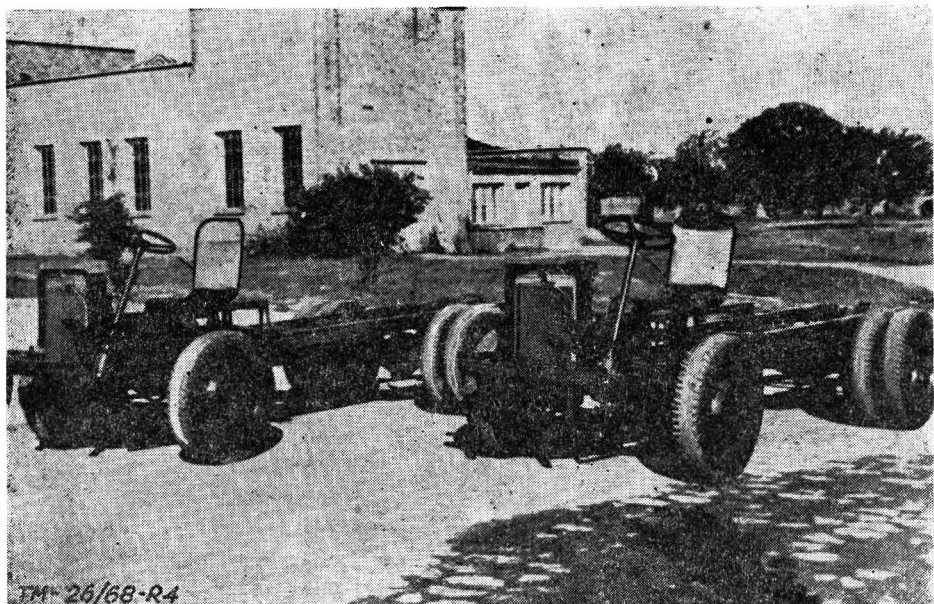


Ryc. 4. Ciągnik artyleryjski C4P, w którym zastosowano przekonstruowany przeze mnie silnik o powiększonej mocy (1936)

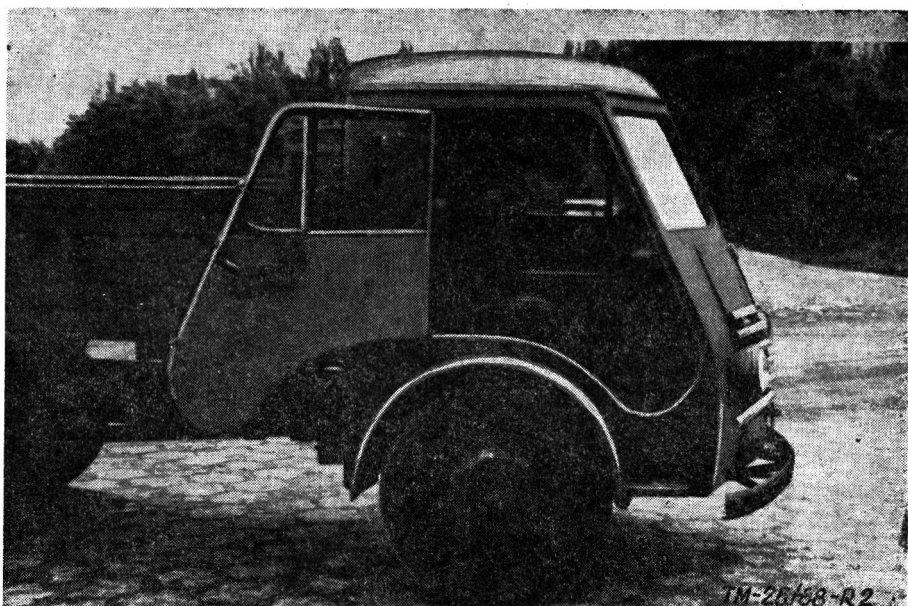




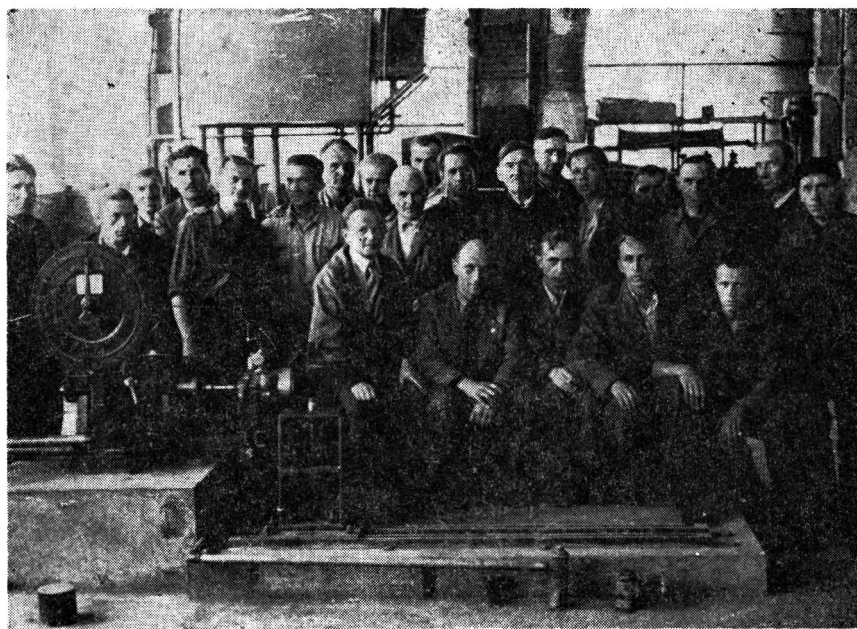
Ryc. 5. Samochód terenowy z napędem na cztery koła firmy Chevrolet dostosowany przeze mnie do warunków i wymogów polskich (1938)



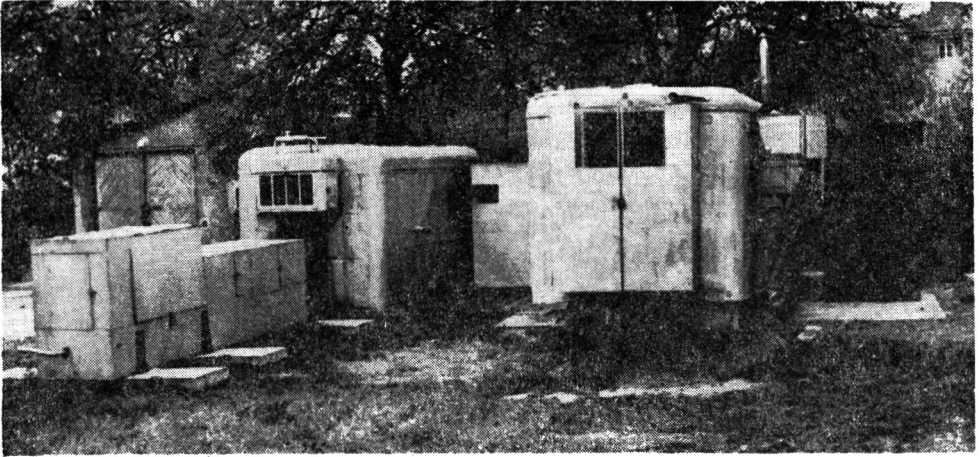
Ryc. 6. Dwa pierwsze prototypowe podwozia samochodu Star-20 wykonane pod moim kierownictwem w Zakładzie Doświadczalnym Przemysłu Motoryzacyjnego w Ursusie (1948)



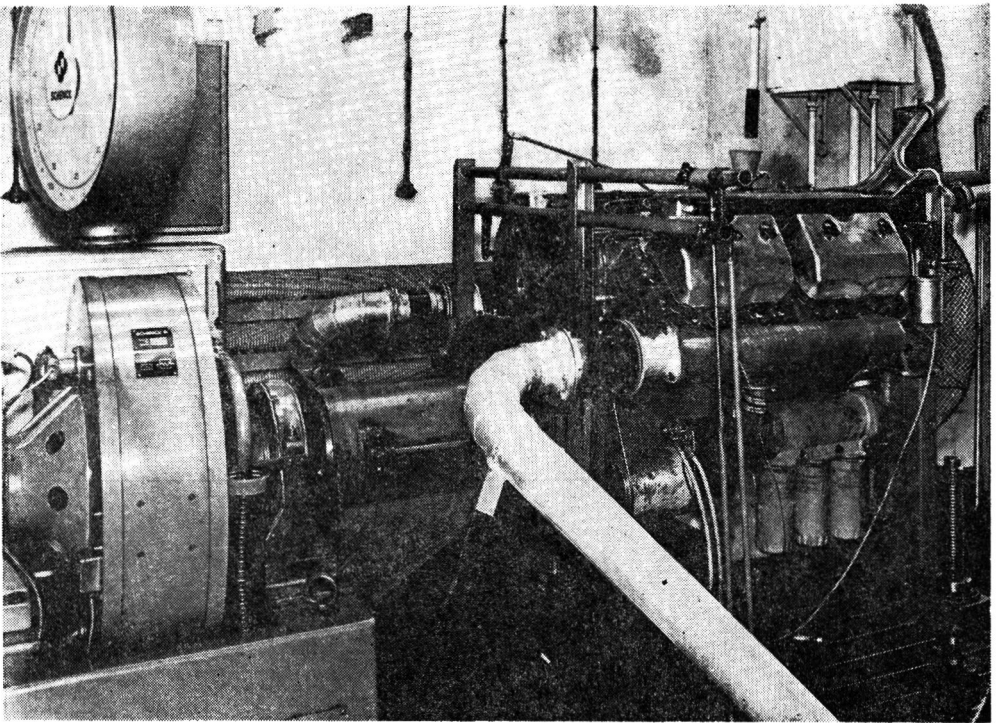
Ryc. 7. Zmodernizowany prototyp samochodu Star-20 (1948)



Ryc. 8. Pierwsza grupa pracowników stworzonego przez mnie Zakładu Doświadczalnego Przemysłu Motoryzacyjnego w Ursusie (1946/47)



Ryc. 9. Pierwszy w Polsce (cywilny) ośrodek rozruchowy w niskich i wysokich temperaturach otoczenia zorganizowany przeze mnie na politechnice w Szczecinie (1972)



Ryc. 10. Pierwszy prototyp silnika wysokoprężnego dla powiększonej wersji samochodu ciężarowego typu Jelcz. Silnik ten skonstruowany został przez mgra inż. Czesława Sławskiego przy moim doradztwie (1975)

