

Otmar Kwieciński

Wspomnienia z Kadzielni

Studia Muzealno-Historyczne 8, 203-222

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Otmar Kwieciński (Kielce)

Wspomnienia

Wspomnienia Otmara Kwiecińskiego, wieloletniego dyrektora Huty „Ludwików” w Kielcach¹, są ważnym źródłem, dzięki któremu możemy poznać początki rozwoju kieleckiego przemysłu. Spisano je w formie maszynopisu w 1969 r. w Krakowie z okazji pięćdziesiątej rocznicy powstania Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych (KZWM). Składają się z dwóch części: „Urodziny SHL-ki” (liczącej 12 stron maszynopisu) i „Drugie urodziny SHL-ki” (7 stron). Na końcu dłuższej części znajduje się podpis autora oraz miejsce i data powstania tekstu: „Kraków, marzec 1969 r.”. Można przypuszczać, że także drugi rozdział został napisany w tym samym czasie.

Wspomnienia nie były do tej pory publikowane w całości. Po raz pierwszy ich fragmenty zostały wykorzystane przez Jana Maruszaka w wydawnictwie z okazji pięćdziesięciolecia Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych w Kielcach².

Obecnie maszynopis znajduje się w Archiwum Państwowym w Kielcach, w zespole Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych w Kielcach (dawna Huta „Ludwików”), w teczce zatytułowanej „50-lecie Zakładów (dokumentacja historyczna z lat 1931–1936)”³.

1 Huta „Ludwików” – zakład założony przez Stanisława Starke w Kielcach w 1918 r. jako filia Suchedniowskiej Fabryki Odlewów. W 1928 r. przejęty przez Hutę „Pokój”. W 1934 r. większość udziałów zakładu przejął Skarb Państwa (52% akcji). W okresie II wojny światowej zakład znalazł się pod zarządem niemieckim. W 1946 r. został znacjonalizowany. W 1948 r. dokonano zmiany nazwy na „Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych – Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione”. W 1974 r. zakłady zmieniły nazwę na «Fabryka Nadwozi Samochodowych „Polmo-SHL”» a następnie «Fabryka Samochodów Specjalizowanych „Polmo-SHL”», od 1995 „Zakłady Wyrobów Metalowych SHL S.A.”. Produkowały asortyment cywilny i wojskowy, m.in. szable, kuchnie polowe, helmy, motocykle, pralki, wywrotki i cysterny samochodowe oraz samochody specjalistyczne. http://www.muzeumhistoriikielc.pl/CMS/kielce/historia_huty_ludwikow.html (dostęp 12.06.2016)

2 J. Maruszak, *Refleksje ze spotkań z żalagą*, w: *Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych*, red. J. Naumiuk, Kielce 1970, s. 100, 102; inne publikacje, w których wykorzystano fragmenty wspomnień Otmara Kwiecińskiego: R. Mikurda, *SHL-ką przez gołoborze*, Kielce 2007, s. 35, 36; L. Kaczanowski, *Hitlerowskie fabryki śmierci na Kielecczyźnie*, Warszawa 1984, s. 169, 170; S. Meducki, *Gospodarka w latach powojennych*, w: *Kielce przez stulecia*, Kielce 2014, s. 545.

3 Archiwum Państwowe w Kielcach (APK), Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych w Kielcach, sygn. 386: Spis nr III.

Pierwsza część wspomnień rozpoczyna się w 1931 r. Autor nakreślił sytuację ogólną Huty „Ludwików”, jej rozwój po przejęciu przez koncern Huty „Pokój”⁴, a następnie przez Skarb Państwa. Opisuje następnie w skrócie swoją drogę życiową, wykazując, że motoryzacja była czymś, co towarzyszyło mu całe życie od dzieciństwa, poprzez studia techniczne, służbę w armii austro-węgierskiej, w Wojsku Polskim i pracę w zakładach produkcji metalowej. Ta autobiograficzna notka jest wytłumaczeniem wyboru właśnie motocykla, jako przedmiotu produkcji w zarządzanym przez niego zakładzie. Oprócz pobudek osobistych autor przedstawia również inne okoliczności sprzyjające rozpoczęciu produkcji motocykli: brak podatku drogowego, obowiązku rejestracji i posiadania prawa jazdy dla motocykli o pojemności poniżej 100 cm³ oraz doświadczenie załogi zakładów. Kwieciński opisuje swoją wizytę u prezesa Rady Nadzorczej Huty „Ludwików” Stanisława Surzyckiego⁵ oraz współpracę z zakładami Villiersa w Wolverhampton w Anglii⁶. Przy okazji wspomina o wielkim sukcesie motocykla marki SHL, jakim było zdobycie głównej nagrody w Rajdzie Tatrzańskim⁷. Nie zapomina o swoich współpracownikach, wymienia ich po nazwisku wraz z określeniem roli, jaką pełnili przy powstawaniu słynnej SHL-ki⁸.

Druga część wspomnień rozpoczyna się od dramatycznego opisu stanu zakładu po opuszczeniu go przez Niemców na początku 1945 r. W tym miejscu autor powraca do okresu wojny i swojego pobytu w Łabędach, gdzie na zlecenie okupanta miał nadzorować montaż wozów taborowych⁹. Następnie przechodzi do etapu odbudowy fabryki w Kielcach, odzyskiwania wywiezionych przez Niemców maszyn, a jednocześnie

-
- 4 Huta „Pokój” – w 1840 r. David Loewenfeld, Moritz Friedlander i Simon Loewi założyli w Bytomiu hutę o nazwie „Friedens Eisenhütte” (w późniejszym okresie nazwę skrócono do „Fridenshütte”). W 1884 r. w zakładzie uruchomiono pierwszą stalownię tomasowską, a trzy lata później stalownię martenowską. W 1930 r. powstał koncern Huta „Pokój” Śląskie Zakłady Górnicze S.A, w 1934 r. przejęty przez Skarb Państwa. W tym samym roku Tadeusz Sendzimir uruchomił w zakładzie zaprojektowaną przez siebie innowacyjną linię do walcowania blachy na zimno. W 1946 r. po przyłączeniu Huty „Łabędy” i Huty „Gliwice” stała się największym zakładem metalurgicznym w kraju. Obecnie należy do Grupy Węglokoks. <http://www.hutapokoj.eu/pl/firma/historia> (dostęp 15.06.2016).
 - 5 Stanisław Surzycki (1876–1944), ur. w 1876 r. w Lublinie, zm. 1 października 1944 r. w Warszawie podczas powstania warszawskiego. Inżynier technolog, wychowanek Politechniki w Karlsruhe (1896). Naczelny dyrektor Towarzystwa Starachowickich Zakładów Górniczych (1919–1929). Generalny Dyrektor Koncernu Huty „Pokój”. W 1934 r. otrzymał doktorat honoris causa Akademii Górniczej za działalność naukowo-techniczną na polu metalurgii żelaza i stali. Autor prac z dziedziny hutnictwa i stalownictwa. http://historia.agh.edu.pl/wiki/Stanis%C5%82aw_Surzycki (dostęp 20.06.2016)
 - 6 Villiers Motor Co. Ltd. w Wolverhampton.
 - 7 Rajd motocyklowy zorganizowany po raz pierwszy w dniach 11–12 września 1937 r. W 1939 r. w dniach 13–15 sierpnia odbyła się III edycja rajdu. Startująca w nim drużyna SHL w składzie: Matczak, Zieliński, Chrostowski zwyciężyła w kategorii drużynowej i zdobyła Wielką Nagrodę Tatr. Indywidualnie pierwszy był startujący na motocyklu SHL Marian Ripper. <http://amkgorce.pl/s2-Klub.html>. (dostęp 20.06.2016); „Kurier Sportowy”, s. 1, dodatek do „Ilustrowanego Kuriera Codziennego” 1939, nr 226 z 17 sierpnia.
 - 8 Motocykl SHL-98 projektu inż. Rafała Ekielskiego, produkowany w Hucie „Ludwików” w latach 1938–1939. Napędzany dwusuwowym silnikiem na licencji Villiers’a o pojemności 98 cm³ i mocy 3 KM, rozwijał prędkość ok. 65 km/h przy zużyciu paliwa od 2 do 2,5 l/100 km. Wyprodukowany w łącznej liczbie ok. 2000 sztuk. J. Tarczyński *Polskie motocykle 1918-1945*, Warszawa 2005, s. 177–182.
 - 9 Wozy taborowe typu „Pleskau”. S. Meducki, *Ruch oporu*, w: *Kielce przez stulecia*, s. 697.

prób przywrócenia w Kielcach produkcji motocykli. Wspomnienia kończą się w chwili przyjęcia produkcji motocykli w Kielcach do planu gospodarczego.¹⁰

W publikowanym poniżej tekście zachowana została oryginalna stylistyka. Poprawiono ewidentne błędy językowe i ujednolicono nazwy własne oraz zapis dat. Podkreślenia są autorstwa Otmar Kwiecińskiego. Przypisy oraz uwagi w kwadratowych nawiasach pochodzą od autora opracowania.

Otmar Kwieciński urodził się 7 lipca 1893 r. w Białej koło Bielska, jako syn Macieja i Gabrieli z Kwiecińskich. Od 1905 r. uczęszczał do gimnazjum niemieckiego, a następnie do Wyższej Szkoły Przemysłowej w Bielsku, którą ukończył w 1912 r. Rozpoczął studia w Zurychu (uzupełnił je na Politechnice Wiedeńskiej po zakończeniu I wojny światowej). Od 1915 r. służył w armii austriackiej i uzyskał rangę porucznika artylerii. W 1918 r. zamieszkał w Krakowie, wstąpił do Wojska Polskiego, po zdemobilizowaniu pracował w Fabryce Pługów i Maszyn Rolniczych „Lemiesz” w Krakowie. W lipcu 1919 r. został ponownie powołany do Wojska Polskiego, zdemobilizowany jesienią 1920 r. W końcu 1920 r. powrócił do pracy w firmie „Lemiesz”. W kolejnych latach pracował w Górnośląskim Towarzystwie Budowy Rurociągów w Tarnowskich Górach, a następnie w fabryce należącej do Zjednoczonych Fabryk Maszyn i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A. w Lwowie.¹¹ Od 1922 r. żonaty z Józefą Dyduch, z tego związku narodziło się dwoje dzieci: Aleksander i Liliana. Od 1931 r. był dyrektorem Suchedniowskiej Fabryki Odlewów i Huty „Ludwików” w Kielcach. Nadzorował program naprawczy zakładów. Zainicjował produkcję motocykla SHL-98. Wiosną 1938 r. rozpoczęto prace nad konstrukcją samochodu małolitrażowego. Planowano prezentację pojazdu na targach poznańskich w 1940 r.

Kwieciński znany był z działalności społecznej. W 1933 r. utworzył w fabryce Klub Sportowo-Oświatowy „Ludwików”. Przy klubie działały sekcje: piłki nożnej, bokserska, tenisa oraz lekkoatletyczna. Na terenie zakładu wybudowano boisko sportowe. Rok później z jego inicjatywy otwarto kuchnię dla bezrobotnych oraz świetlicę fabryczną. Planował utworzenie przy zakładzie państwowej szkoły zawodowej oraz budowę na SzydłóWKu kolonii 11 bloków mieszkalnych dla 500 pracowników. Był aktywnym członkiem Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Kielcach (od 1937 r. był prezesem Okręgu Wojewódzkiego tej organizacji) oraz współzałożycielem kieleckiego Automobilklubu. Jego wielką pasją było lotnictwo. Posiadał samolot sportowy RWD-13. Wspierał rozwój ośrodków lotniczych na terenie województwa. W 1934 r. z inicjatywy Kwiecińskiego oddział Związku Strzeleckiego w Hucie „Ludwików” zbudował szybowiec typu „Wrona” według projektu inż. Antoniego Kocjana. Szybowiec otrzymał imię „Strzelec-Ludwików”. W 1938 r. załoga tego zakładu ufundowała samolot RWD-8 dla szkoły Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Masłowie.

10 Chodzi o plan sześcioletni obejmujący lata 1950–1955.

11 Jeden z oddziałów „Zjednoczonych Fabryk Maszyn, Kotłów i Wagonów Zieleniewski L. i Fitzner-Gamper” spółki akcyjnej z siedzibą w Krakowie.

Był radcą Izby Przemysłowo-Handlowej w Lwowie, następnie radcą i członkiem zarządu Izby Przemysłowo-Handlowej Sosnowcu. Należał do Stowarzyszenia Technicznego Odlewników Polskich. W czasie II wojny światowej pracował nadal w Hucie „Ludwików”. W 1941 r. został aresztowany przez gestapo i 30 lipca tego roku przesłany do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu jako więzień nr 19 093. Dzięki staraniom rodziny został zwolniony rok później. Powrócił do pracy w Hucie „Ludwików”, gdzie nadzorował produkcję zakładu. Swoją pozycję wykorzystywał do ratowania pracowników przed wywiezieniem na roboty przymusowe do Niemiec. W 1945 r. objął ponownie funkcję dyrektora fabryki. Równocześnie został dyrektorem Zjednoczenia Przemysłu Wyrobów z Blachy¹². Wznowił prace nad motocyklem SHL i rozpoczął produkcję odlewów żeliwnych kokilowych¹³ do siewników. Jednocześnie wspierał działalność lotnictwa sportowego na terenie województwa. W latach 1945–1949 pełnił funkcję prezesa Aeroklubu Kieleckiego. W 1949 r. przeniósł się do Krakowa, gdzie pracował w Przedsiębiorstwie Mechanizacji Budownictwa. Dwa lata później został aresztowany przez funkcjonariuszy Urzędu Bezpieczeństwa pod zarzutem działalności antypaństwowej i uwięziony w więzieniu na Mokotowie w Warszawie. Po wyjściu z więzienia w 1953 r. pracował w Technikum Chemicznym w Kielcach. W 1956 r. został zrehabilitowany. Od 1958 r. był dyrektorem naczelnym Centralnego Biura Konstrukcji Maszyn i Urządzeń Odlewniczych w Krakowie. W 1963 r. przeszedł na emeryturę. Zmarł 11 stycznia 1970 r. w Krakowie w wieku 75 lat¹⁴.

*

URODZINY SHL-ki

Archiwum Państwowe w Kielcach (APK), Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych w Kielcach, sygn. 386: Spis nr III.

Ciężki był rok 1931 dla Suchedniowskiej Fabryki Odlewów i Huty „Ludwików” z siedzibą w Kielcach. Stan załogi, niegdyś przekraczający przeważnie 1000 robotników, zmalał raptownie. Po bankructwie prywatnych właścicieli, rodziny Starków¹⁵,

12 Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 15 września 1948 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o utworzeniu Zjednoczenia Przemysłu Wyrobów z Blachy. Zob. „Monitor Polski” 1948 nr 84, poz. 929.

13 Metoda odlewania metali polegająca na odlewaniu do trwałej formy (tzw. kokili).

14 J. Krüger, *Kwieciński Otmár Zygmunt*, w: *Polski Słownik Biograficzny*, t. XVI, Wrocław – Warszawa – Kraków 1971, s. 374, 375; „Wędrowiec Świętokrzyski” 2011, kwiecień, s. 10; R. Gajos, *Ikar i skrzydła Gór Świętokrzyskich*, Kielce 1997, s. 314, 338, 445; J. Polak, *Cmentarz Rzymsko-Katolicki w Białej, Bielsko-Biała* 1999, s. 133, 34; „Wiadomości gospodarcze Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie” 1929, nr 8, s. 109; *X sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Sosnowcu za 1938 rok*, Sosnowiec 1939, s. 18, 23, 205, 345, 347, 348.

15 Właścicielem zakładów w tym okresie był Stanisław Starke (1882–1952), syn Ludwika i Julii z d. Bergman, od 1913 r. prezes Związku Przemysłowców Ziemi Radomskiej, Honorowy Prezes Kieleckiego Towarzystwa Cyklistów. W 1928 r. po sprzedaży zakładów Hucie „Pokój” wyjechał do Rumunii.

z którego ratował przedsiębiorstwo górnośląski koncern Huty „Pokój” w Katowicach i Nowym Bytomiu, obejmując prawie całość udziałów jako swoją własność, nowy właściciel nieprzewidzianie znalazł się wielkich tarapatach. Zarząd nowy, wyznaczony przez Hutę „Pokój”, składający się z 5-ciu członków i 3-osobowej dyrekcji, nie był w stanie opanować sytuacji ani pod względem technicznym ani ekonomicznym i organizacyjnym, i kontynuował stare systemy Starków, t.z. pożyczali surowce w Hucie „Pokój” względnie kupowali na kredyt wekslowy i zastępując jedne weksle drugimi, prolongując stale zagrożone płatnością weksle, prowadzili przez kilka lat nieświadomy skutków żywot.

Ponieważ członkowie Zarządu SHL byli równocześnie dyrektorami Huty „Pokój” taki stan rzeczy utrzymywał się i przeciągał do chwili, kiedy nagle uprzytomniono sobie, że mała pchła SHL kąsi poważnie samą wielką Hutę „Pokój”. Stwierdziwszy, że źródło zła leży w fatalnej gospodarce SHL wysyłano do Kielc znachorów gospodarczych i kontrolerów, lecz wyników nie było.

Jednym z ekspertów z ramienia Huty „Pokój” był piszący te wspomnienia. Jego opinia była negatywna. Mimo to został zaproszony na zebranie Zarządu Huty „Pokój” i przedstawiono sytuację SHL i na jej tle Huty „Pokój” w takich ponurych barwach, że niemożliwym było odmówić współpracy w akcji uzdrowienia wzgl.[ędem] nawet ratowania istnienia Huty „Pokój” i z nią razem Huty „Ludwików”.

W ramach koncernu, w którym wspominający wtedy pracował na stanowisku dyrektora lwowskiej fabryki Zieleniewskiego, propozycje Huty „Pokój” były równoznaczne z awansem i dowodem zaufania i trzeba było wyrazić zgodę, z tym by przy tej sposobności uregulować sprawy personalne i organizacyjne w sposób zabezpieczający podstawy zdrowego rozwoju przedsiębiorstwa.

Podpisany otrzymał więc wolną rękę w działaniu, tytuł dyrektora zarządzającego, skasowano członków zarządu i starą dyrekcję.

W międzyczasie rozkład przedsiębiorstwa posuwał się coraz dalej, a kiedy w dniu 1 maja 1931 r. nowy dyrektor zarządzający objął urządowanie, stan załogi spadł poniżej 300 pracowników. Wszystkie te spóźnione i gwałtowne posunięcia nie dały jednak żadnego efektu i Huta „Pokój” nie zniosła obciążeń Ludwikowa i w konsekwencji w jesieni 1931 r. zmuszona była zawiesić wpływy. Huta „Ludwików” w zupełności zależała finansowo od Huty „Pokój” – musiała pójść tą samą drogą. Sąd w Kielcach, badając powody niewypłacalności Huty „Ludwików” przed ustaleniem nadzoru sądowego, zauważył dodatnie przygotowanie dla uzdrowienia Ludwikowa, przedsięwzięte przez nową dyrekcję Huty i widząc w nich realną możliwość do korzystnego przeprowadzenia nadzoru sądowego, zamianował – rzecz nieznaną i niebywałą do tej pory – inż.

W Ploesztli założył fabrykę „Ferroemail”, twórca i pierwszy prezes Koła Polskiego w Ploesztli. Podczas II wojny światowej wspierał polskich uchodźców. Po nacjonalizacji fabryki w Ploesztli wrócił do Polski w 1948 r. Zamieszkał w Białogonie. A. Kurska, *Stanisław Starke – próba portretu*, w: *Z tradycji i dorobku inteligencji kieleckiej w XIX i XX wieku*, red. M. Meducka, Kielce 2005, s. 281–295.

Kwiecińskiego nadzorcą sądowym, dodając mu adwokata Kubeckiego¹⁶ jako pomoc prawną w charakterze drugiego nadzorca. Ta niezwykła decyzja sądowa dała doskonale rezultaty pod względem prawnym, ekonomicznym, technicznym, handlowym i organizacyjnym i stanowiła o dalszym istnieniu Suched.[niowskiej] Fabr.[yki] Odlewów i Huty „Ludw.”[ików]. W dniu 8 maja 1933 r. nadzór sądowy został zdjęty i pod jednoosobowym kierownictwem w osobie inż. O. Kwiecińskiego kontynuowano dalszą pracę rozwojową przedsiębiorstwa. Produkty Ludwikowa były gospodarce krajowej bardzo potrzebne, lecz mało popłatne i niskiej jakości. Konkurencja działała na obszarze całego województwa kieleckiego¹⁷; zwłaszcza: Końskie, Radomskie, Miechowskie, Białogon, a stalownia była zbyt mała i walczyła z technologicznymi trudnościami, aby odgrywać mogła jakąś rolę ekonomiczną w ramach produkcyjnych Ludwikowa. Były produkty handlowe, jak: garnki, żeliwne i blaszane, rury wodociągowe i kanalizacyjne, armatury sanitarne, wiadra ocynkowane i emaliowane, kieraty i inne maszyny rolnicze, były początki produkcji kuchen polowych.¹⁸ Ale w samej rzeczy brak było produktów wymagających mniej surowców i więcej robocizny, dając końcowy produkt o większej wartości.

Była to jedyna droga, która by postawiła gospodarkę Ludwikowa na „nogi”. A tu brak wszystkiego, co by zezwoliło na pójście tą drogą. Brak właściwych laboratoriów, brak mikroskopów, Brinellów,¹⁹ itp. i przede wszystkim brak fachowców do precyzyjnej pracy.

Można było pójść wtedy podwójną drogą: sprowadzić takich odpowiedzialnych rzemieślników spoza Kielc lub czerpać z ich własnego rezerwuaru ludzkiego i wykształcić własną kadrę wysokowartościowych pracowników. Zdecydowano w zasadzie ten ostatni wariant z pewnymi ustępstwami. Główny ciężar w zagadnieniu: jaka forma organizacyjna da najlepsze rezultaty, bo czas naglił, koniunktura dla przemysłu – dało się wyczuć nadchodziła.

Armia dysponowała doskonałym korpusem kontrolerów i odbiorców, i dostawcy wojskowi stali pod ciągłą kontrolą jakościową wojska. Tu więc była szansa. Jak najczęściej zamówień dla wojska i przez wojskową kontrolę odbiorczą udoskonalić pracę własnej załogi i tę drogę wybrano i konsekwentnie kroczone na niej naprzód. Rozpo-

16 Włodzimierz Kubecki (1 marca 1888–1 października 1834), absolwent Uniwersytetu św. Włodzimierza w Kijowie, znany kielecki adwokat, członek Związku Adwokatów Polskich, Rady Adwokackiej w Lublinie, radny miejski, w 1931 r. wchodził w skład delegacji miejskiej utworzonej w obronie województwa kieleckiego. M. Czapska, B. Szabat, J. Zięba, *Adwokatura Świętokrzyska. Zarys dziejów od początku XIX wieku*, Kielce 2013, s. 292, 302; J. Pazdur, *Dzieje Kielc 1864–1945*, s. 77, 102; J. Kirkičzenko, M. Kraczkiewicz, *Kalendarz sądowy na rok 1930*, Warszawa 1930, s. 152.

17 Na obszarze Staropolskiego Zagłębia Przemysłowego funkcjonowało w dwudziestoleciu międzywojennym 30 hut i odlewni. J. Główa, *Hutnictwo i przemysł metalowy w Zagłębiu Staropolskim w okresie międzywojennym (1918–1939)*, Kielce 2012, s. 261.

18 Pierwsze zamówienie na kuchnie polowe (wz. 1923) wykonane zostało w 1928 r. A. Rzakowski, *Produkcja wojskowa Huty „Ludwików” w latach 1928–1939*, w: „Studia Muzealno-Historyczne” 2012, t. IV, Kielce 2012, s. 119.

19 Twardościomierz Brinella – urządzenie służące do pomiaru twardości metali.

częła się intensywna praca z intendenturą²⁰, z wojskami łączności, z taborami i jako z szczytową instancją, wymagającą specjalnej dokładności, rozpoczęła się praca z dep. [artamentem] uzbrojenia²¹. Robiło się detale do zapłonników, hełmy bojowe,²² szable,²³ lance, części do armat Boforsa²⁴. Odlewano niektóre rodzaje amunicji i obrabiano je... Jednym słowem załoga coraz więcej żyła w atmosferze dokładności i zarazem wydajności, gdyż ceny, uzyskane w wojsku nie zawsze zezwoliły na łatwy zarobek, a było trzeba dobrze organizować pracę, aby nie tylko spełnić zadanie produkcyjne, ale tak samo ekonomiczne.

Tak więc Huta „Ludwików” nauczyła się pracować nie tylko dobrze, ale i ekonomicznie – tanio.

Uzyskane umiejętności zostały i w inny sposób wykorzystane.

Różne wytłoczki dla przemysłu, dla motoryzacji (PZ inż.²⁵, Chewrolet), poważne roboty dla kolejnictwa (sygnalizacje, zamki etc.), a dla gospodarki prywatnej: kotły CO, grzejniki stalowe, pralki i wyżymaczki, kuchenki benzynowe „Domogaz” i wiele innych artykułów.

Dziwna wydaje się dziś ta różnorodność asortymentu, ale ten „omnibus” produkcyjny potrzebny był „aby zarobić” na przyszłe zamiary i aby przygotować załogę do każdej żądanej pracy.

W 1937 r. można było stwierdzić, że Ludwików jest przygotowany do wyższego stopnia produkcyjnego: wykonawstwo, organizacja, zakup, sprzedaż, kontrola i księgowość osiągnęły szczytowe możliwości.

Przyszedł czas na wybór artykułu do produkcyjnego zgodnego z widokami na przyszłość, zapewniającego dochody i nie obciążonego – na razie – koniunkturalnymi wahaniem. Piszący te wspomnienia od najmłodszych lat stał pod presją idei motoryzacyjnych. Były to od początku obsesje dzieci, którzy swoje świadome dzieciństwo oraz młodość przeżywali w erze tworzącej się motoryzacji i lotnictwa, którzy żyli po-

20 Służba zaopatrywania i obsługi wojsk w kwatermistrzostwie.

21 Departament Uzbrojenia Ministerstwa Spraw Wojskowych.

22 Hełm wz. 31.

23 Szable kawaleryjskie wz. 34, „ludwikówki”.

24 37 mm armaty polskie Bofors wz. 36.

25 Państwowe Zakłady Inżynierii – nazwa polskiego przedsiębiorstwa utworzonego 19 marca 1928 r.



Brytfanna do peklowania mięsa, 1937 r.; wszystkie fot. ze zbiorów Muzeum Historii Kielc



Uroczystość przekazania Wojsku Polskiemu samolotu RWD-5 zakupionego ze składek pracowników SHL-ki, przemawia Otmar Kwieciński, maj 1938 r.



Reklama motocykla SHL-98, 1938 r.



Otmar Kwieciński (drugi prawej) podczas wizyty duszpasterskiej biskupa Czesława Kaczmarka na terenie zakładów, 1938 r.

jęciami: silnik OTTO²⁶, Benc[!]²⁷, Daimler²⁸, Diesel²⁹, De Dion Bouton³⁰, Lilienthal³¹, Wright³², Bleriot³³, Latham³⁴.

Przy silnym pociągu [autora wspomnień] do wszystkiego co technika w tym czasie człowiekowi dawała, wybrał studia techniczne i dążył do stworzenia wartości motoryzacyjnych. Wojna 1914 r. – zdawało się – nie będzie sprzyjała tym dążeniom, tymczasem przeciwnie dostał się do formacji artylerii zmotoryzowanej (30,5 cm moździerz Skoda Daimler³⁵) i przy końcu wojny latał na hydroplanach Lohner-Deimler Pfeilflieger³⁶ nad Adriatyckim morzem jako obserwator. Kiedy wojna się skończyła był w armii polskiej i wspólnie z Wilhelmem Ripperem³⁷ szkolił na Dąbiu w Krakowie naszych przyszłych kierowców-żołnierzy. Przeniesiony do Warszawy był pierwszym polskim oficerem motorowym artylerii zmotoryzowanej w V. Dywizji 1 pap (był to próbny division francuskich 75 mm połówek z przodkami motorowymi Daimlera). Choroba serca przeniosła go do pracy cywilnej, gdzie pracował w ramach koncernu Zieleniewskiego na różnych stanowiskach i w różnych miejscowościach od warsztatowca, konstruktora, prokurenta aż do dyrektora. W pewnej chwili Zieleniewski został pochłonięty przez koncern Huty „Pokój” i w ten sposób otrzymał propozycję objęcia Suchedniowskiej Fabryki Odlew.[ów] i Huty „Ludwików”. Zdobył on więc do tego zadania bardzo szeroką wiedzę oraz praktykę techniczną i administracyjną.

O wypieszczonej idei budowy motocykli i samochodów nie zapomniał i jako hobby rysował i konstruował ten upragniony motocykl.

26 Nicolaus August Otto (1832–1891), wynalazca nazwanego na jego cześć silnika Otto.

27 Właściwie Benz. Karl Friedrich Benz (1844–1929), niemiecki inżynier, pionier motoryzacji.

28 Gottlieb Daimler (1834–1900), niemiecki konstruktor i przemysłowiec.

29 Rudolf Alexander Diesel (1858–1913), niemiecki konstruktor, twórca silnika wysokoprężnego, nazywanego od jego nazwiska silnikiem Diesla.

30 De Dion-Bouton – francuskie przedsiębiorstwo produkujące samochody, założone przez Jules’a Alberta de Dion, Georges’a Boutona oraz Charles’a Trépardoux.

31 Otto Lilienthal (1848–1896), niemiecki konstruktor i pilot pierwszych szybowców.

32 Bracia Orville (1871–1948) i Wilbur (1867–1912) Wright, amerykańscy pionierzy lotnictwa.

33 Louis Blériot (1872–1936), francuski producent lamp samochodowych, motocykli i samolotów, wynalazca i pionier lotnictwa.

34 Hubert Latham (1883–1912), francuski automobilista i pionier lotnictwa.

35 Moździerz Škoda 30,5cm Mörser M.11, do którego podpinano ciągnik Austro-Daimler M.12. http://landships.info/landships/artillery_articles.html?load=/landships/artillery_articles/30_5cm_morser_m11.html (dostęp 30.06.2016).

36 Dwumiejscowy dwupłatowy samolot będący na wyposażeniu armii Austro-Węgier, nazywany również Lohner B lub Lohner B.I (popularna nazwa Peilflieger – latająca strzała), zbudowany według projektu inż. Karla Paulala i produkowany w założonej przez J. Lohnera wytwórni samolotów. K. Mroczkowski, A. Olejko, K. Zielińska, *Skrzydła i ludzie Wielkiej Wojny 1914–1918*, Kraków 2012, s. 46.

37 Wilhelm Ripper (1873–1942), pionier polskiego automobilizmu, organizator pierwszych klubów motorowych w: Lwowie (1907) i w Krakowie (1908). Właściciel pierwszego założonego w Krakowie warsztatu naprawy automobili. W okresie międzywojennym wybitny kierowca sportowy (mistrz Polski) i działacz. Zamordowany w obozie hitlerowskim. http://portalwiedzy.onet.pl/44668,,,ripper_wilhelm,haslo.html, (dostęp 2.07.2016); <http://www.automobilklubkrakow.pl/oldcar/historia-kola/> (dostęp 2.07.2016).

W każdym miejscu pracy zawodowej, czy w Krakowie, Tarn.[owskich] Górach, we Lwowie i Kielcach próbował stworzyć warunki dla osiągnięcia tego celu produkcyjnego, lecz wszędzie piętrzyły się przeszkody natury ustawodawczej i celnej. We Lwowie już bliski był celu i tam pozostawił pamiątkę tej walki o motoryzację: silniki „Perła” 1, 2, 3 cylindrowe o sile 5, 10 i 15 KM z przeznaczeniem dla rolnictwa, nadto projekt 3-kołowego wózka warsztatowego na silnik Villiersa zamiast elektrowózka, który w tym okresie powoli wchodził do użytku w przemysłowych zakładach.

Po uporządkowaniu spraw wewnętrznych Ludwikowa przypominała się ponownie i z całą siłą sprawa motoryzacji i zwłaszcza motocykla. Produkcyjnie Ludwików był przygotowany, co więc było przeszkodą do startu? Te same stare przeszkody: ustawodawstwo i taryfa celna. Stałe interwencje w Ministerstwie Przemysłu i Handlu własne i z różnych stron, o czym świadczy choćby książka, wydana w styczniu 1934 r. pod tytułem „Motoryzacja Polska w świetle opinii publicznej”³⁸ (Stowarzyszenie Kupców Polskich) nosi motto: „Zahamować rozwój motoryzacji, to znaczy szkodzić interesom Państwa”, przyniosły nareszcie w 1937 r. jakieś nadzieje. Motocykle uzyskały przywilej do 100 cm³, zarządzono wolność od podatku drogowego, wolność od rejestracji i wolność od prawa jazdy³⁹. Tu leżała wielka szansa. Była więc sprawa ustawodawcza i celna załatwiona, była fabryka i załoga gotowa do precyzyjnej pracy, były laboratoria i wyćwiczona kontrola fabryczna, aparat kierowniczo i konstrukcyjno-techniczny zmontowany..., to wszystko jednak nie wystarczyło. Były zręby przyszłej konstrukcji motocykla wg dawnych założeń podpisanego, lecz brakowało specjalnych precyzyjnych obrabiarek, nie było odpowiedniej hali warsztatowej, nie było licencji na budowę silnika i nie było pieniędzy na tak poważne przedsięwzięcie. Na kredyty nie było co liczyć, gdyż pamiętano ostatni nadzór sądowy i poniesione przez wierzyciela straty. „Znawcy” przemysłowych spraw uważali zamiary Ludwikowa za szaleństwo. Mówiono: „Od nocnika do motocykla? Chyba źle mają w głowie. Na to pieniędzy nie ma”. Trzeba było dalej pomyśleć i przygotować postępowanie i działać z zaskoczeniem.

Korespondencja z Villiersem rozpoczęła się we Lwowie, chodziło o dostawę i kupno kilku silników do wózków warsztatowych. Tą drogą dowiedzieliśmy się o nowej produkcji Villiersa; zablokowany ze skrzynką dwutakt 98 cm³. To było to, co potrzebowaliśmy, lecz jak zdobyć licencję? Do wszystkiego potrzebne były pieniądze i nikt bez gwarancji nie chciał i nie mógł Hucie przyjąć z pomocą.

Więc należało popробować iść inną drogą. Był wtedy okres istnienia SYNDYKATÓW, które czasami gotowe były pozbyć się konkurenta za opłatą ustalonych kwot za zamknięcie produkcji. Ten na ogół zgubny sposób uzyskania pieniędzy okazał się dla

38 *Motoryzacja Polska w świetle opinii publicznej. Staraniem Koła Kupców i Przemysłowców Samochodowych przy Stowarzyszeniu Kupców Polskich*, cz. 1, 2, Warszawa 1934.

39 Rozporządzenie zaliczało do tej kategorii motocykle o pojemności do 100 cm³, w związku z czym nie trzeba było posiadać na nie prawa jazdy i opłacać podatku drogowego. Istniał jedynie obowiązek zgłaszania pojazdu w zarządzie gminy właściwym ze względu na miejsce zamieszkania. Rozporządzenie ministrów: komunikacji i spraw wewnętrznych z dnia 15 lipca 1937 r. o ruchu rowerów po drogach publicznych, Dz.U. nr 58 poz. 458.

Ludwikowa i fabrykacji motocykli zbawiennym lekarstwem. Mając warsztat zapewniony produkcją dla wojska, z kolei i na prywatny rynek, trzeba było podjąć ryzyko i decyzję: zarówno produkcja naczyń blaszanych, jak i odlewów stalowych nie przedstawiały wartościowych składników planu. Konkurencja była duża i ceny niezbyt zyskowe przy posiadanych urządzeniach technicznych. Syndykaty liczyły już od dawna na zastanowienie [!] tych gałęzi produkcyjnych. Doszło się więc rychło do porozumienia i za uzyskane kilkaset tysięcy złotych wybudowano halę betonową o więcej niż 4000 m² powierzchni, finansowano zakup najnowszych obrabiarek do wyrobu silników wg porady Villiersa. Przed tym jednak trzeba było uzyskać aprobatę tego poważnego przedsięwzięcia przez dr. Surzyckiego, gen.[eralnego] dyrektora Huty „Pokój” i prezesa rady nadzorczej Ludwikowa.

Podczas pięknej, zimowej pogody w styczniu 1938 r., w samochodzie kierowanym przez kierowcę Porębskiego, udał się podpisany do Zakopanego, gdzie na rekonwalescencji przebywał Prezes. Wizyta nie była przygotowana i zaskoczyła. Przy śniadaniu dowiedział się Prezes o zamiarach produkcji motocykli, o przygotowaniach finansowych i o zamiarach wyjazdu do Anglii. Chwila sprzyjała i powrót do Kielc był radosny, gdyż zgoda Prezesa objęła wszystkie zagadnienia i tymczasową produkcję motocykli na 2000 sztuk rocznie. W maju podpisana została w Wolverhampton umowa licencyjna i przy końcu tegoż roku 1938 pierwsze SHL-ki znalazły drogę do swych odbiorców. Rekord uruchomienia był zadziwiający i w największej mierze był zasługą całej załogi, która z prawdziwym entuzjazmem współpracowała z kierownictwem, by osiągnąć cel.

Prototypy motocykla były na wszystkie strony przebadane i skonsultowane z sportowcami, zwykłymi użytkownikami, z handlarzami, no i z technikami i tylko niewiele trzeba było poprawić, by posiadać doskonały wzór produkcyjny SHL-ki.

I – o dziwo – cena kalkulacyjna dała się utrzymać w ramach importowanych motocykli z wystarczającym zyskiem dla fabryki, mimo że handlarze żądali i uzyskali 25% ceny brutto na dystrybucję⁴⁰.

Tak więc w jesieni 1938 r. powstała polska „mała motoryzacja”. Seryjna produkcja małolitrażowego, popularnego motocykla SHL była faktem dokonany. Na wiosnę 1939 r. odwiedziło hutę dwóch dyrektorów Villiersa a m.[ianowicie] p. Farrer junior i p. Johnes, którzy z wielkim uznaniem badali nasze postępy w Ludwikowie i przyrzekli dalszą pomoc przy wykonywaniu nowego silniejszego [silnika] typu zblokowanego, o 200 cm³ pojemności.

Po dostarczeniu na rynek 2000 sztuk motocykli zagrały fanfary wojenne. Krótco przed tym ekipa jeźdźców Ludwikowa przyniosła dowód jakości i nagrodę za trudy: wielką nagrodę Tatr za zwycięski RAJD TATRZAŃSKI.

40 Sprzedaż za gotówkę i na raty na terenie Kielc prowadziła, przez przedstawicielstwa przy ulicy Zagnańskiej 38 i w magazynie z artykułami sportowymi H. Rudnickiego przy ulicy Jana Kilińskiego, Spółdzielnia Pracowników Huty „Ludwików” S.A. J. Tarczyński „Polskie motocykle 1918-1945”, Warszawa 2005, s. 180

Następnie przyszła niewola, jednak załoga Huty „Ludwików” nigdy nie wątpiła, że przyjdzie czas, kiedy wkład pracy i dobrej woli załogi ponownie przyniesie owoce i rozgrabione przez hitlerowców maszyny i urządzenia oraz surowce zastąpione będą nowymi i nowe motocykle, w znacznie większych ilościach, zapełnią ponownie naszą wolną od wroga ziemię.

W pierwszej fazie prac około motocykla SHL czynni byli główny projektant i organizator produkcji: inż. O.Z. Kwieciński, konstrukcja i pomoc: inż. Ekielski⁴¹, technik E. Merta, mistrz Brunon Piątek, inż. Janiszewski, inż. Cybański, Kitner, mistrz [Karol] Domżał i [Stanisław] Marszycki, Żmuda, Skubis, Koziarz, Janyst⁴², Ciosek i inni, w odlewni: F. Fornal, Wenusz [Józef Wenus], Smółkowski Jakub, w czasie produkcji silników mistrz obróbki silnika. Ogólny nadzór warsztatowy inż. Sobol⁴³, zaopatrzenie [Paweł] Kania, Krygier [Krygler Eugeniusz], laboratorium: inż. Maro⁴⁴ i Elżanowski⁴⁵. Szef odbioru i kontroli Okolus.

Wspomnienia z przeszłości Huty „Ludwików” oparte są w głównej mierze na zadowolonej często pamięci ludzkiej, gdyż losy wojenne zniweczyły w wielkiej mierze nagromadzone przez dziesiątki lat dokumenty i dowody. Toteż może niejedno nazwi-

41 Rafał Ekielski, ur. 26 grudnia 1898 r. w Krakowie. Ukończył Wyższą Szkołę Przemysłową w Krakowie. Żołnierz Legionów Polskich. Pod koniec lat dwudziestych XX w. rozpoczął pracę nad polskim motocyklem – skonstruował motocykl „Orle 350”. Wspólnie z O. Kwiecińskim pracował nad motocyklem „SHL”. Po zakończeniu II wojny światowej przy współudziale Ekielskiego w 1947 r. ruszyła masowa produkcja kolejnych modeli „SHL-ki”. Zm. 18 maja 1969 r. w Kielcach. *Słownik polskich pionierów techniki*, red. B. Orłowski, Katowice 1986, str. 60.

42 Józef Janyst, wieloletni pracownik Huty „Ludwików”, następnie KZWM, brał udział w opracowywaniu większości ważniejszych produktów zakładu: motocykli, automatu pralniczego. Odznaczony Złotą Odznaką Racjonalizatora, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Medalem X-lecia, „Głos Załogi SHL” 1964, nr 9 (59), s. 2.

43 Adam Sobol, ur. 28 stycznia 1898 r. w Noworadomsku, syn Eljasza i Frajdlki Młynarskiej. Ukończył szkołę średnią w Radomiu, następnie studia na Politechnice Warszawskiej. W 1927 r. rozpoczął pracę w biurze konstrukcyjnym Huty „Ludwików”. W późniejszym okresie awansował na stanowisko kierownika tłoczni. W 1933 r. został dyrektorem technicznym. Podczas okupacji ukrywał się w Warszawie. W 1945 r. brał udział w akcji rewindykacyjnej. W roku 1946 wrócił do Huty „Ludwików” na stanowisko dyrektora technicznego. W latach 1949–50 był dyrektorem naczelnym KZWM inicjował i wspierał powstanie na terenie zakładu Centralnej Tłoczni. Odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, Srebrnym Krzyżem Zasługi i Medalem X-lecia. Zmarł 31 marca 1965 r. „Głos Załogi SHL” 1965, nr 7 (69), s. 1; T. i Z. Sabat, *Cmentarz Stary w Kielcach*, Kielce 1995, s. 40.

44 Gwidon Gustaw Maro, ur. 12 września 1907 r. Absolwent Wydziału Mechanicznego na Politechnice Lwowskiej i Wydziału Elektrycznego na Politechnice Gliwickiej. Od 1934 r. był kierownikiem Zakładu Badawczo-Doświadczalnego Huty „Ludwików” w Kielcach. Od 1936 r. organizował regularnie kursy dla niewykwalifikowanych robotników. W 1938 r. przekształcono je w szkołę zawodową. Podczas wojny członek ZWZ-AK. Prowadził akcje sabotażowe. Aresztowany w 1944 r., został wysłany do obozu koncentracyjnego w Gross-Rosen, skąd wrócił jako inwalida. W latach 1947–1955 projektował i nadzorował elektryfikację wsi w powiecie jędrzejowskim. Wykładał fizykę w Liceum Ogólnokształcącym im. H. Sawickiej i w Studium Nauczycielskim oraz elektrotechnikę w szkołach zawodowych. Był członkiem PTTK i Stronnictwa Demokratycznego. Zm. 12 listopada 1982 r. T. i Z. Sabat, *Cmentarz...*, s. 79.

45 Prawdopodobnie – pierwsza litera nazwiska nieczytelna.

sko, niejedyn fakt nie został należycie naświetlony i wymieniony, za co dotkniętych takim zaniedbaniem w tym miejscu przepraszam.

Inż. Otmar Zygmunt Kwieciński
Kraków, marzec 1969 r.

DRUGIE URODZINY SHL-k i

Zwalone dachy, nadpalone belki, pogieęte dźwigary, zdruzgotane mury, a tam gdzie jeszcze przed dniami toczyło się życie fabryki - pustki. Nie było maszyn, ni urządzeń, a ledwie trzy żeliwiaki smutno sterczały w osamotnieniu w górę, a uratował je brak większych wagonów i trudność demontażu.

Trzy obrabiarki, notowane już od dawna jako złom, towarzyszyły żeliwiakom.

To był koniec i to musiało starczyć na początek. Na zakład weszli pierwsi po okupacyjnych przejściach starzy pracownicy Huty. Był to [Jan] Śledź⁴⁶, był [Jan] Sikorski zaczątek nowej władzy fabrycznej, rady zakładowej.⁴⁷

Gdzie tu założyć dźwignie, co i jak tu poruszyć, trzeba przecież żyć, towarzysze czekają na pracę, na chleb. W niezmiernym trudzie uruchomiono nędzne pozostałości inwentarskie i wykonano pojedyncze maszyny rolnicze, kieraty, sieczkarnie no i – co się dało. Jeszcze trochę złomu pozostało, trochę surówki wykopano z ziemi, gdzie wgnieciona przez lata leżała, opodal resztek koksu. Trzeba było odszukać wywieziony majątek Huty, które volksdeutsch Giemsa⁴⁸ pomógł Niemcom w ilości około 1200⁴⁹ wagonów wywieźć do „Reichu”... Na przełomie lata i jesieni 1944 r. wywieźli Niemcy poważną grupę pracowników Huty „Ludwików” do Gliwic i Łąbęd, a nadto bezpośrednio na front zachodni do prac frontowych. Między nimi ze specjalną eskortą w osobie pułkownika Wehrmachtu Spenglera wywieziono piszącego te wspomnienia byłego dyrektora Huty, inż. Kwiecińskiego do Łąbęd z zleceniem uruchomienia produkcji wozów chłopskich „PLESKAU”. To zlecenie dało możliwość uzyskania od dyr. [ekcji] naczelnej w Gliwicach pewnych upoważnień, które wykorzystano w sposób następujący: 1. Zaprowadzono dokładną ewidencję wywiezionych z Kielc maszyn, urządzeń, surowców z określeniem miejsc składowania. 2. Na podstawie list wywiezionych na zachód pracowników Huty zrobiono zapotrzebowanie na przydział wywiezionych pracowników pod pretekstem produkcji „PLESKAU” i starano się o zgromadzenie ich

46 Sekretarz Komitetu Fabrycznego Polskiej Partii Robotniczej, przewodniczący Rady Zakładowej w Hucie „Ludwików”. J. Naumiuk, *Z walk załogi „Ludwikowa”*, w: *Kieleckie Zakłady...*, s. 71.

47 W skład Tymczasowego Zarządu Huty „Ludwików” powołanego 1 lutego 1945 r. weszli: Stanisław Bratkowski, Jan Śledź, Jan Sikorski, Franciszek Dziubiński, Stanisław Batorski, Aleksander Pędzisz. *Aneksy*, w: *Kieleckie Zakłady...*, s. 155

48 Właściwie Franz Gemza (Giemza). A. Massalski, S. Meducki, *Kielce w latach okupacji hitlerowskiej 1939-1945*, Wrocław 1986, s. 77; „Głos Załogi SHL” 1964, nr 4 (54), s. 3.

49 Liczba trudna do zweryfikowania. W publikacjach podawane są liczby od 900 do 1100 wagonów. J. Zieliński, *Kielce w Polsce Ludowej*, Warszawa 1978, s. 33; S. Matusiak, „Ludwików” – KZWM, w: *Kieleckie Zakłady...*, s. 26; S. Meducki, *Gospodarka w latach powojennych*, w: *Kielce...*, s. 79.

w Łabędach. 3. Zrobiono zapotrzebowanie na przydział baraków, aby pod pretekstem produkcji uzyskać miejsce na nagromadzenie wywiezionych maszyn, urządzeń etc.

Czekano kilka tygodni na skutki, lecz w ostateczności poważna ilość wywiezionych pracowników znalazła się w lagrze pracy w Łabędach.

Z listy 89 pracowników, która pozostała w aktach [wymienię] następnie kilka nazwisk: Bandura Mieczysław, Biskupski Jan, Dychała Antoni, Kluzek Edward, Janyst Józef, Łakomnik Bronisław, Makuch Józef, Góral Antoni, Szłek Eugeniusz, Serbian Bolesław, Terlicki Jan, Marszycki Stanisław, Suliga Antoni, Wenus Józef, Stobiecki Wiktor, Łuczyński Marian etc.

Dla usprawiedliwienia pobytu już nadeszłej części pracowników zabrano się już do budowy baru i umieszczenia i konserwowania maszyn Huty. Wolny postęp pracy tłumaczył się brakiem narzędzi i surowców.

I tak zbliżył się styczeń 1945 r. Usłysawszy w zakonspirowanym radioaparacie, że gotuje się ofensywa rosyjska i znalazłszy się w dniu 13 stycznia bez specjalnego nadzoru, wspominający udał się na stację kolejową z zamiarem dostania się do Kielc. W Tunelu dowiedziano się o jego wysadzeniu i niemożliwości dalszej jazdy. Wobec tego trzeba cofnąć się do Krakowa, gdzie 18 stycznia wojska rosyjskie przybyły i uwolniły miasto od wroga.

W Krakowie tymczasem formowały się grupy pełnomocników, których organizował por. Prusak. Trwało kilka tygodni aż można było zająć się szukaniem dróg do wywiezionego majątku Huty. W tym celu trzeba było zgłosić się do pułk. Szyra⁵⁰, który po zbadaniu sprawy przydzielił ob. Szylera z osobowym samochodem DKW inż. Kwiecińskiemu i razem poczynili pierwsze kroki rewindykacyjne wywiezionego majątku Huty „Ludwików”. Akcję ułatwiły listy założone w Łabędach, jednak w rezultacie z wielkiego wywiezionego majątku 1200 wagonów zwrócone zostały do Kielc ca [circa] 350 wagonów maszyn, urządzeń i surowców. Akcja rewindykacyjna prowadzona przez grupę inż. Kwiecińskiego spotkała się w następstwie z grupą drugą wysłaną przez nowe władze Huty „Ludwików”, Śledź, Sikorski, Bratkowski⁵¹, i już wspólnie kontynuowano wysiłki odzyskania mienia wywożonego.

W czasie trwania akcji rewindykacyjnej trafiono na osobę inż. Sobola, który objął w międzyczasie stanowisko kierownika gliwickiego PKS-u. Udało się go przekonać,

50 Eugeniusz Szyr, ur. 15 kwietnia 1915 r. w Łodygowicach, zm. 15 stycznia 2000 r. w Warszawie, polityk komunistyczny, major Ludowego Wojska Polskiego. Od 1934 r. należał do KPP; od 1944 r. w PPR; od 1948 r. w PZPR; w latach 1948–1981 w składzie KC PZPR; w latach 1964–1968 członek Biura Politycznego KC PZPR; poseł na Sejm PRL I, III, IV i VI kadencji. *Kto jest kim w Polsce 1984*, Warszawa 1984, str. 973.

51 Stanisław Bratkowski, ur. w 1887 r. w Ostrowcu Świętokrzyskim, gimnazjum ukończył w Kielcach. W roku 1905 był jednym z organizatorów strajku szkolnego. Studia wyższe ukończył we Fryburgu w Niemczech, uzyskując dyplom inżyniera chemii. W latach 1913–1918 był asystentem na uniwersytecie w Zurychu. Od 1919 r. główny metalurg w Zakładach Ostrowieckich. Od 1929 do 1944 r. główny metalurg, a od lutego 1945 r. pierwszy dyrektor naczelny Huty „Ludwików”. Od 1946 główny metalurg kolejno w Hucie „Pokój” i w Hucie „Łabędy”. Od roku 1953 pracował w Instytucie Hutnictwa w Gliwicach. Zmarł 21 czerwca 1968 r. „Głos Załogi SHL” 1967, nr 13 (123), s. 2.

Coraz więcej motocykli w Polsce.

Co mówi dyr. inż. Kwieciński o produkcji popularnej polskiej „setki” S. H. L.

POZNAŃ, 30 kwietnia.

W ostatnich czasach bardzo silne zainteresowanie wzbudziło wypuszczenie na rynek nowych motocykli „SHL” produkowanych przez Huty Ludwików S. A. w Kielcach. Uważając sprawę produkcji polskich motocykli za niezwykle doniosłą, wróciliśmy się do dyrektora Huty Ludwików p. inż. Otmara Kwiecińskiego z prośbą o podanie nam bliższych informacji i szczegółów

fabrykacji popularnych „setek” SHL.

Zagadnienie motoryzacyjno-motocyklowe w Polsce — mówił dyr. inż. Kwieciński — należy traktować z dwóch punktów widzenia: ze stanowiska produkcji motocyklowej przy użytkowaniu silników zagranicznych i ze stanowiska produkcji samych silników w Polsce.

Nasze ilości motocykli potrzebne na rynek w porównaniu do mas zagranicznych są tak nikome, że utrudnia to wiele kalkulacji cen motocykli produkowanych na małą skalę. Z tych też powodów należy produkować w jednej fabryce możliwie wielkie ilości i to takie, jakie tylko może pochłonąć nasz rynek. Uwzględnić należy przy możliwości eksportowe i usługowe sąc tylko najnowsze i najlepsze obrabarki, gdyż

tylko wtedy dojść można do odpowiednich cen.

Zagadnienie taniej produkcji zbiega się równocześnie z zagadnieniem taniej obsługi. Im mniej będzie typów w kraju, tem łatwiej będzie można obsługiwać szybko klienta w razie zepsucia się jakiegokolwiek składowej. Sprawa ta ma wielkie znaczenie w czasie wojny, kiedy każda część do zagranicznego motocykla trzeba będzie indywidualnie i drogo wykonywać dla niekrajowych silników i ram. Natomiast dostawa części zapasowych dla wyrobów krajowych przedstawiać się będzie zawsze taniej i korzystniej, zwłaszcza jeśli idzie o silniki. Kategoryczne więc żądanie jest:

jak najmniej rodzajów silników,

gdź to jest punktem ciężkości produkcji motoryzacyjnej.

Sytem produkowania najmniejszej ilości typów silnika krajowego i większej ilości montowni i fabryk ram — rozwiąże szybko nasze zagadnienie zaopatrzenia rynku polskiego w motocykle i umożliwi nam przejście do eksportu.

Jeśli zaś idzie o ramy lub podwozia mo-

tocykli, to indywidualizowanie jest tu już łatwiej możliwe, gdyż stosunkowo małe serie ram mogą kalkulacyjnie dać dobry efekt.

— Słyszeliśmy takie zdania, panie dyrektorze — że motocykl SHL jest piękny, ale ma rzekomo mało efektywny wygląd, zamęliło w nim chromy i błysku. Czy panowie starają się zadociec uznieć tym upodobaniem swych odbiorców?

— Na pytanie to pozwolę sobie wyjaśnić, że

wytrawny motocyklista nie będzie nigdy patrzył na chrom i nikiel, ale tylko na istotną wartość maszyny.

Zdarza się często, że licha jakość maszyny pokrywa się piękną szatą. Z punktu widzenia pednka praktycznego i akier prze-



Inż. Otmara Kwieciński, dyr. Huty Ludwików w Kielcach.

wyższa bez względu na niepowłoki. Jest on bowiem odporny na wodę i wpływy atmosferyczne, a w razie wypadku daje się z łatwością naprawić.

Chromowana obręcz lub chromowany zbiornik jest przeważnie tylko piękny przez sierwszych kilka tygodni. Jeżeli chrom nie jest wykonany z wielką precyzją (a wtedy jest drogi), to w szybkim czasie ulega korozji (rdzewieje), wygląd jego po kilku tygodniach jest opłakany. Trzymamy się zasady Forda: „Każdy kolor jest dobry, o ile tylko jest to kolor czarny”.

Nasza „setka” powinna być motocyklem ludowym,

a więc wytrzymałym na wpływy atmosferyczne, na zle drogi i na niernormalną pracę w każdych warunkach. To też głównie pod tym kątem widzenia, jest ona skonstruowana. Mimo to jednak ma estetyczny wygląd. Dla ludzi specjalnie wymagających efektów błyskotliwych, stosować będziemy elementy z polerowanej stali nierdzewnej, niezniszczalnej i utrzymującej stale piękny wygląd.

Takie właśnie okazy wystawiliśmy na Targach Poznańskich.

— Dlaczego motocykle SHL, posiadają manetki gazowe, a nie t. zw. gaz w ręce?

— Kierowaliśmy się tu — wyjaśnia dyr. inż. Kwieciński — Innymi zupełnie zasadami. Każdy nawet laik usławiając gaz przy pomocy manetki dobrze wie, kiedy silnik pracuje na obrotach małych, a kiedy na obrotach dużych, czyli kiedy gaz jest otwarty, a kiedy zamknięty. Natomiast, gdy zdejmujemy się ręce podczas jazdy od kierownicy — to ilość obrotów silnika pozostaje na nastawionej wysokości. Dotychczasowe jednak tanie rakki pokrętno nie mają, niestety, tych zalet.

— Jakimi jeszcze specjalnymi zaletami odznaczają się motocykle SHL?

— Naszym „setkom” dajemy

niebawale mocną podwójną ramę, potężne opony, bardzo skuteczny filtr,

k który ma zawsze większą wartość od wszelkiego niklu i chromu bo oszczędza silnik i gwarantuje mu długi żywot. Dajemy nadto maksimum równowartości ceny motocykla w dobrej materjału i w zaletach dynamicznych i mechanicznych.

— A jakie są zamiary Huty Ludwików na przyszłość?

— Dążeniem naszym będzie przedewszystkiem — rozszerzenie produkcji silników 100 cm sześć. do pełnej samowystarczalności; następnie rozbudowa programu motorowego na inne typy „Villiers’a, znanej angielskiej firmy, której licencję posiadamy. W Polsce wystarczą trzy typy motocyklowych silników poza typami ciężkimi, a to: 100 cm sześć, 200 cm sześć, i 350 cm sześć. Pierwszy typ umożliwi

szerokie spopularyzowanie motocykli,

drugi da już możliwość jazdy w dwie osoby z większą wygodą i szybkością, a typ trzeci jest pomyślany jako sportowy, jak i typ lekki do bocznego wózka. Ten ostatni typ możnaby nazwać „familijnym”. Stanowi on ostatni krok przed wózkiem ludowym, który zapewne będzie pozyskiwał swych odbiorców wśród posiadaczy 250 cm, sześć motocykli „z koszykiem”.

— Nasza fabryka silników i motocykli znajduje się w ciągłej rozbudowie. Najnowsze obrabarki nadchodzą codziennie, a betonowe mury wytwórni rosną. Już dziś nasza produkcja sięga 20 sztuk motocykli dziennie.

że jego właściwe miejsce jest przy Hucie „Ludwików” i wtedy złączono pracę wszystkich, obecnych w Gliwicach, aby ratować, co się dało z pozycji majątkowych Huty i skierować je do fabryki w Kielcach, inż. Ekielski działał przy grupie kieleckiej, do której powoli powrócili: ob. Piątek, Marszycki, Smółkowski, Skubis, Pędzisz czekali na powstanie frontu pracy w samej hucie, która w początkach [19]45 r. ograniczyć musiała swoją działalność do prac porządkowych i rekonstrukcyjnych - budynkowych.

W Gliwicach kierował wysyłką rewindykowanego mienia do Kielc W. Tomiczek przy pomocy Kani i Tkacza.

W jesieni [19]45 r. już kilka działów, przy prawdziwie ofiarnej pracy załogi po powrocie części wywiezionych pozycji majątkowych Huty, zostało uruchomionych. Martwił narybek fachowy. To zadanie, by tu pomóc otrzymał inż. Bielski i mistrz Skubis i stworzono początki szkoły rzemieślniczej.

Był to nakaz chwili i jak potrzebny pokazuje rozwój tej komórki do dzisiejszej szkoły technicznej.⁵² Z tego miejsca padło też po raz pierwszy po wojnie hasło: chcemy odnowić produkcję motocykli SHL. Pomógł Ekielski, pomógł Skubis, Piątek pożyczył własny silnik DKW 125 cm³, resztę wyszukało się w kupach szmelcu, zalegających place fabryczne i czego nie było to dorobiono. W tym czasie dyrektorem zjednoczenia motoryzacyjnego⁵³ był inż. [Olgierd] Bobrowski i zastępcą dyr. inż. Bukowski Jerzy⁵⁴, obecny poseł na Sejm i długoletni rektor Politechniki Warszawskiej. Z nimi ustalono dalszy ciąg postępowania zwłaszcza wyrób silników 125 cm w Psim Polu⁵⁵ przy użyciu propozycji produkcyjnych inż. Blumkego⁵⁶.

52 Szkołę Przemysłową przy Hucie „Ludwików” założono w 1938 r. Jej organizatorami byli inż. Gwidon Maro i technik Lucjan Sznajder. Po wojnie na jej podstawie utworzono Zasadniczą Szkołę Metalową. W 1964 r. przy szkole powołano Technikum Przemysłowo-Pedagogiczne. W 1973 r. utworzono Liceum Zawodowe o mechanicznym i samochodowym kierunku kształcenia. W tym samym roku przekształcono istniejące placówki oświatowe w istniejący do dziś przy ul Jagiellońskiej 28 Zespół Szkół Zawodowych nr 3. <http://zsz3kielce.pl/historia-szko%C5%82y> (dostęp 05.07.2016)

53 Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego.

54 Prof. Jerzy Bukowski, ur. 23 listopada 1902 r. w Bugaju. Gimnazjum matematyczno-przyrodnicze ukończył w Kielcach w roku 1921. Absolwent Oddziału Lotniczego Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej z roku 1929/30. Od 1925 r. związany z Politechniką Warszawską; w roku 1935 rozpoczął pracę w Fabryce Śmigieł W. Szomańskiego. Autor pierwszej na świecie książki na temat laboratoryjnej techniki pomiarów aerodynamicznych (wyd. w 1933 r., wznowiona po II wojnie), a także książki „Projekt śmigła” (wyd. w 1936 r.) – przez wiele lat jedyne podręcznika z tej dziedziny. Do wybuchu wojny wykładowca Politechniki Warszawskiej i Szkoły Oficerów Technicznych Lotnictwa w Warszawie. W roku 1938 uzyskał habilitację na Politechnice Warszawskiej. Podczas wojny kontynuował pracę w fabryce Szomańskiego. Współpracował też z Wydziałem Przemysłu Lotniczego Komendy Głównej Armii Krajowej. W czerwcu 1945 r. wrócił na Politechnikę Warszawską, pełniąc funkcje kierownika Katedry Aerodynamiki. W latach: 1952–53 i 1959–65 rektor Politechniki Warszawskiej. Członek wielu Komitetów PAN. Członek Honorowy Międzynarodowej Akademii Historii Nauki. Przewodniczący Rady Głównej, a następnie Zarządu Głównego NOT (1964–76). Działacz Ruchu Obrońców Pokoju. Bezpartyjny poseł na sejm II, III, IV, VI i VII kadencji. Zmarł 1 czerwca 1982 r. www.meil.pw.edu.pl/za/content/download/2874/21737/file/bukowski.pdf, (dostęp 08.07.2016 r.).

55 Fabryka Silników nr 3 Państwowych Zakładów Lotniczych „FASIL” znajdująca się we wrocławskiej dzielnicy Psie Pole.

56 Fryderyk Wilhelm Bluemke (Blümke), ur. 1903, polski inżynier, absolwent Politechniki Gdańskiej, konstruktor silników spalinowych. Do 1939 r. kierownik działu silników w fabryce Steinhagen i Stransky

Radio Krakowskie, które z wielką dociekliwością szukało ciekawych tematów, interesujących całe społeczeństwo, wypenetrowało, że w Kielcach jest coś godnego reportażu i cała grupa operatorów odwiedziła SHL i audycja o okazujących się widowiskach na produkcję w kraju własnych motocykli, dwa razy puszczona była na fale już w grudniu 1945 r.

Ideą produkcji motocykli przejęła się w tym okresie odbudowy cała załoga nie mniej niż przed wojną i żywiołowo dopingowała dyrekcję, aby jak najrychlej dojść do seryjnej produkcji. Zagadnienie to w tym okresie odbudowy było o wiele trudniejsze do wykonania niż przedwojenny rekordowy rozruch tego samego zagadnienia. Przed wojną przy dobrej organizacji i dostatecznych środkach finansowych stosunkowo łatwo było uzyskać to, co było potrzebne. Ale powojenne stosunki wymagały ponadto wielką ilość fantazji, samozaparcia i konsekwencji, by zastąpić braki materialne. Podział na kompleks silnikowy i ramy był szczęśliwy i dał wyniki bardzo szybko: zakupiono najbardziej potrzebne obrabiarki i w 1946/7 r. nie uległo już wątpliwości, że entuzjazm załogi i dyrekcji poparte przez Radę Zakładową dadzą wyniki. Okazały się pierwsze prototypy i wykonywano pierwsze próby terenowe i sportowe. Od 1947 r. ekipa zorganizowana i prowadzona przez syna wspomnianego: obecnego docenta dr inż. Aleksandra Kwiecińskiego⁵⁷ łącznie z Andrzejem Kwiatkowskim⁵⁸ i Wł.[adysławem] Skoczyńskim⁵⁹ zdobywali rok po roku najcenniejsze nagrody Rajdu Tatrzań-

w Warszawie. Specjalizował się w konstrukcjach silników dwusuwowych. Po lutym 1945 r. pracował w biurze konstrukcyjnym silników, początkowo przy Fabryce Wytwarzania Metalowych, a następnie w Wytwórni Sprzętu Mechanicznego w Bielsku-Białej. Zginął w katastrofie lotniczej w Warszawie 19 grudnia 1962 r. <https://nekropole.info/ru/person/view?id=4212245&l=p,1> (dostęp 08.07.2016).

- 57 Aleksander Kwieciński, syn Otmara, ur. 24 stycznia 1925 r. w Krakowie, absolwent Wydziału Elektrycznego Politechniki Śląskiej w Krakowie, wieloletni pracownik Katedry Radiotechniki, przemianowanej w późniejszym okresie na Katedrę Elektroniki Przemysłowej. W 1965 r. uzyskał stopień doktora nauk technicznych. Od 1968 r. pełnił funkcję docenta. Główne kierunki jego działalności naukowej i specjalności to: elektronika i automatyka oraz elektronika medyczna. Z inicjatywy A. Kwiecińskiego powstał w roku 1969 na Wydziale Automatyki Politechniki Śląskiej Oddział Elektronicznej Aparatury Medycznej, którego został organizatorem i kierownikiem. W 1971 r. został z-cą dyrektora w nowo powołanym Instytucie Aparatury i Automatyki Medycznej. Po utworzeniu w Gliwicach Oddziału Centralnego Ośrodka Techniki Medycznej został jego kierownikiem. Jako student był jednym z organizatorów AZS na Politechnice Śląskiej, jednocześnie był czynnym zawodnikiem w rajdach motocyklowych. W późniejszym okresie zajmował się sportem lotniczym. Przez wiele lat był członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu i Głównej Komisji Szybowniczej. Zm. 24 października 1982 r. w Gliwicach. delibra.bg.polsl.pl/Content/33308/BCPS_36919_1984_Docent-dr-inz--Aleks.pdf, (dostęp 12.07.2016); <http://zeb.aei.polsl.pl/index.php/home/historia-zakladu/zasluzeni-pracownicy-zakladu/5-dr-inz-aleksander-kwiecinski> (dostęp 10.05.2016).
- 58 Andrzej Kwiatkowski, ur. 29 grudnia 1922, zm. 18 sierpnia 2013, inżynier, autor publikacji dotyczących techniki jazdy motocyklem, wielokrotny mistrz Polski w rajdach motocyklowych, zasłużony Mistrz Sportu Motocyklowego. <http://www.swiatmotocykli.pl/Motocykle/56,124078,15401730,andrzej-kwiatkowski-wiorny-motocykлом,,2.html> (dostęp 13.07.2016).
- 59 Władysław Skoczyński, ps. „Ciapa”, „Siennicki”; ur. 2 sierpnia 1926 r. w Drohobyczu, syn Władysława i Barbary, uczeń gimnazjum im. Władysława Jagiełły w Drohobyczu, żołnierz Armii Krajowej, uczestnik powstania warszawskiego, w 1952 r. ukończył Wydział Mechaniczny Politechniki Śląskiej, po studiach podjął pracę w Fabryce Samochodów Osobowych w Warszawie, gdzie wspólnie z inż. Andrzejem Zatoniem skonstruował silnik do Syreny Sport. W. Skoczyński, *Podróż z przycgodami z Boryslawia do*

skiego, wskazując zarazem na solidność i niezawodność wyrobów Huty „Ludwików” względnie: KZWM⁶⁰.

Wysiłki, idące w kierunku zmodernizowania SHL-ek, oddane zostały w ręce dyr. technicznego Maullera i Jerzego Jankowskiego⁶¹, co w rezultacie dało przednie i tylne resorowanie teleskopowe i powiększenie wygody jazdy i prowadzenia. W pewnym momencie zaszła fatalna dla motocykli SHL ewentualność. Czeska „Jawa”⁶² szukała rynków zbytu i miarodajnie koła rządowe rozważały ewentualność, aby zrezygnować z własnej produkcji małych motocykli na korzyść importu „Jaw”. CZPMet.⁶³, jednak, obserwując wysiłki załogi KZWM, odszedł od podobnych zamiarów i przejął produkcję SHL-ek do planu Państwowego. Produkcja motocykli w Polsce była wyratowana! Powstała podstawa dla małej motoryzacji kraju, rozpoczął się zwycięski pochód dwukołówek, przeciekając do wszystkich zakątków kraju, nosząc ludziom technicznie surowym wiedzę o silnikach spalinowych, o podwoziach, o maszynach transportu drogowego, o politechnizacji.

Polska zaczęła się motoryzować.

SHL-ka po zniszczeniach wojennych i ciężkich trudach załogi ponownie się urodziła.

Opracowanie Bartłomiej Tambor

Gliwice, Gliwice 2011, s. 16, 17; <http://spzd.org/category/wspomnienia/> (dostęp 15.08.2016).

- 60 W 1947 r. startowali na motocyklach SHL jako zespół AZS Gliwice. Zdobyli pierwsze miejsce w kategorii drużynowej. „Życie Sportowe” 1947, nr 31 (45), s. 2, dodatek do „Dziennika Polskiego” nr 225. Ryszard Mikurda podaje nieco inny skład pierwszego zespołu fabrycznego: Jerzy Jankowski, Andrzej Kwiatkowski, Andrzej (powinno być Aleksander) Kwieciński oraz 1949 r. jako datę pierwszego zwycięstwa zespołu w Rajdzie Tatrzańskim. R. Mikurda, *SHL-ką ...*, s. 75; „Trybuna Robotnicza” podaje, że startujący na motocyklu SHL Jankowski reprezentował zespół „Ogniwo Polonia” Bytom. Wśród uczestników wymieniony jest również Markiewicz (OZM Kielce). „Trybuna Robotnicza” 1949, nr 219, s. 6. W relacji „Dziennika Polskiego” wśród zawodników startujących na SHL-kach 125 cm³ znajdują się Jankowski i Lyko: Jankowski najlepszy w próbie sprawnościowej w kategorii motocykli lżejszych. Jedyne indywidualne złote medale zdobył Dąbrowski z „Ogniwa” Warszawa. Zespołowo najlepszy była drużyna „Ogniwo Polonii” Bytom. Pojawia się również nazwisko Markiewicza startującego na motocyklu Excelsior. „Dziennik Polski” 1949, nr 223, s. 4; „Dziennik Polski” 1949, nr 224, s. 4.
- 61 Jerzy Jankowski, ur. 4 lipca 1920 r. w Będzinie. Sportowiec, konstruktor motocykli. Przed II wojną światową zawodnik Klubu Motocyklowego Dąbrowa Górnicza, „Pogoń” Katowice i „Polonia” Bytom. Po wojnie w kieleckich zakładach SHL. Konstruktor pierwszego wyprodukowanego po wojnie motocykla wyścigowego SHL-WJ2. Zainteresowania konstrukcyjne i sportowe kontynuował w Warszawskiej Fabryce Motocykli, a następnie w Ośrodku Techniczno-Zaopatrzeniowym Polskiego Związku Motorowego. Wielokrotnie zdobywca tytułów mistrza i wicemistrza Polski w rajdach motocyklowych i samochodowych. Zm. 21 maja 1987 r. R. Mikurda, *SHL-ką ...*, s. 75, 76. http://www.swiatmotocykli.pl/Motocykle/1,124078,15643491,Elita_motocyklistow_polskich__Jerzy_Jankowski.html (dostęp 12.07.2016).
- 62 Czesłowska (obecnie czeska) firma produkująca motocykle, założona w 1929 r. W 1945 r. znacjonalizowana. <http://www.jawa.eu/firma.htm> (dostęp 13.07.2016).
- 63 Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego, utworzony 15 września 1948 r. Jeden z centralnych zarządów wchodzących w skład Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego. 1 lipca 1949 r. w jego miejsce powołano Centralny Zarząd Przemysłu Maszynowego. „Monitor Polski”, nr A-45, s. 4, poz. 601.

Memories of Otmar Kwieciński, ed. Bartłomiej Tambor

The memories of Otmar Kwieciński, long-term director of "Ludwików" Ironworks in Kielce, were written in 1969 in Cracow on the occasion of the fiftieth anniversary of the Kielce Metal Works (Kieleckie Zakłady Wytrobów Metalowych - KZWM). They consist of two parts: "Birthday of Ludwików Ironworks" and "Second Birthday of Ludwików Ironworks". The memories start in 1931 describing the overall situation of the Ludwików Ironworks. Further, they describe its development after the acquisition by the Pokój Ironworks and then by the State Treasury. The paper also includes autobiographical information concerning, among others, service in the Austro-Hungarian and Polish armies and the nature of work in the successive industrial plants. The main topic of the paper is the beginning of production of the famous SHL motorbike in the Ludwików Ironworks and its resuming after World War II. The memories of Otmar Kwieciński are an important source providing information on the beginnings of the development of industry in the city of Kielce.

Key words: Kielce, industry, SHL, KZWM