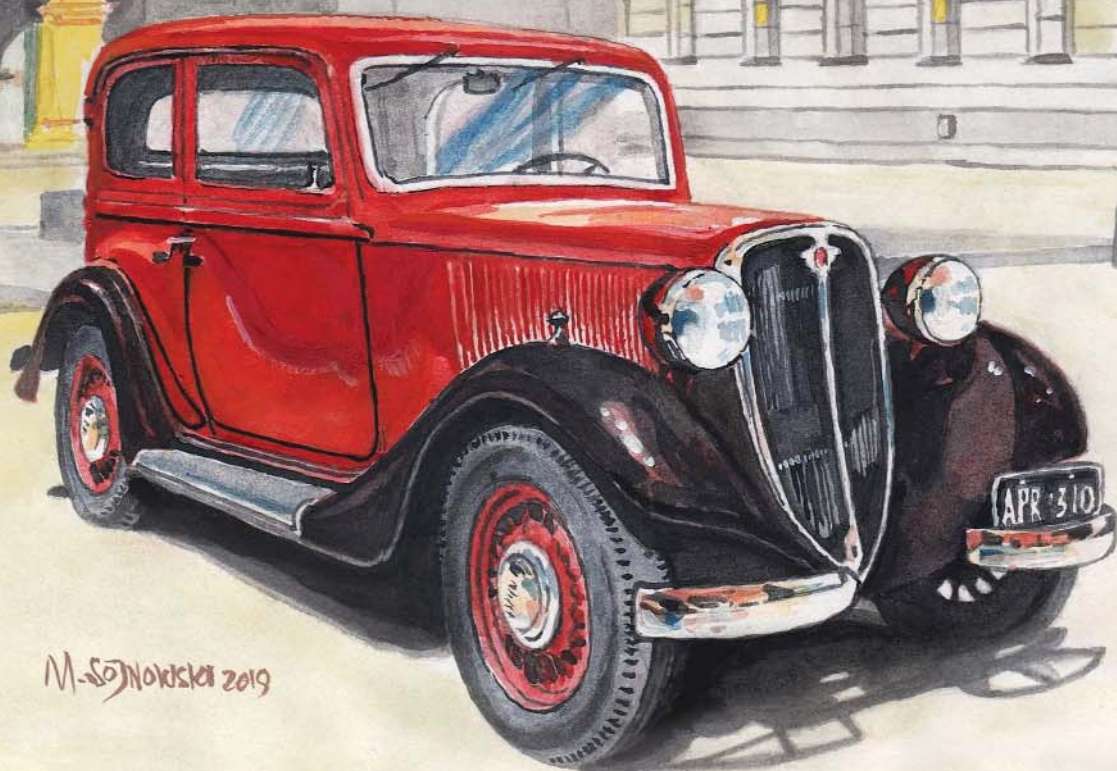


TAK POWSTAWAŁ POLSKI FIAT



FCA wokół Nas

Wydanie specjalne
Tak powstał Polski Fiat
GRUDZIEŃ 2019
Rok XXIII/6 numer 143

Wydawca

Fiat Chrysler Polska Sp. z o.o.

Odpowiedzialny za edycję w Grupie FCA

Claudio D'Amico

Redaktor Naczelny

Filippo Gallino

Z-ca Redaktora Naczelnego

Francesco Novo

Projekt Wydawniczy

Satiz Poland Sp. z o.o.
ul. Sempołowskiej 19, 43-300 Bielsko-Biała
e-mail: redakcja@satiz.pl, tel.: 33 813 2775

Zespół redakcyjny

Anna Borsukiewicz, Filippo Gallino, Jerzy Kozierkiewicz, Mirosława Malich

Autor

Filippo Gallino, gallino@satiz.pl

Pozostałe teksty

Anna Borsukiewicz, Jerzy Kozierkiewicz, Tomasz Szczerbicki

Przekład z włoskiego

Ewa Bal

Projekt graficzny i skład

Maciej Feodorów

Druk

Dimograf Sp. z o.o.

Zdjęcia

Archivio Storico Fiat, Archiwum Państwowe w Warszawie, Muzeum Powstania Warszawskiego, Narodowe Archiwum Cyfrowe, zbiory Satiz Poland i Tomasza Szczerbickiego

Akwarela na okładce i szkice postaci

Mirosław Sojnowski

Copyright by Filippo Gallino i Satiz Poland Sp. z o.o.

Przedruki tylko za zgodą autora lub wydawcy

Oddano do druku

Grudzień 2019 r.

FILIPPO GALLINO

TAK POWSTAWAŁ **POLSKI FIAT**

Udział Fiata w rozwoju
polskiej motoryzacji do 1939 roku



FCAwokółnas
CZASOPISMO PRACOWNIKÓW GRUPY FCA

Od redakcji

Sto lat to mnóstwo czasu, a minione stulecie jest „gęste” od wydarzeń – wielkich i tragicznych jak dwie wojny światowe, nowych granic państw, przełomów politycznych i ogromnych zmian gospodarczych. W tym okresie mieści się też stulecie obecności Fiata w Polsce.

Poszukiwanie związanych z nim faktów i ciekawostek nie było łatwe. Wiele dokumentów zaginęło, inne były rozproszone w różnych archiwach i publikacjach krajowych i zagranicznych, często mało lub w ogóle niedostępnych, bo poza granicami kraju. Jednak do bardzo wielu materiałów udało nam się dotrzeć. Odnaleźliśmy je też w prasie z tamtych lat, nie tylko automobilowej, ale i codziennej, gdzie ukazywały się artykuły, a nieraz tylko drobne wzmianki o samochodach, motoryzacji i ludziach z nimi związanych. Przydatne były również zamieszczane w nich reklamy firm, będące nieocenionym świadectwem tamtej epoki.

Sądzymy, że na podstawie tych poszukiwań powstała nietypowa „biografia” początków działalności włoskiej firmy w Polsce, która przetrwała stulecie i nadal jest aktywna w naszej współczesności.





Spis treści

Pierwszy Fiat na ziemiach polskich	7
Narodziny spółki Polski Fiat S.A.	17
Złote czasy Polskiego Fiata	27
Włoskie Balille	40
Zatarte ślady Topolino	44
Tango i plakat	46
Fiat w Wojsku Polskim	48
Na sportowych trasach	50



2 lutego 2020 roku mija sto lat od powstania spółki Polski Fiat S.A., pierwszej filii marki, która w latach dwudziestych i trzydziestych ubiegłego wieku odegrała pierwszoplanową rolę w rozwoju polskiej motoryzacji.

W specjalnym numerze „FCA wokół Nas” – czasopisma kierowanego do pracowników Grupy FCA w Polsce – chcemy upamiętnić tę rocznicę, oddając w Państwa ręce pełną przygód historię ludzi i rozwoju przemysłu. Zachowując wierność faktom, autor przedstawił te dzieje w sposób nowoczesny i zwrócił uwagę na nieznane dotąd wątki i ciekawostki. Opowieść jest nietypowa, inna od klasycznych albumów „ku czci” i przybiera momentami cechy fascynującej narracji.

Polska jest jednym z tych nielicznych krajów na świecie, oczywiście poza Włochami, gdzie Fiat zapuścił najgłębiej swoje korzenie. Wyprodukowano tu do dzisiaj blisko 13,5 miliona pojazdów, z czego ponad 12 milionów w zakładach w Bielsku-Białej i Tychach, które dzisiaj należą do Grupy FCA.

Historia współpracy Fiata z Polską sięga nawet dalej, bo aż do 1906 roku, kiedy to przedstawicielstwo Herman Meyer w Warszawie miało w sprzedaży dwa pierwsze samochody marki Fiat. Od tej chwili jej obecność w Polsce rozwija się etapami, w sposób niemal żywcem wyjęty z podręczników ekonomii przedsiębiorstw: najpierw eksport pośredni, potem filie handlowe, produkcja licencyjna i wreszcie inwestycje bezpośrednie od 1992 roku.

Reszta należy do czasów współczesnych, zwieńczonych produkcją modeli cieszących się powszechnym uznaniem, takich jak Panda, Fiat 500 i Lancia Ypsilon. A dzięki niedawnemu otwarciu *Plant Academy* w Tychach, która jest kuźnią nowych pomysłów i innowacji, firma spogląda z nadzieją w przyszłość.

Związki Fiata i Polski są na tyle silne, że przetrwały ponad sto lat. Dlatego trzeba o nich opowiadać i przypominać ich historię.

Życzę miłej lektury i kolejnych stu lat!

Alfredo Leggero
Prezes Zarządu FCA Poland



PIERWSZY FIAT NA ZIEMIACH POLSKICH

Już od najwcześniejszych lat Fiat w swoim rozwoju stawiał na eksport. Dlatego zanim jeszcze Polska jako niepodległe państwo ponownie pojawiła się na mapach Europy, nad brzegi Wisły trafiły pierwsze turyńskie auta.

Jaki model Fiata sprzedano po raz pierwszy w Polsce? To z pewnością jedno z tzw. pytań za milion dolarów. A raczej rubli, marek lub austriackich koron, biorąc pod uwagę realia geopolityczne tamtej epoki.

Przeczytałem dziesiątki książek na temat historii motoryzacji w Polsce, przebrnąłem przez opasłe teczki Archiwum Historycznego Fiata w Turynie (Archivio Storico Fiat), przejrzałem tysiące włoskich i polskich publikacji prasowych. I wreszcie, po kilku miesiącach poszukiwań, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, na ekranie mojego komputera pojawiła się fotografia przedstawiająca trzech mężczyzn siedzących w starym samochodzie. Opatrzona datą i miejscem wykonania, opublikowana została w czasopiśmie z lat trzydziestych XX w. i, jak na ironię, nie miała nic wspólnego z motoryzacją. Do tego zdjęcia powrócę za chwilę. Najpierw jednak wyjaśnię, od czego wyszedłem.

Moje poszukiwania zacząłem od analizy tabeli wygrzebanej w turyńskim Archiwum Historycznym Fiata, którą opracowały w 1993 r. Fiorella

De Sanctis i Lucia Nardi. Zawierała ona zestawienie przydziałów samochodów Fiata dla zagranicznych agentów od 1902 r.

Spółka Fiat powstała zaledwie trzy lata wcześniej i niemal od razu, widząc ograniczenia popytu wewnętrznego, zaplanowała swój rozwój w oparciu o eksport. Aż do 1919 r. politykę tę realizowała gęsta sieć niezależnych agentów

Giovanni Agnelli
przed
pierwszym
zakładem Fiata
na początku
XX w.



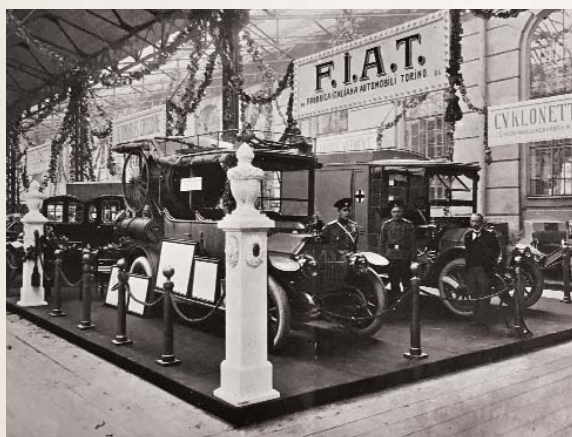


działających w Paryżu, Londynie, Berlinie i Nowym Jorku.

W rubryce dotyczącej 1906 r., kiedy Fiat wyprodukował po raz pierwszy ponad tysiąc samochodów, pojawiło się nazwisko Hermana Meyera z Warszawy, który miał otrzymać do sprzedaży dwa pojazdy. Czyżby właśnie to były dwa pierwsze polskie Fiaty?

WARSZAWA, SANKT PETERSBURG, CHARKÓW

Poniżej:
międzynarodowa
wystawa
samochodów
w Petersburgu,
1913 r.



Kierunek – rynki zagraniczne

Turyńskie przedsiębiorstwo od razu stawia na rynki zagraniczne, które mają uzupełniać sprzedaż na rynku rodzimym. W 1902 r. zarząd wiąże nadzieję z „wyjazdami promocyjnymi za granicę, gdzie rynki wydają się bardziej chłonne. (...)”. Na działalność promocyjną składają się udziały w międzynarodowych targach samochodowych, jak np. w Paryżu w 1900 r. oraz przede wszystkim starty w licznych wyścigach samochodowych organizowanych zarówno we Włoszech, jak i za granicą. Jak stwierdził Agnelli 27 stycznia 1900 r. – „wyścigi są najlepszą witryną fabryki samochodów”. Nierzadko za kierownicą samochodów biorących udział w zawodach zasiadają członkowie zarządu Fiata, a auta sprzedawane są na miejscu, zaraz po skończonych zawodach.

B. Bottiglieri – Gli inizi di una grande impresa, 1987, ASF.



Jerzy i to on rozpoczął w 1906 roku współpracę z Fiatem.

Przyczyniły się do tego powiązania rodzinne. Jerzy Meyer, po ukończeniu studiów w wiedeńskiej Akademii Handlowej, ożenił się z kuzynką Marią, z domu Toeplitz, jedną z córek Bonawentury i siostrą Józefa. Ów Józef, zwany przez Włochów Giuseppe, był wieloletnim dyrektorem generalnym jednego z najważniejszych włoskich banków w tamtych czasach – Banca Commerciale Italiana. Nie trzeba dodawać, że instytucja ta ściśle współpracowała z turyńskim Fiatem.

Po śmierci ojca Jerzy Meyer nie zmienił nazwy rodzinnej firmy. Poszerzył za to asortyment towarów o nowe produkty i otworzył dwa nowe oddziały – w Sankt Petersburgu oraz w Charkowie. Interes musiał mu kwitnąć, skoro na początku XX wieku Jerzy Meyer przeniósł się wraz z rodziną do Turczyna w podwarszawskim Milanówku, gdzie osiadł w luksusowej willi o powierzchni ponad tysiąca metrów kwadratowych.

W tym czasie samochody, istniejące już od około dwudziestu lat, zyskiwały coraz szersze



Jerzy Meyer



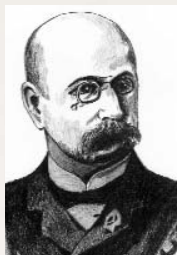
Józef Toeplitz



Giovanni Agnelli

zainteresowanie arystokratów, najbogatszych polskich przemysłowców i właścicieli ziemskich. Jednak popularność nowego środka transportu rosła bardzo powoli. Składało się na to wiele czynników: między innymi fatalny stan dróg oraz deficyt ekonomiczny i polityczny na ziemiach polskich pod obcymi zaborami. Na przykład w tak dużym mieście jak Warszawa w 1902 r. jeździło tylko około trzydziestu samochodów, a liczbę stu przekroczone dopiero w 1910 r. Szczupłość rynku nie przeszkodziła jednak zapalonym przedsiębiorcom w otwieraniu tutaj przedstawicielstw handlowych zagranicznych fabryk oraz pierwszych, na razie skromnych, warsztatów naprawczych. W 1906 r. Jerzy Meyer miał 51 lat, był bogaty, posiadał wymarzoną willę oddaloną około czterdzieści kilometrów od Warszawy. Pewnie pomysł zakupu samochodu wpadł mu do głowy podczas długich przejazdów z Milanówka do biura w Warszawie przy ul. hr. Berga 2 (dziś Traugutta) lub kiedy rozmawiał o tym problemie z żoną. Może właśnie ona doradziła mu, aby zwrócił się do jej brata Józefa Toeplitza, który mieszkał we Włoszech? A może sam założyciel Fiata, Giovanni Agnelli, skontaktował się z Domem Handlowym Herman Meyer, idąc za dyskretną radą Giuseppe Toeplitza, który pokazał mu, jak podbić te dalekie od Włoch rynki...

Herman Meyer, założyciel



Jego nazwisko podają niemal wszystkie książki i artykuły na temat historii Fiata w Polsce. Najwidoczniej był legendarną postacią dla miłośników historii motoryzacji, jednak żaden autor ani dziennikarz nie poświęcił życiorysowi Meyera większej uwagi.

Przez wielu był nazywany „agentem Fiata” lub – w wersji nieco bardziej oficjalnej – „inżynierem”, gdyż przed jego nazwiskiem pojawiał się skrót „inż.”. Tyle że wcale inżynierem nie był i nie miał żadnych kontaktów z Fiatem. Zmarł bowiem w 1898 r., zanim w ogóle powstało włoskie przedsiębiorstwo. Pochodzący z Włocławka Herman Meyer był bogatym kupcem żydowskiego pochodzenia, handlującym pszenicą, bawełną oraz innymi surowcami na terytorium Niemiec i Austrii. W 1853 r. założył Dom Handlowy Herman Meyer. Był również finansistą, udziałowcem kilku przedsiębiorstw przemysłowych w sektorze metalurgicznym, a dzięki kontaktom z Leopoldem Kronenbergiem znalazł się w ścisłym kierownictwie Banku Handlowego w Warszawie. Ze związku z drugą żoną, Matyldą Toeplitz, w 1855 r. urodził mu się syn Jerzy Meyer. To właśnie on w 1906 r. rozpoczął współpracę Domu Handlowego Herman Meyer z firmą Fiat.





Toeplitzowie

„Toeplitzowie znacząco zapisali się w historii Polski. Ich dzieje to podręcznikowy przykład asymilującego się, zamożnego rodu żydowskiego, który w XIX w. kładł podwaliny pod polski przemysł, a w XX wieku skłonił się ku ideom socjalistycznym. (...) Teodor i jego rodzeństwo byli chyba najbardziej twórczym pokoleniem Toeplitzów –



Teodor Toeplitz

Józef współtworzył najważniejszy włoski bank Banca Commerciale Italiana i przez lata spędzone u jego sterów praktycznie kierował rozwojem gospodarki Królestwa. Jego bliska znajomość z Giovannim Agnellim, prezesem Fiata, miała zapewne znaczenie w podjęciu przez tę firmę w międzywojniu decyzji o inwestycjach w Polsce. (...). Wreszcie sam Teodor, socjalista i spółdzielca, podczas wojny 1920 r. skutecznie zaopatrywał Warszawę w żywność, był radnym i współtwórcą Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. W jego dworku w Otrębusach spotykała się śmietanka socjalistycznej inteligencji”.

Milada Jędrzyk, Gazeta Wyborcza 11.02.2005



Powyżej:
Charków 1906 r.
W samochodzie
marki Fiat siedzi
w samym środku
Teodor Toeplitz

Jak do tego doszło, prawdopodobnie nigdy się nie dowiemy. Faktem jednak jest, że Jerzy Meyer w 1906 r. udostępnił Fiatowi swoją sieć handlową rozciągającą się na terytorium rosyjskiego cesarstwa od Warszawy, przez Petersburg, aż do Charkowa. W ten sposób firma Herman Meyer oficjalnie została agentem Fiata w Rosji, jak również w Królestwie Polskim.

ZAGADKA ZDJĘCIA

Przyszedł czas, by powrócić do zdjęcia, o którym wspominałem na początku i odpowiedzieć na pytanie: który model Fiata jako pierwszy pojawił się w Polsce?

Fotografię opublikowano w czasopiśmie „Dom Osiedle Mieszkanie”, wydawanym przez organ Polskiego Towarzystwa Reformy Mieszkaniowej (nr 1/1939). Na okładce znajduje się informacja, że to numer jubileuszowy z okazji dziesięciolecia pisma, dedykowany pamięci jego założyciela Teodora Toeplitza.

Zgodnie z podpisem zdjęcie zrobiono w Charkowie w 1906 r. W samochodzie, najpewniej marki Fiat, siedzi w samym środku Teodor Toeplitz (syn Bonawentury Toeplitza i zięć Jerzego Meyera). Teodor Toeplitz był dyrektorem Domu Handlowego Herman Meyer. Z raportów zarządu Fiata wiemy, że w tamtych latach to właśnie on miał dbać o kontakty z Fiatem z upoważnienia Jerzego Meyera.

CZY TO NA PEWNO BYŁ FIAT?

Oglądając zdjęcie nie mam całkowitej pewności co do marki auta, bo nadwozia w tamtych czasach były wykonywane przez firmy zewnętrzne, a producent dostarczał tylko podwozie, tzw. chassis. Dlatego tak trudno od siebie odróżnić poszczególne marki.

Auto z Charkowa jest jednak prawie takie samo jak model Fiata 60 HP na jednym ze zdjęć w Archiwum Historycznym Fiata, za którego kierownicą siedzi Emile Salmson, zdobywca prestiżowego Winter Cup Göteborg-Sztokholm w latach 1906-1908.

A więc wszystko się zgadza: Toeplitz, Meyer, rok i miejsce. To chyba jednak był ten wóz – jeden z pierwszych Fiatów przydzielonych przez spółkę firmie Herman Meyer.



Niewykluczone, że auto wysłano z Turynu bezpośrednio do Charkowa. Ale skoro samochód został zakupiony przez firmę Herman Meyer, z główną siedzibą w Warszawie, należy zakładać, że taki sam pojawił się także nad brzegami Wisły. Pamiętajmy, że Jerzy Meyer kupił w 1906 r. dwa samochody Fiata. Jeden z nich mógł parkować na podjeździe willi Meyerów w Turczynku.

W tym samym czasie kilka Fiatów pojawiło się także na terytorium Polski będącym pod zaborem pruskim i austriackim. W czasopiśmie „Sport” z 1906 r. (nr 23), zamieszczono taką wzmiankę: „Pan Aleksander Bogucki w zeszłym tygodniu odbył wspaniałą podróż z Galicji do Monako na swym samochodzie firmy F.I.A.T. o sile od 16 do 24 HP. Podróż podobno była arcy miłą, a pojazd ani na chwilę nie odmówił posłuszeństwa”.

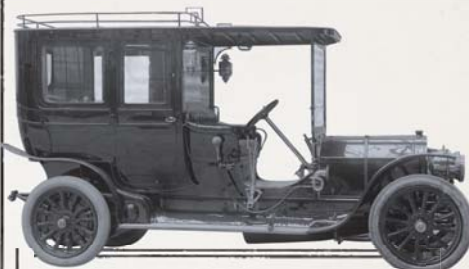
Jeszcze wcześniej, bo w 1904 r., w drugim numerze wydawanego w Krakowie tygodnika „Nowości Ilustrowane” znajdujemy doniesienie o wypadku samochodowym, do którego doszło w Krośnie. Uczestniczył w nim Fiat należący do Jana Fibicha, polskiego oficera i sportowca. Ze sformułowania „Młody sportsmen p. Jan Fibich sprowadziwszy sobie samochód marki Fiat robiący bez wysiłku 80 km na godzinę (...)” – wynika, że samochód został zakupiony w Wiedniu i że był to najszybszy model w całej gamie. Być może był to właśnie Fiat 60 HP, taki sam, jakie zakupiła firma Herman Meyer. W latach 1904-1906 wyprodukowano w Turynie 90 egzemplarzy tego modelu.

WSPÓŁPRACA Z FIATEM

Tabela obok przedstawia dane dotyczące liczby samochodów przekazywanych firmie Herman Meyer od 1906 do 1914 roku. Dołączyłem także wielkość produkcji Fiata w Turynie, abyśmy zrozumieli rzeczywiste znaczenie liczb, które na pierwszy rzut oka wydają się bardzo skromne.

Tak naprawdę w tamtych pionierskich latach sprzedaż każdego egzemplarza była wielkim wydarzeniem. Na przykład 114 samochodów sprzedanych za pośrednictwem Domu Handlowego Herman Meyer w 1912 r. odpowiadało 3,3% całkowitej produkcji Fiata z tamtego

roku. To tak jakby, zachowując odpowiednie proporcje i nieco upraszczając obraz, dzisiejszemu właścicielowi salonu udało się sprzedać w ciągu roku 160 tysięcy pojazdów. Rekord absolutny!



Dostawy do firmy Herman Meyer w latach 1906-1914

Rok	Liczba pojazdów dostar. firmie H. M.	Produkcja Fiata w Turynie
1906	2	1 149
1907	20	1 420
1908	8	1 311
1909	25	1 848
1910	26	1 780
1911	38	2 631
1912	114	3 398
1913	67	3 251

jako filia „Rosyjskiej Spółki Fiat”:

1913	47	
1914	128	4 644

Źródło: Dane z Archiwum Historycznego Fiata

Fiat 24-40 HP
1906-1907 r.
Poniżej:
pierwsza
reklama Fiata
w Polsce,
1911 r.

PNEUMATYKI MICHELIN

FIAT

Fabbrica Italiana
AUTOMOBILI TORINO
GŁÓWNY PRZEDSTAWICIEL
na
CZESARSTWO I KRÓLESTWO

RUSSKIE MICHELIN

DOM HANDLOWY

Herman Meyer

Warszawa, Hr. Borge 2.

PETERSBURG:
B. Kozłowski
SAMOCHOBY
Rozrywowe,
Elektryczne,
Sportowe,
Wyścigowe.
DOROŻKI

CHARKÓW
M. Poturk
SAMOCHOBY
Omniбусy,
Pozarowe,
Ciepłownicze,
Amfibijskie,
Łodzie
motorowe.

Patentowane wozy samochodowe
DO PRZEWOZU CEGŁY.

Północno-Niemieckie Akcyjne
TOWARZYSTWO SAMOCHOBY I MOTORÓW
(N. A. M. A. G.)

— Korespondencya na zapytanie. —

LLOYD

PNEUMATYKI MICHELIN



BIURO SPRZEDAŻY W WARSZAWIE I W KRÓLESTWIE POLSKIM

Pomiędzy rokiem 1906 a 1914 do firmy Jerzego Meyera wysłano około 300 Fiatów. Nie wiele wiadomo o ich modelach, ani o tym, czy zostały sprzedane w Warszawie lub na polskim terytorium pod zaborem rosyjskim, czy też przekazano je do filii w Petersburgu i Charkowie. W raportach zarządu Fiata firma Herman Meyer określana była zdawkowo mianem „rosyjska agencja z siedzibą w Warszawie”.



Jednak działalność handlowa nad Wisłą pozostawiła po sobie kilka ważnych śladów. Przede wszystkim reklamy ukazujące się w czasopiśmie. Najstarsza, jaką znalazłem, pochodzi z 1911 r. („Lotnik i Automobilista”, nr 4). Dom Handlowy Herman Meyer z siedzibą przy „ul. Hr. Berga nr. 2 w Warszawie” widnieje na niej jako „główny przedstawiciel Fiata na Cesarstwo i Królestwo”. Oferuje także inne produkty i marki. Ich spis wygląda osobliwie: „Samochody benzynowe, Elektryczne, Sportowe, Wyścigowe, Dorożki, Omnibusy, Pożarowe, Ciężarowe, Ambulatoryjne, Łodzie motorowe, Patentowane wozy samochodowe do przewozu cegły”.

W tym samym piśmie (nr 7/1912) firma Herman Meyer udowadnia, że zrobiła kolejny krok

na drodze współpracy z Fiatem, dzięki zwiększeniu sprzedaży z 38 egzemplarzy w 1911 r. do 114 w roku następnym. Reklamuje się już jako wyłączny przedstawiciel Fiata, bez wzmianki o innych markach pojazdów. Jerzy Meyer przenosi też sprzedaż Fiatów do nowego biura przy ulicy Hr. Berga 8, niedaleko głównej siedziby.

Działalność warszawskiego biura sprzedaży potwierdzają także inne fakty. Na przykład w 1910 r., jak podają Jan Tarczyński i Aleksander Rostocki w książce „Automobilizm w Warszawie do roku 1939” – jedna z pierwszych firm transportu publicznego w mieście była zarządzana przez braci Ładyńskich i inżyniera Marcina Maliniaka. Ten ostatni pracował najpierw w firmie Herman Meyer, a później, w 1920 r., został pierwszym dyrektorem nowo powstałej spółki Polski Fiat.

Wydaje się prawdopodobne, że za nową spółką miejskiego transportu publicznego w stolicy stał wszechobecny Jerzy Meyer. Firma dysponowała bowiem 25 taksówkami marki Fiat oraz warsztatem naprawczym przy ulicy Czerniakowskiej.

W 1913 r. Jerzy Meyer otworzył firmowy salon sprzedaży Fiata z prawdziwego zdarzenia, z modelami pokazowymi dla zainteresowanej klienteli. To ważny krok, motywowany zarówno wzrostem sprzedaży jak i coraz bardziej zacieklą konkurencją innych samochodowych marek.

Ogłoszenie w prasie zamieszcza sam Jerzy Meyer na łamach tygodnika „Ziemia” numer 16/1913, informując klientów, że „Fabryczny Skład Samochodów F.I.A.T. przy ulicy Hr. Berga 8 od maja zostanie przeniesiony na ulicę Moniuszki 2”. Rok później w piśmie „Lot-

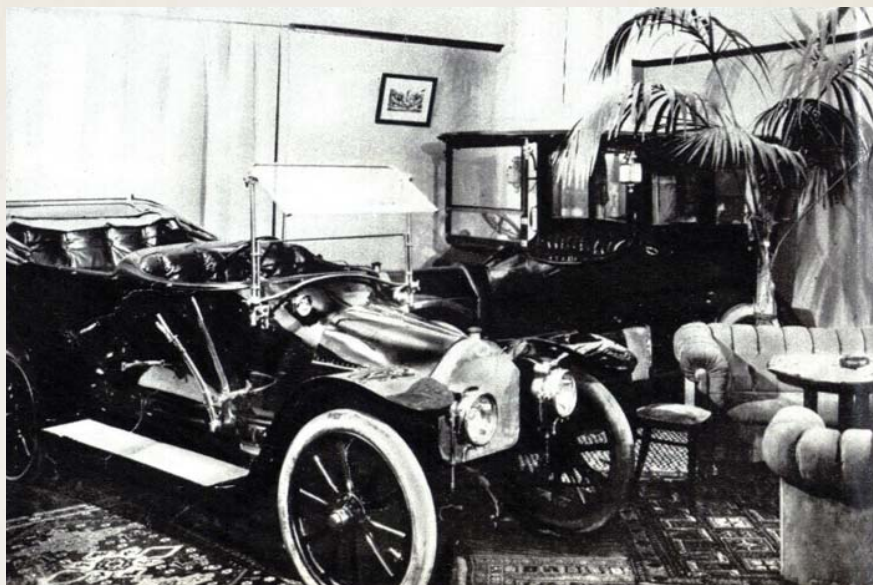
Na sąsiedniej stronie:
zakład Fiata
na Corso Dante
w Turynie
w 1912 r.





Salon Fiata na
ulicy Moniuszki 2,
1913 r.

Na sąsiedniej
stronie, od góry:
fasada kamienicy
oraz barykada
przy tej samej
ulicy w czasie
Powstania
Warszawskiego



nik i Automobilista" Fiata reklamować już będzie nie firma Herman Meyer tylko „FIAT Towarzystwo Akcyjne Samochodów Oddział Warszawski, ul. Moniuszki nr 2 pod zarządem Jana Drozdowskiego”. To oczywiste, że za tym towarzystwem stał po raz kolejny Jerzy Meyer.

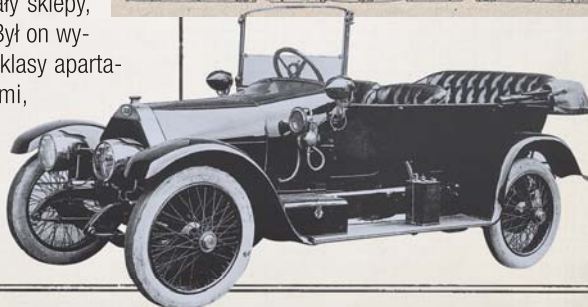
SALON W STYLU PARYSKIM

Dobrze zapowiadający się salon Fiata miał jednak krótki żywot ze względu na wybuch wojny. Był to lokal prawdziwie luksusowy, jak potwierdza Jerzy S. Majewski w książce „Warszawa nieodbudowana, metropolia belle époque” (Wyd. Veda, 2003). Autor poświęca kamienicy przy ulicy Moniuszki 2 cały rozdział zatytułowany „Paryż na Moniuszki”.

W kamienicy, wybudowanej w 1910 roku w stylu paryskim, znajdowały się obszerne i eleganckie apartamenty. Na niższych piętrach działały sklepy, a na parterze salon Fiata. Był on wyposażony niczym wysokiej klasy apartament, z cennymi obrazami, miękkimi fotelami, dywanami oraz obowiązkowo palmami w donicach.

W takiej aranżacji prezentowano najnowsze modele

Fiatów, między innymi Fiata Zero produkowanego w zakładzie przy Corso Dante w Turynie w latach 1912-1915. Aby umożliwić klientom jazdy próbne, samochody sprowadzano z poziomu wystawowego na poziom obszernego garażu za pomocą specjalnej, amerykańskiej windy. Jak pisze Majewski, za czasopismem „Świat” z 1914 r., codziennie w salonie około godziny piątej po południu gromadzili się pasjonaci sportów samochodowych. Czytali specjalistyczne pisma, by być na czasie z ostatnimi nowościami na światowym rynku motoryzacyjnym.



Kamienicę przy Moniuszki 2, spaloną w czasie Powstania Warszawskiego, zburzono po zakończeniu II wojny światowej. Na jej miejscu powstał gmach, gdzie dzisiaj mieści się siedziba Telewizji Polskiej.

SMUTNY EPILOG HISTORII MEYERA

Współpracę Fiata i firmy Herman Meyer przerwał wybuch I wojny światowej. Po jej zakończeniu kontakty odnowiono i spółka Herman Meyer stała się mniejszościowym akcjonariuszem nowo powstałego przedsiębiorstwa Polski Fiat. Jednak w kolejnym roku Fiat zdecydował się w całości wykupić udziały polskie, a Jerzy Meyer stracił swoje wpływy w przedsiębiorstwie.

Miał już wtedy 65 lat, pozostał jednak na czele rodzinnego biznesu aż do 1935 r. Odbudował swoją pozycję, koncentrując działalność spółki na rynku polskim (w Katowicach, Lwowie i Gdańsku) i na handlu surowcami dla przemysłu metalurgicznego. Dzięki kontaktom z Giuseppe Toeplitzem zachował także relacje ze spółkami z włoskim kapitałem.

W 1935 r. wycofał się z życia publicznego, a trzy lata później przyjął chrzest. W czasie niemieckiej okupacji zarekwirowano mu wszystkie dobra: w 1939 r. rodzinną firmę, a w 1941 roku willę w Turczynku. Wkrótce też zmarł w wieku 86 lat w jednym z warszawskich szpitali, po kilku miesiącach ukrywania się przed aresztowaniem przez Gestapo i wywózką do getta. ☞



Pod pruskim zaborem

W 1894 r. Stanisław Brzeski z Poznania, jeden z bardziej utalentowanych cyklistów tamtych czasów, otworzył warsztat naprawczy welocypedów i samochodów. Po kilku pionierskich latach działalności, w 1907 r. firma przekształciła się w przedstawicielstwo kilku marek samochodowych, między innymi Darracq i Laurin & Klementa, następnie Mercedesa (w 1909 r.), Fiata i Minervy (w 1910 r.). Po zakończeniu I wojny światowej Stanisław Brzeski zarejestrował w Poznaniu Towarzystwo Akcyjne Wielkopolska Fabryka Samochodów, które stanie się jednym z pierwszych salonów sprzedaży nowo powstałej spółki Polski Fiat.



PRAWDZIWA SENSACJA FIAT wystawiając między innymi

na Wystawie Salona Paryskiego 1928 r. wywodził

najnowsze modele 509 — 420 — 4 cyl. — 4 osób — 520 — 9/44 — 6 cyl. — 5 osób

521 — 10/30 — 6 cyl. — 7 osób — 525 — 15/75 — 6 cyl. — 7 osób, uznane ogólnie jako

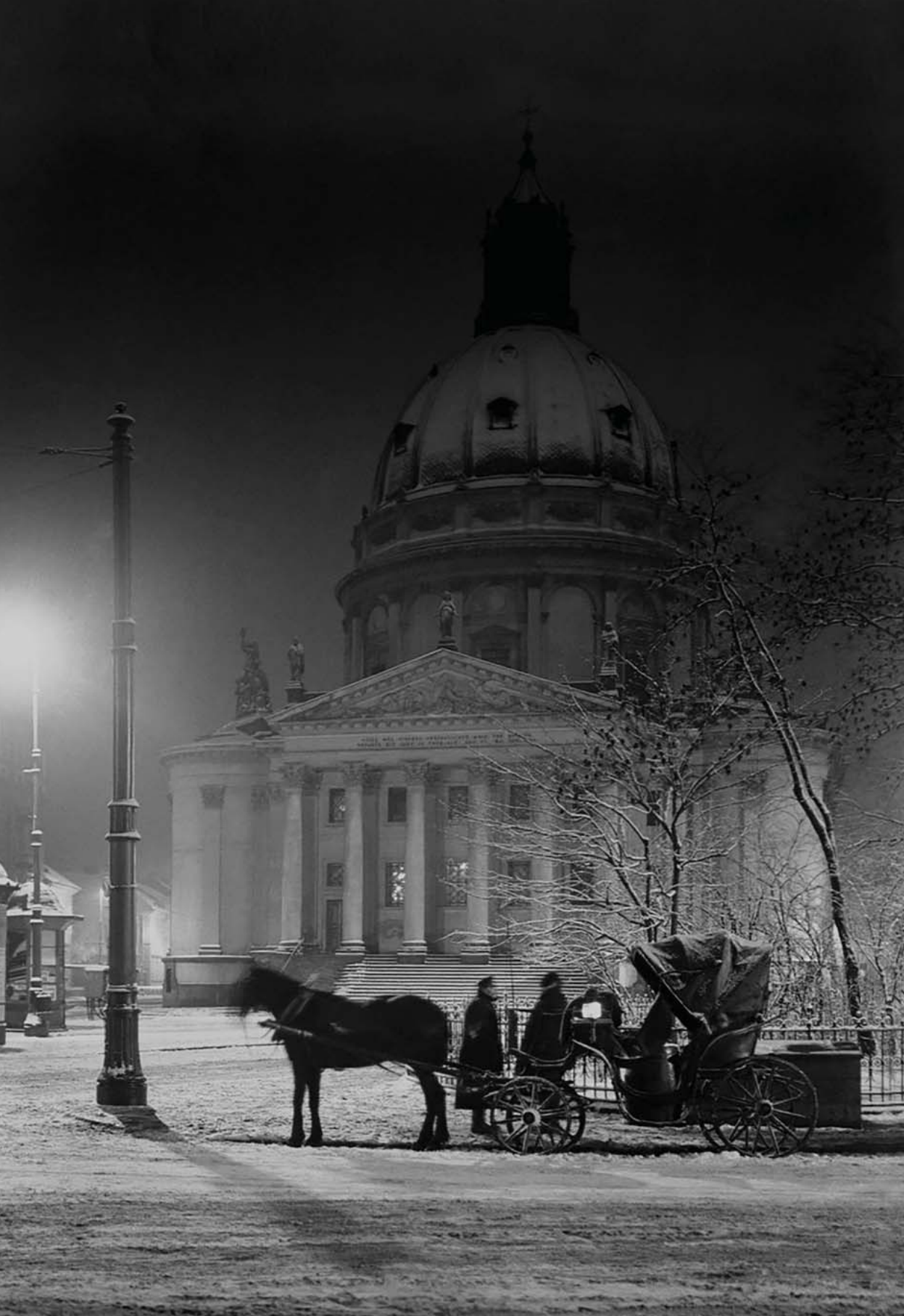
najtrwalsze — najtańsze — najekonomiczniejsze

OBSZERNE, WYGODNE, WYTWORNE Z KAROSERJAMI RÓŻNYCH TYPÓW

Wyłącznie przedstawicielstwo na Województwo Poznańskie i Pomorskie

BRZESKIAUTO SP. AKC., POZNAŃ

ul. Dąbrowskiego 29 Telef.: 63-23, 63-65, 34-17



NARODZINY SPÓŁKI

POLSKI FIAT S.A.

Pierwsza najstarsza filia Fiata nad Wisłą odegrała niezwykle ważną rolę w historii polskiej motoryzacji. Prześledźmy te mało znane wydarzenia z początku lat dwudziestych XX wieku.

W poniedziałek 2 lutego 1920 roku Warszawa skuta była lodem. Tramwaje nie wyjechały z zajezdni, „dorożek samochodowych” można było szukać ze świecą. Pojazdy, bardzo resztą nieliczne, które cudem ocalały z wojny, zostały zarekwirowane przez wojsko i wysłane na front sowiecki. Po ulicach poruszało się niewiele powozów, które torowały sobie drogę między zwałami śniegu. Jednym z nich, nie bacząc na przejmujące zimno, jechał na ulicę Traugutta Jerzy Meyer, właściciel Domu Handlowego Herman Meyer. Po zamknięciu filii w Charkowie oraz Petersburgu i wycofaniu się z rosyjskiego rynku jego firma musiała odbudować swoją pozycję w Polsce, odnawiając, na tyle ile to było możliwe, kontakty handlowe sprzed wojny.

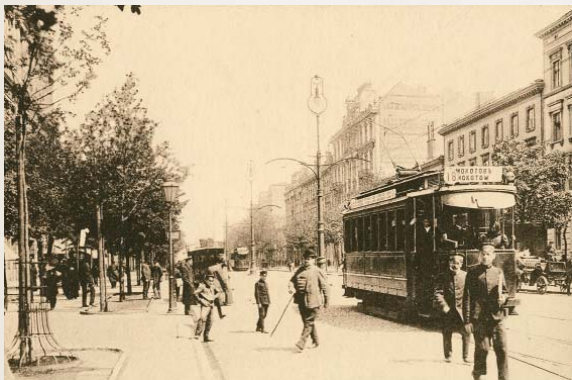
W biurze Meyera czekali już na niego Jerzy Heryng, prawny przedstawiciel spółki Fiata w Turynie, oraz notariusz. Za chwilę podpiszą akt założycielski Spółki Akcyjnej Samochodów „Polski Fiat”, w której 51% udziałów obejmie Fiat, a 49% firma Herman Meyer.

Dwie współpracujące ze sobą spółki postanowiły zainwestować w samochody milion polskich marek, licząc, że państwo polskie szybko zostanie odbudowane i szybko ruszy sprzedaż aut. Ale nie była to wcale pewna inwestycja. „W północnych Stanach Zjednoczonych zarejestrowano w 1920 r. 8,887.570 wozów samochodowych – a ponieważ północne stany liczą 105,683.100 mieszkańców wypada jeden wóz na 12 osób. W Polsce liczymy 1 wóz na 10-16 tysięcy osób!” – pisało „Czasopismo Automobilowe” w marcu 1921 r.

Po latach zaborów i niekończącej się walki Polska na powrót stała się niepodległym państwem, ale bez fabryk, z ograniczoną siecią dróg oraz uszczuploną własnością prywatną, wynikającą ze zniszczeń i grabieży wojennych. Na wschodzie toczyła się nadal wojna z Rosją. Jej dramatyczny finał, który ocalił zarówno Polaków, jak i Europę przed inwazją Rosji, zdarzy się dopiero za kilka miesięcy w bitwie pod Warszawą. Dzisiaj nazywa się ją „Cudem nad Wisłą”.



Życie w mieście nie było wtedy łatwe, przynajmniej dla zwykłych zjadaczy chleba. Brakowało artykułów pierwszej potrzeby i aż do zawarcia pokoju w Rydze takie produkty spożywcze jak mąka, chleb, cukier i ziemniaki były racjonowane. Czas ich kupowania na kartki ustalał każdorazowo Wydział Zaopatrywania Miasta.



28 stycznia 1920 r. temperatura spadła nagle do minus 20° Celsjusza. „Przegląd Wieczorny” donosił: „Nagła ta zmiana wobec powszechnego braku opał jest klęską, zwłaszcza dla ludności niezamożnej, nieposiadającej żadnych zapasów paliwa”. Kilka dni później opublikowano informację „o zakończeniu realizacji kuponów nr 4 karty opałowej”, a także o wstrzymaniu sprzedaży soli i wprowadzeniu reglamentacji śledzi, które „sprzedawane będą w ilości do 5 sztuk jednorazowo po mk 8 fen. 30 za sztukę”. Zakup napojów alkoholowych także podlegał ograniczeniom: „Kurier Polski” informował o zakazie sprzedaży alkoholu od 29 stycznia do 4 lutego. „Winni niezastosowania się do powyższego rozporządzenia będą karani w drodze admi-

nistracyjnej karą aresztu do 3-ch miesięcy lub grzywną do 3.000 mk.”.

Spółka Polski Fiat S.A. powstała zatem w mało odświętnej atmosferze.

POWRÓT NAD WISŁĘ

Założeniem spółki „Polski Fiat” był zainteresowany sam Giovanni Agnelli, który w pierwszych miesiącach po ogłoszeniu niepodległości Polski zaproponował zarządowi Fiata otwarcie filii w Warszawie. Dla kierownictwa włoskiej firmy, tworzącej centrum samochodowe Lingotto w Turynie, stało się jasne, że Fiat będzie potrzebował nowych rynków zbytu. Dlatego już na posiedzeniu zarządu 9 czerwca 1919 r. jego członkowie zaprotokołowali: „Stworzono podwaliny pod otwarcie spółki w Polsce: z większościowym pakietem udziałów i administracją Fiata i zarządem lokalnym, który w tym specyficznym wypadku będzie sprawować spółka Meyer z Warszawy, z którą Fiat miał już relacje handlowe przed wojną”. Pod budowę siedziby spółki postanowiono nabyć rozległą działkę w Warszawie, leżącą pomiędzy ulicami Zakroczymską, Konwiktorską, Sapieżyńską i Franciszkańską. Po kilku miesiącach, 6 listopada 1919 r., władze Fiata zaaprobowaly projekt: „Zarząd jednogłośnie postanawia zaangażować się w tworzenie polskiej spółki akcyjnej Fiat, z siedzibą w Warszawie, z kapitałem w wysokości 1 mln marek polskich, której głównym przedmiotem działalności będzie sprzedaż w Polsce samochodów, ciągników i ich części zamiennych, a także wszelkich produktów spółki Fiat w Turynie oraz upoważnia dr Giorgio Heringa (tak nazywano we Włoszech Jerzego Herynga – przyp. red.) do podjęcia działań zmierzających do utworzenia tej spółki, nadając mu jak najszersze uprawnienia w tym zakresie”.



PIERWSZY ZARZĄD SPÓŁKI „POLSKI FIAT”

Utworzenie spółki, zgodnie z prawem, zostało obwieszczone w „Monitorze Polskim” z 17 lutego 1920 r. W skład pierwszej Rady Zarządzającej weszli: Henryk Toeplitz (prezes), Teodor Toeplitz, Stanisław Meyer (syn Jerzego), dyrektor Fiata Enrico Marchesi (wiceprezes), senator RP Stefan Laurysiewicz i Diego Soria. W początkowym okresie siedziba spółki mieściła się w biurach Hermmana Meyera, przy ulicy Traugutta 2, a jej dyrektorem został jeden z inżynierów Meyera, Marcin Maliniak.



Jerzy Heryng

Poza kilkoma przedstawicielami Fiata z Turynu większość osób tworzących pierwszy zarząd spółki już znamy. Przyjrzyjmy się więc tylko postaci Jerzego Herynga, publicysty i działacza politycznego, który ostatecznie nie wszedł do zarządu polskiej filii, choć był zaufanym człowiekiem turyńskiego wspólnika.

Jerzy, syn socjalisty Zygmunta Herynga, ze względu na swoją działalność polityczną musiał opuścić Królestwo Polskie w 1907 r. Studiował najpierw w Krakowie, potem w Lozannie i wreszcie w Turynie, gdzie na kilka lat przed wybuchem I wojny światowej uzyskał tytuł magistra prawa. Jak twierdził włoski filozof Antonio Gramsci – przyszły założyciel włoskiej partii komunistycznej – Jerzy Heryng został zatrudniony w Fiacie w Turynie, ale w wolnym czasie tłumaczył pisma Lenina i w ten sposób wniósł istotny wkład w dynamicznie rozwijający się turyński ruch socjalistyczny.

W 1919 roku Jerzy Heryng postanowił jednak wrócić do Warszawy, gdzie najpierw działał w imieniu włoskiego Fiata. Potem całkowicie poświęcił się polityce. Stał się działaczem KPRP i jednym z głównych ideologów Komunistycznej Partii Polski. W latach czystek stalinowskich został aresztowany w Moskwie przez NKWD i stracony.

MEYER SCHODZI ZE SCENY

Nazwisko Jerzego Meyera, jednego z założycieli „Polskiego Fiata”, pojawia się po raz ostatni w 1921 roku. Wkład Jerzego Meyera

i rodziny Toeplitzów w ekspansję handlową Fiata w Rosji i w Polsce od 1906 do lat dwudziestych był niepodważalny, a owoce ich pracy będą równie obfite w kolejnych latach. Ostatnie oficjalne wystąpienia byłego przedstawiciela firmy „na Cesarstwo i Królestwo” odnotowano na początku tego roku.

W jednym z manuskryptów przechowywanych w turyńskim Archiwum Historycznym Fiata czytamy: „Działo się dnia 10 stycznia Roku Pańskiego 1921 za rządów Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego, Prezesa Ministrów W. Witosa, Marszałka Sejmu W. Trąbczyńskiego, Prezydenta Miasta P. Drzewieckiego, na posesji należącej do spółki akcyjnej samochodów „Polski Fiat” przy ul. Zakroczymskiej nr 1, hypot. 1863 (...) w Warszawie. W obecności członków zarządu, Panów Stefana Lau-

Na przedwojennej mapie Warszawy zaznaczono lokalizację pierwszej siedziby Fiata

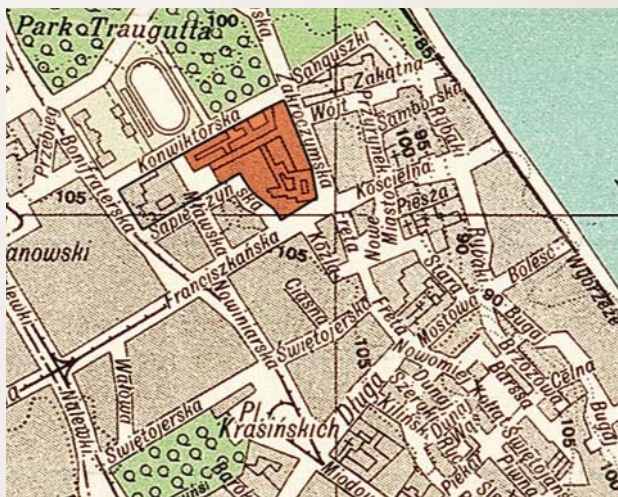
MONITOR POLSKI — Dnia 17 lutego. Nr. 38.

Rada Zarządzająca Spółki Akcyjnej Samochodów „POLSKI FIAT”

w myśl § 6 statutu „Monitor Polski” Nr. 11 (1920) podaje do wiadomości, że Spółka zawiązana została w dniu 2. lutego 1920 r. i że uchwała walnego zgromadzenia akcjonariuszów z dnia 2. lutego 1920 r. wybrani zostali do Rady Zarządzającej pp. Henryk Toeplitz, Teodor Toeplitz, Stanisław Meyer, Enrico Marchesi, Stefan Laurysiewicz, Diego Soria.

Rada Zarządzająca wybrała na posiedzeniu w dniu 12 lutego 1920 r. na prezesa p. Henryka Toeplitza, na wice-prezesa p. Enrico Marchesi i mianowała dyrektorem Spółki Akcyjnej inżyniera Marcina Maliniaka

Spółka ma siedzibę w Warszawie przy ul. Traugutta Nr. 2. 3384





Biura
dyrekcyjne
oraz zakład
Polskiego
Fiata na ulicy
Sapieżyńskiej
w latach
dwudziestych

rysiewicza, Jerzego i Stanisława Meyera, Teodora i Henryka braci Toeplitz, dyrektora Marcina Maliniaka, delegata fabryki „Włoski Fiat” Jerzego Herynga, Ksiądz Kanonik Kazimierz Bączkiewicz dokonał uroczystego aktu poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę pierwszej w kraju fabryki samochodów na chwałę i pożytek przemysłu polskiego”.

Kilka miesięcy później Fiat w Turynie zdecydował o przejęciu bezpośredniego zarządu nad działalnością spółki w Polsce. Wykupił udziały należące do firmy Meyera, zyskując tym samym 98% akcji spółki. Decyzję tę ogłoszono w protokole z posiedzenia zarządu Fiata z dnia 30 grudnia 1921 r.

A CO Z FABRYKĄ PRZY ZAKROCZYMSKIEJ?

W styczniowym numerze krakowskiego „Czasopisma Automobilowego” z 1921 r. przeczytałem takie zdanie: „Położenie naszej waluty, stan naszego przemysłu technicznego we wszystkich gałęziach jego, nie pozwala nam dziś myśleć o zrealizowaniu i założeniu fabryki samochodów w pełnym znaczeniu tego słowa”.

Opinię tę potwierdza fakt, że w archiwalnych teczках Fiata w Turynie nie znalazłem żadnej informacji o zamiarach wybudowania w Warszawie fabryki produkującej lub choćby montującej samochody. W protokołach z posiedzeń zarządu z tamtych lat wspomina się tylko o budowie siedziby spółki mającej prowadzić działalność handlową i serwisową.

I inaczej być nie mogło dlatego, że sprzedaż samochodów po wojnie rosła bardzo wolno i ruszyła tak naprawdę dopiero po 1922 roku. Najwyraźniej wzmianka w rękopisie relacyjnym poświęcenie kamienia węgielnego poczyniona została nieco na wyrost, być może pod wpływem chwilowego entuzjazmu polskiego współnika z powodu nowej inwestycji. Między ulicą Zakroczymską i Sapieżyńską powstał tymczasem duży i dobrze wyposażony zakład naprawczy, który przyczyni się później do popularyzacji pojazdów Fiata w kraju. Cały budynek, gdzie na parterze mieścił się warsz-



tał, a na pierwszym piętrze biura administracyjne, był na pewno gotowy do użytku w sierpniu 1922 r. Wówczas spółka postanowiła przenieść w to miejsce biura dyrekcji. W tych samych dniach odbyło się też otwarcie salonu sprzedaży Polskiego Fiata w Hotelu Europejskim na Krakowskim Przedmieściu.

PIERWSZE KROKI

Na początku „Polski Fiat” sprzedawał na terenie naszego kraju trzy modele samochodów: 501 (o pojemności 1,5 l i prędkości maksymalnej 70 km/h), 505 (2,3 l) oraz 510 (sześciocylindrowy, o pojemności 3,5 l). Niewątpliwym sukcesem handlowym w skali międzynarodowej okazał się Fiat 501 – pierwszy powojenny małodlitrażowy pojazd firmy. Sprzedaż „Polskiego Fiata” rosła stopniowo od 67 sztuk w 1922 r., aż do rekordowego roku 1927, kiedy to nabywców znalazło 675 aut.

Przyczynił się do tego sukces Fiata 509 (o pojemności poniżej jednego litra i prędkości maksymalnej 78 km/h). Samochód ten można nazwać pierwszym produkowanym seryjnie pojazdem Fiata do użytku codziennego. Model wytwarzano od 1925 do 1929 r., osiągając w sumie liczbę 90 tys. egzemplarzy.

Jak już pisałem, latem 1922 roku „Polski Fiat” otworzył prestiżowy salon sprzedaży w Warszawie, z wielkimi witrynami wystawowymi w Hotelu Europejskim. Aby obsługiwać także inne regiony kraju, spółka podpisała umowy z agencjami w głównych miastach Polski. Pierwsze z nich to Wielkopolska Fabryka Samochodów (dawniej St. Brzeski) z Poznania, Pedete we Lwowie oraz Kowalski i Ska w Krakowie.

W drugiej połowie lat dwudziestych, dzięki stałe rosnącej liczbie placówek handlowych, średnia

Salon
sprzedaży Fiata
w Hotelu
Europejskim





wielkość sprzedaży „Polskiego Fiata” wynosiła około 450 samochodów rocznie. Na ten stosunkowo skromny popyt wpływ miało szereg czynników: trudności gospodarcze kraju w pierwszej połowie lat dwudziestych i galopująca inflacja, wysoka cena aut w stosunku do średniej płacy oraz stan dróg w kraju.

Rząd, stawiając czoła licznym trudnościom, rozpoczął pracę nad poszerzeniem mapy drogowej dopiero w 1928 r. (na Śląsku) i w roku 1931 (w pozostałych częściach kraju). W latach 1928-38 na polskie drogi wydano 1,2 miliarda złotych. Nie była to jednak kwota pozwalająca wydajnie podnieść jakość dróg w krótkim czasie. W Polsce przed wybuchem II wojny światowej ogólna długość dróg nadających się do ruchu samochodowego wynosiła 3 tys. km, z czego tylko jedna trzecia miała nawierzchnię asfaltową. Oczywiście były jeszcze inne utwardzone drogi o długości 63 tysięcy km, ale nie uważano ich za „drogi samochodowe”. To wiele tłumaczy.

Dane dotyczące wielkości sprzedaży Fiata w Polsce zostały przedstawione w tabeli obok i pochodzą ze źródeł firmowych. Jeśli chodzi o pierwsze trzy lata, wykorzystałem informację zawartą w jednej z reklam „Polskiego Fiata” opublikowanej w czasopiśmie „Auto”, numer 5/1925: „Jakie samochody są najpopularniejsze dla naszych dróg? Te, których najwięcej sprowadza się do Polski. Fiatów nabyto u nas w roku: 1922 – 67 szt., 1923 – 255, 1924 – 451”. Jeśli chodzi o kolejne lata, opierałem się na raportach turyńskiej spółki. Nawet jeśli rynek polski w tamtym czasie wydawał się dosyć szczupły, to i tak sprzedaż Fiata miała swoją wagę. Cytowany już periodyk „Auto” nr 7/1924 podaje przybliżoną statystykę marek samochodowych obecnych na polskich drogach w roku 1923. Na 4 242 samochody osobowe 381 należało do marki Fiat. Tylko Ford miał ich więcej: 487. W segmencie aut dostawczych z kolei, Fiat – podobnie jak dzisiaj – był niepodważalnym liderem rynku. Na 3 052 ciężarówki aż 506 stanowiły Fiaty, do których dodać trzeba 326 lekkich pojazdów dostawczych.

W numerze 9/1925, „Auto” tak pisano o samochodach jeżdżących po Warszawie: „Naj-

więcej jest Fordów i Fiatów (mod. 501), jako samochodów lekkich, niedrogich i stosunkowo najbardziej ekonomicznych pod względem zużycia benzyny”. Natomiast w reklamie opublikowanej w numerze 8/1929 „Polski Fiat” ogłasza: „FIAT przoduje w dalszym ciągu na rynku polskim. Prawie 15% wszystkich zarejestrowanych samochodów w Polsce to Fiaty (...)”. A zatem w całej Polsce w drugiej połowie lat dwudziestych sprzedawano 3-4 tysiące samochodów rocznie.

**Na sąsiedniej stronie:
Fiat 501 Taxi w Turynie, 1921 r.**



Sprzedaż modeli Fiata w Polsce w latach 1922-1931

Rok	Sprzedaż na rynku polskim	Produkcja Fiata w Turynie	Początek sprzedaży modeli w Polsce
1922	67	10 675	501, 505, 510
1923	255	15 162	
1924	451	24 393	
1925	bd	39 720	
1926	600	51 762	509
1927	675	47 513	503, 507, 512
1928	650	47 765	520
1929	395	46 187	521, 525
1930	310	35 120	514, 525S
1931	50-60	19 382	522



Zarząd Fiata także śledził dynamikę sprzedaży w Polsce. 2 lutego 1924 r. zauważył z zadowoleniem, że zanotowała ona „silny wzrost”, a 12 lutego 1925 r. z satysfakcją stwierdzał: „Popyt w Polsce w 1924 roku prawie się podwoił”. Tego roku sprzedaż „Polskiego Fiata” stanowiła około 2% całkowitej produkcji turyńskiej fabryki. To całkiem sporo, biorąc pod uwagę małą chłonność rynku.



Najważniejsze modele Fiata sprzedane w Polsce

Model	Okres produkcji	Liczba wyprodukowanych egzemplarzy
Fiat 501	1919-1926	45 000
Fiat 505	1919-1925	30 000
Fiat 510	1919-1925	13 500
509	1925-1929	90 000
503	1926-1927	42 000
507	1926-1927	3 701
512	1926-1928	2 583
520	1927-1929	20 000
521	1928-1931	20 000
525	1928-1929	511
525S	1929-1931	2 100
514	1929-1932	36 970
515	1931-1934	3 405
522	1931-1933	6 000
524	1931-1934	2 275



DYREKTOR MARCHLEWSKI

Jest jeszcze jedna postać, która pojawia się przy okazji wszystkich istotnych wydarzeń spółki „Polski Fiat” aż do wybuchu II wojny światowej. To dyrektor naczelny Tadeusz Marchlewski. Nie był

wprawdzie pierwszym dyrektorem, ale dosyć szybko zastąpił wspomnianego już inż. Marcina Maliniaka, który założył własną firmę: „Polsko Włoskie Biuro Handlowo-Przemysłowe”. Reprezentowało ono kilka dużych włoskich spółek z branży mechanicznej, takich jak Marelli i Breda z Mediolanu.

Urodzony w 1880 roku Tadeusz Marchlewski to najmłodszy z bardzo licznego i utytułowanego rodzeństwa. Leon, jeden z jego braci, był znanym międzynarodowym chemikiem, rektorem Uniwersytetu Jagiellońskiego. Z kolei o czternaście lat starszy Julian był popularnym publicystą i aktywistą komunistycznym.

Tadeusz został mianowany na stanowisko dyrektora „Polskiego Fiata” najprawdopodobniej na początku 1922 r. Najprawdopodobniej, gdyż w lipcu tego samego roku została przyjęta jego kandydatura na członka zarządu Automobilklubu Polskiego. A kandydował już jako dyrektor „Polskiego Fiata”. W kolejnych latach zresztą pełnił w tym klubie ważne stanowiska organizacyjne.

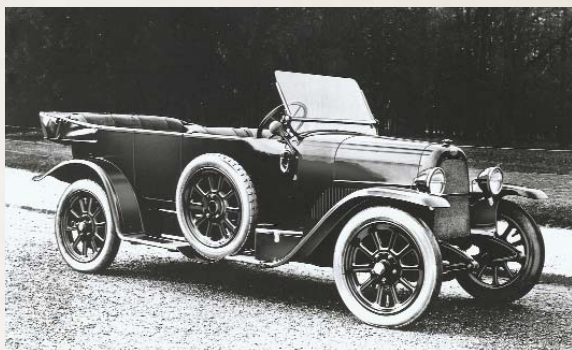
Marchlewski studiował na Politechnice Warszawskiej na początku XX wieku, ale obronił się – jak wielu zamożnych Polaków w tamtych czasach – w Kijowie, gdzie zdobył dyplom inżyniera chemii i technologii. Po studiach znalazł zatrudnienie w Rosji, notabene w firmie Herman Meyer w Petersburgu. Pracował więc pośrednio dla Fiata, gdzie współpracował z Teodorem Toeplitzem. W 1917 r. awansował na dyrektora firmy, ale zaraz po powstaniu państwa polskiego powrócił do Warszawy.

A. Rostocki i J. Tarczyński pisali w książce „Automobilizm w Warszawie do roku 1939”, że Tadeusz Marchlewski w czasie I wojny światowej był pracownikiem Fiata w Turynie. Nie wydaje mi się to prawdopodobne, gdyż nie trafilem

na informacje potwierdzające powyższą tezę. Jego wkład w sukces „Polskiego Fiata” był bardzo istotny. Jako członek Automobilklubu Polskiego dbał o pozycję Fiata w kraju i o kontakty firmy z urzędnikami państwowymi, które w latach trzydziestych okazały się bardzo pomocne przy zawieraniu umowy licencyjnej z PZInż. Pełnił zatem w Polsce rolę pomiędzy dyrektorem handlowym a kimś w rodzaju przedstawiciela Fiata w Polsce, jakim na przełomie XX i XXI wieku był prezes „Fiat Polska” Enrico Pavoni.

Tadeusz Marchlewski zmarł tragicznie podczas powstania warszawskiego. Jak pisze Jan Ryszard Semka ps. „Szychnicki” w swoich „Wspomnieniach, których się nie da zapomnieć”, został zamordowany 31 sierpnia 1944 r. przez Niemców, niedaleko siedziby „Polskiego Fiata”, któremu poświęcił większą część swojego życia. Kilka dni później w podobnych okolicznościach zginęła także jego żona Nadzieja Marchlewska.

Powróćmy jednak do lat dwudziestych, tak pełnych nadziei i oczekiwań na przyszłość. Pozytywne wyniki sprzedaży „Polskiego Fiata” sprawiły, że w marcu 1928 r. trzeba było podwyższyć kapitał spółki z 250 000 do 500 000 złotych. Pod koniec 1929 r. rozpoczęły się też pertraktacje związane ze zdobyciem przez Fiata bezpośrednich udziałów w polskich spółkach, które w pierwszej fazie miały zajmować się



montażem samochodów i ciężarówek z importowanych części, a następnie pełną produkcją pojazdów.

Przez pewien czas prowadzono prace nad umową z państwową spółką Ursus, która w poprzednich latach sprowadziła do Polski 300 lekkich ciężarówek Piemonckiej Spółki Samochodowej (SPA), założonej w Turynie w 1906 roku i przejętej przez Fiata 20 lat później. Nie przyniosły one jednak oczekiwanych efektów.

W międzyczasie skutki światowego kryzysu ekonomicznego stały się odczuwalne również w Polsce, bo w 1930 r. sprzedaż Fiata zmalała do 300 samochodów i do zaledwie kilkudziesięciu w roku następnym. Tak kończyło się pierwsze dziesięciolecie polskiego automobilizmu, opierającego się wyłącznie na imporcie zagranicznych aut. 🐍

**Fiat 505
Torpedo.
Na sąsiedniej
stronie:
Fiat 501
– pierwszy
powojenny
małolitrażowy
model był
niewątpliwym
sukcesem
handlowym**







ZŁOTE CZASY POLSKIEGO FIATA

Fiasko inicjatyw przemysłowych z lat dwudziestych zmusiło rząd polski do produkcji samochodów na zagranicznej licencji. Drogę Fiatowi otwarli nieustępliwi Francuzi.

Gdy w listopadzie 1918 r. Polska odzyskała niepodległość, motoryzacja u nas w zasadzie nie istniała – napisał w „Gazecie Wyborczej” Andrzej Kublik w styczniu 2013 r. i dodał, że nie istniał nawet „przemysł maszynowy i ciężki, bez których trudno myśleć o branży motoryzacyjnej”.

Wysiłki zmierzające w latach dwudziestych do uruchomienia krajowej produkcji przemysłowej, prywatnej lub państwowej, spełzły na niczym. Niektóre z inicjatyw, jak np. SKAF, zatrzymały się na etapie prototypów samochodów. Inne, jak model CWS, zaprojektowany przez genialnego skądinąd konstruktora Tadeusza Tańskiego w Centralnych Warsztatach Samochodowych, ograniczyły się do limitowanej produkcji rzemieślniczej.

„Niestety ekonomia jest nieubłagana – fabryka na Terespolskiej była niemal manufakturą, a CWS T-1 kosztował więcej od produkowanych masowo samochodów z importu” – słusznie zauważył Kublik. Szkoda tylko, że swój artykuł zatytułował: „Jak Polski Fiat zabił Cewuesa”.

Polski Fiat tak naprawdę nikogo ani niczego nie zabił. Kiedy podjęto decyzję o podpisaniu umowy licencyjnej, projekt CWS był już dawno pogrzebany. Bez dostępu do nowoczesnej technologii przemysłowej, z perspektywą sprzedaży rzędu kilkuset samochodów rocznie, żadna inicjatywa produkcyjna nie miała szans na powodzenie.

Zresztą skromny popyt na rynku wewnętrznym nie pozwalał na podejmowanie bezpośrednich inwestycji w Polsce nawet przez zagraniczne spółki. Kilka z nich, jak np. General Motors i Citroën, pod koniec dziesięciolecia odważyło się co najwyżej na montowanie w Polsce samochodów z importowanych części. Ale i tak obie te inicjatywy miały krótki żywot. Musiały skapitulować na początku lat 30. w obliczu światowego kryzysu gospodarczego, który uderzył w kruche podstawy nowego ładu gospodarczego w Polsce. W 1931 roku, także pod wpływem polityki fiskalnej niekorzystnej dla posiadaczy samochodów, sprzedaż aut zmalała nawet do kilkuset egzemplarzy.



**Taksówka
marki Fiat na
skrzyżowaniu
Nowego Świata
i Alej
Jerozolimskich
w Warszawie**

INTERWENCJA RZĄDU

Perspektywa całkowitego wycofania się z kraju zagranicznych producentów samochodowych zmusiła rząd i administrację wojskową do zdecydowanej reakcji. Chcąc ocalić branżę motoryzacyjną, trzeba było postawić na produkcję licencjonowaną. Rząd uważał bowiem ten sektor gospodarki za kluczowy dla rozwoju ekonomicznego kraju oraz zaspokojenia potrzeb wojska.

Zakup licencji pozwalał na połączenie sił i podział zysków. Zagraniczny partner miał dostarczać technologię i modele organizacyjne produkcji, nie ponosząc jednak bezpośrednich kosztów inwestycji, które w Polsce nie byłyby dla niego korzystne. Polski rząd z kolei brał na siebie ryzyko inwestycyjne. Korzystał też ze wszystkich dostępnych mu narzędzi fiskalnych i cłowych, by wykluczyć konkurencję pojedynczych importerów i nie ponosić przy okazji wysokich kosztów trudnego do wygrania wyścigu technologicznego.

Firma, która wygrałaby przetarg na licencję, zapewniłaby sobie absolutną dominację na krajowym rynku. Polska była skłonna zapłacić tak wysoką cenę, by zbudować własny przemysł motoryzacyjny.

LISTA KANDYDATÓW

Do wyłonienia zwycięzcy przetargu na zawarcie umowy licencyjnej powołano specjalną komisję międzyministerialną, której przewodniczył Tadeusz Kossakowski, szef Departamentu Zaopatrzenia Inżynieryjnego Ministerstwa Spraw Wojskowych. Komisja ustaliła, że wybór partnera będzie zależeć nie tylko od spełnienia wymogów technicznych, ale także od innych czynników – między innymi od gotowości firmy do szerokiej współpracy w zakresie technologii, produkcji i handlu, udzielenia finansowego wsparcia koniecznego do uruchomienia produkcji i wreszcie od złożenia oferty produkcji pojazdów wojskowych. Bardzo ważne okazało się też zaakceptowanie płatności za licencję dostawami węgla i innych surowców.

Na liście firm, z którymi komisja rozważała negocjacje, znalazły się początkowo: amerykański Ford będący wtedy najbardziej popularną marką w Polsce, czeskosłowackie Skoda i Praga z najniższymi kosztami transportu części i maszyn, a także Renault i Citroën ze względu na sojusz wojskowy między Francją a Polską. Trochę później do tego grona dołączył Fiat.

Na uprzywilejowanej pozycji znajdowali się niewątpliwie przemysłowcy z Francji, będącej

w tamtych czasach największym zagranicznym inwestorem w Polsce. Louis Renault, który już w 1928 r. odrzucił ofertę współpracy z polskim rządem, postanowił jednak nie brać udziału w przetargu, zostawiając pole do popisu marce Citroën. Miała ona już ugruntowaną pozycję jako producent wozów wojskowych oraz posiadała w Warszawie zakład montażowy i dobrane działającą filię handlową.

NIEUŚTEPLIWA POSTAWA FRANCUZÓW I ZWYCIĘSKA OFERTA FIATA

Propozycja Citroëna okazała się jednak rozczarowująca w najbardziej kluczowej kwestii – proponowanego przez firmę wkładu finansowego, który miał wynosić 200 tys. dolarów. Fiat natomiast wystąpił z kontrpropozycją i zadeklarował gotowość zainwestowania 1,2 mln dolarów. Przedstawił poza tym korzystniejsze dla Polski warunki obejmujące prawa do licencji, koszty części sprowadzanych z Turynu oraz prowizję od sprzedaży przez „Polskiego Fiata”. Mimo nacisków przekazywanych kanałami dyplomatycznymi na francuskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych, André Citroën nie był skory do ustępstw. Kiedy na zaproszenie Państwowych Zakładów Inżynierii przyjechał do Warszawy, odrzucił propozycję podpisania kontraktu na warunkach analogicznych do tych zaproponowanych przez Fiata. W tej sytuacji wybór padł na turyńskiego producenta. Gdy negocjacje dobiegły końca, wiceminister spraw wojskowych gen. Felicjan Sławoj Składkowski przedłożył Komitetowi Ekonomicznemu Rady Ministrów dwie umowy – jedną ze spółką

Fiat S.p.A. i drugą ze spółką córką „Polskim Fiatem S.A.”.

Umowy zawarto w Warszawie 21 września 1931 r. Z ramienia PZInż. podpisy złożyli dyrektor ppłk Kazimierz Meyer oraz jego zastępca mjr Romuald Formulewicz, ze strony Fiata Carlo Edoardo Schmidt, a w imieniu „Polskiego Fiata” Stefan Laurysiewicz oraz Tadeusz Marchlewski.

WARUNKI UMOWY LICENCYJNEJ

Na dziesięć lat, a dokładnie do 1 stycznia 1942 r., Fiat przekazywał PZInż. wyłączne prawo do produkowania wszystkich samochodów osobowych, ciężarówek, autobusów, pojazdów specjalnych i wojskowych oraz silników samolotowych, traktorów – zarówno produkowanych obecnie, jak i w przyszłości. Ponadto licencjodawca zobowiązywał się do opracowania projektu fabryki o rocznej zdolności produkcyjnej na poziomie 3 000 sztuk samochodów osobowych i ciężarowych. Umowa przewidywała też przekazanie dokumentacji konstrukcyjnej i technologicznej oraz dostarczenie wyposażenia niezbędnego do uruchomienia produkcji. Fiat gwarantował także pełną pomoc techniczną, włączając w to szkolenie w Polsce pod nadzorem inżynierów włoskich, jak i w Turynie.

Za prawa licencyjne i wsparcie techniczne PZInż. zobowiązywały się płacić Fiatowi równowartość 5% włoskiej ceny samochodu osobowego i 8% ceny ciężarówki. Trzeba dodać, iż zapłata z tytułu praw licencyjnych obowiązywałaby dopiero po uruchomieniu produkcji w Polsce. Oznaczało to, że w czasie, kiedy sa-





mochody będą montowane tylko z włoskich części, Fiat nie będzie pobierał żadnych opłat. Poza tym miały one ulec zmniejszeniu.

Warto zauważyć, że podczas pertraktacji z polskim rządem Citroën zaproponował w okresie montażu 4-procentową opłatę licencyjną, a w okresie produkcji lokalnej 7-procentową (15% na samochody specjalne i wojskowe). W ramach drugiej umowy, podpisanej między PZInż. i „Polskim Fiatem”, filia włoskiej firmy



Produkcja modeli Fiata w PZInż. w połowie lat trzydziestych. Po prawej: sanitarka Polski Fiat 614

zapewniła sobie wyłączność na sprzedaż aut wyprodukowanych w Polsce na włoskiej licencji. Za tę usługę otrzymała preferencyjne stawki producenta wynoszące 28% obniżki ceny samochodów osobowych i 25% – ciężarowych (Citroën zaproponował równą taryfę 33,3%). Prowizji nie pobierano w przypadku, gdy pojazdy były sprzedawane przez producenta bezpośrednio wojsku i administracji wojskowej. PZInż. otrzymały także zniżki na import samochodów z Włoch.

Kontrakt zakładał ponadto cały szereg ważnych przywilejów chroniących produkcję polską. Było to m.in. obniżenie drogiego podatku samochodowego wpływającego do Polskiego Funduszu Drogowego oraz zobowiązanie zakupu modeli Polskiego Fiata przez administrację publiczną i państwowe spółki. Zwłaszcza ten ostatni zapis pozwolił PZInż. i „Polskiemu Fiatowi” osiągnąć dominującą pozycję na rynku.

ORGANIZACJA PRODUKCJI

Przewidziana w umowie nowa fabryka samochodów miała dopiero zostać zbudowana. Dlatego PZInż., chcąc jak najszybciej uruchomić produkcję, wykorzystały w tym celu Państwową Wytwórnię Samochodów, mieszczącą się przy ulicy Terespolskiej na warszawskiej Pradze.

To właśnie tu przeprowadzano pierwsze montaż instruktazowe Fiatów w małych seriach, z wykorzystaniem części sprowadzanych z Turynu. Etap ten trwał do 1934 roku, w którym wytwarzano różne modele: samochód sanitarny 614, ciężarówkę 621 i samochody osobowe 514, 515, 522, 524.

Począwszy od listopada 1932 r., czyli zaraz po wprowadzeniu nowego modelu na rynek włoski, w Warszawie rozpoczęto także montaż trzybiegowego Fiata Balilla 508, zapamiętanego w Polsce pod nazwą 508/I, a następnie nieco zmodyfikowaną wersję 508/II. Model ten od początku był sprzedawany w Polsce z logo Polskiego Fiata na masce; tymczasem samo logo produkowane było we... Włoszech. W 1934 r. pojawiły się wreszcie w instrukta-



NA PODSTAWIE UMOWY ZAWARTEJ PRZEZ

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI

Z ITALSKĄ SPÓŁKĄ AKCYJNĄ

FIAT

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI PRZYSTĘPUJĄ DO WYTWARZANIA W POLSCE SAMOCHODÓW TYPU **FIAT**, KTÓRYCH WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ ZOSTAŁA POWIERZONA

S. A. POLSKI FIAT

PRZEZ PODPISANIE UMOWY LICENCYJNEJ SAMOCHODY **FIAT** MAJĄ ZABEZPIECZONĄ NA SZEREG LAT NA TERENIE RZPLITEJ POLSKIEJ

OPIEKĘ NALEŻYTĄ OBSŁUGĘ I ZAOPATRZENIE W CZĘŚCI ZAMIENNE

PRAGNĄC JUŻ DZISIAJ DAĆ WSZYSTKIM REFLEKTANTOM MOŻNOŚĆ NABYCIA SAMOCHODU PO CENACH PRZYSZŁEJ PRODUKCJI, SPÓŁKA AKCYJNA **POLSKI FIAT** PODAJE DO WIADOMOŚCI, ŻE NA WIĘKSZŚĆ WOZÓW

CENY ZOSTAŁY OBNIŻONE

PO SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE PROSIMY ZWRACAĆ SIĘ:

POLSKI FIAT S. A.

WARSZAWA, HOTEL EUROPEJSKI, KRAK. PRZEDM. № 13.

PRZEDSTAWICIELE WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH.



U góry:
Fiat 518 Ardita
2000, czyli wersja
przedprodukcyjna
Polskiego
Fiata 518 nad
jeziorem Lednica.
Poniżej:
dwa pocztowe
Polskie Fiaty
w Warszawie

żowym montażu przedprodukcyjnym także osobowy Fiat 518, a nieco później ciężarowy 618.

W taki sposób przed rozpoczęciem seryjnej produkcji zmontowano w Polsce około 800 samochodów osobowych i prawie tyle samo ciężarowych. Część z nich trafiała do wojska i urzędów państwowych, pozostałe egzemplarze były sprzedawane odbiorcom cywilnym. Tymczasem w fabryce Ursus, również należącej do zakładów PZInż., uruchomiono częściowy montaż silników i skrzyń biegów z podzespołów dostarczanych przez Fiata. Dopiero w lipcu 1934 r. zaczęła się produkcja silników z części wytwarzanych w Polsce.

POWSTANIE FSOiP

W marcu 1933 r. spółka PZInż. podjęła decyzję o budowie fabryki, by pod jednym dachem skoncentrować całą produkcję samochodów. Inwestycję tę przewidziano już w umowie licencyjnej z Fiatem, ale w związku z kryzysem ekonomicznym i brakiem zamówień PZInż. odłożyły te plany w czasie. Postanowiły też rozdzielić poszczególne etapy procesu produkcyjnego i umieścić je w już posiadanych zakładach.

Fiat od samego początku podchodził sceptycznie do tego rozwiązania. Według włoskiego partnera nie gwarantowało ono ani odpowiedniej jakości, ani efektywności produkcji. Dlatego zagroził, że odwoła swoich doradców technicznych.

Postawiona wobec takiego ultimatum administracja PZInż. powróciła do wyjściowych uzgodnień. W budowę zakładu produkcyjnego według włoskiego projektu i wyposażenie go zainwestowano ponad 13 milionów złotych. Zakład, któremu nadano nazwę Fabryka Samochodów Osobowych i Półciężarowych, powstał przy ul. Terespolskiej.

Rozciągająca się na powierzchni ok. 20 tys. m² fabryka składała się z dwóch działów: podwozia i karoserii. Była wyposażona w linię montażową



i nowoczesne maszyny. Zakupiono je, zgodnie ze wskazaniami Fiata, głównie u producentów włoskich, amerykańskich, niemieckich i angielskich. Cały sprzęt został zainstalowany na początku 1934 r. pod nadzorem inżynierów Fiata. Powstało w sumie 12 linii produkcyjnych, składających się z 379 stanowisk pracy.

„Być może fabryka ta nie oszałamia wielkością, ale za to należy do najnowocześniejszych i najdoskonalszych w Europie pod względem organizacji pracy i parku maszynowego” – pisał w czerwcu 1934 r. włoski attaché w Warszawie, Franco Pietrabissa, w liście do ministerstwa w Rzymie.

W podobnym tonie wyrażała się o fabryce polska prasa. Np. w piśmie „Samochód-Motocykl-Samolot” nr 1/1935 czytamy: „Obecne polskie samochody zostały wypuszczone przez wspólną, nowoczesnie zorganizowaną fabrykę, wyposażoną w maszyny obrabiarki, których pozazdrościłaby mogła niejedna wielka zagraniczna fabryka samochodów”.

TRUDNE PRZEJŚCIE DO WŁASNEJ PRODUKCJI

Jak pisał historyk Fiata Duccio Bigazzi: „To, że Fiat uczestniczył w wyborze najbardziej odpowiednich maszyn do produkcji, prowadził mediacje przy ich zakupie, udzielał inżynierskiego wsparcia w Warszawie i szkolił polskich inżynierów w Turynie tylko częściowo wpłynąć mogło na przyspieszenie procesu uczenia się i zdobywania niezbędnego know-how przez lokalnych producentów, w rzeczywistości bowiem, procesy te są bardzo czasochłonne”.

Rzeczywiście przejście od montażu samochodów w Polsce do ich produkcji okazało się

niełatwe. Inżynierowie z zakładów PZInż. napotykali bowiem różnego typu trudności. Terminy uruchomienia produkcji ciągle się opóźniały, a pomiędzy zespołem włoskich inżynierów pod wodzą Armanda Fierrellego i dyrekcją FSOiP dochodziło do nieporozumień.

Wreszcie w marcu 1935 r., po upływie roku od budowy FSOiP, fabrykę opuścił pierwszy pojazd Polskiego Fiata – co było decydującym krokiem na drodze stopniowego uniezależnienia się zakładu od Turynu. Ten pierwszy samochód to ciężarówka 621 L, która była absolutnym priorytetem wojskowym.

Po wyprodukowaniu kilkuset sztuk tego modelu prace zawieszono, aby rozpocząć przygotowania do uruchomienia Polskiego Fiata 508/III. Pierwszy samochód osobowy produkowany seryjnie w Polsce opuścił linię montażową FSOiP w czerwcu 1935 r. Dziennikarz dwutygodnika „Samochód-Motocykl-Samolot” w artykule „Co się dzieje w P.Z.Inż.?” z 15 lipca 1935 r. pisał: „Wycieczka dzienni-

Poniżej:
poświęcenie
karetki
pogotowia
marki Polski
Fiat 508 III,
1936 r.
Na dole:
Fiat 508 III
Furgon





Polski Fiat
508 III
w Lublinie,
w tle widoczny
kościół
Św. Ducha,
1939 r.



Produkcja pojazdów i podwozi na podstawie umowy licencyjnej z dnia 21.09.1931 r.

Wartości szacunkowe

Montaż modeli różnych:

Samochody osobowe 1932-1934	800-1 000
Samochody osobowe 1938-1939	1 200
Samochody ciężarowe 1932-1934	800-1 000

Produkcja:

508/III Junak	4 900
508/III modele pochodne	1 000
508 III/W Łazik	1 500
518	1 200
618	600
621 L	9 400
621 R	2 800

czerwca wizytę w fabryce FSOiP. Miesiąc później zginął tragicznie w wypadku samolotowym w Genui. Miał zaledwie 43 lata, pozostawił żonę i siedmioro dzieci. Był wśród nich czternastoletni Gianni, słynny później wieloletni szef koncernu Fiat. Za 30 lat Gianni Agnelli,



Edoardo Agnelli

idąc śladami ojca, przyjeżdżie do Polski, by uczcić rozpoczęcie produkcji Polskiego Fiata 125p, tym razem w Fabryce Samochodów Osobowych w Warszawie.

Wróćmy jednak do Warszawy lat trzydziestych. Uruchamiając produkcję samochodów, używano

podzespołów krajowych (w tym silników), łącznie z częściami importowanymi, takimi jak blachy na karoserie. W kolejnych latach krajowa baza przemysłowa powiększała się i w 1938 r. wkład lokalnych podzespołów Polskiego Fiata 508/III osiągnął poziom ponad 95%.

Model 508/III produkowano w Polsce aż do wybuchu II wojny światowej. Brakuje niestety jednoznacznych danych dotyczących wielkości tej produkcji. Według kilku wiarygodnych źródeł powstało 3 500-3 600 egzemplarzy tego modelu, do czego dodać pewnie należy ponad 1 200-1 300 podwozi wyposażonych przez inne podmioty. Poza tym, począwszy od 1936 roku produkowano także szereg wersji pochodnych samochodu, np. 1500 Łazików dla wojska i 1 000 ciężarówek w wersji z platformą (dzisiejszych pick-upów) oraz karetek.

Jeśli chodzi o ciężarówkę Fiat 621, szacuje się, że w latach 1935-1939 wyjechało z fabryki około 9 400 podwozi w wersji 621 L (o ładowności 2,5 t) oraz 2 800 w wersji R (ciężarówek o ładowności 3 t i autobusów).

POLSKI FIAT 518 MAZUR

Zgodnie z umową licencyjną PZInż. mogły produkować wszystkie nowości wprowadzane przez włoską markę. Kiedy więc w 1933 r. Fiat wypuścił na rynek „większą siostrę” Baliilli, czyli model 518, po upływie niespełna roku w Warszawie rozpoczął się jej montaż instruktażowy. Do produkcji seryjnej, którą rozpoczęto pod

POLSKI
FIAT



Dzieło polskich rąk!



**Stacja
Polskiego Fiata
na placu
marszałka
Piłsudskiego
w Warszawie
w 1934 r.**

koniec 1936 r., wybrano ostatecznie wersję auta z wydłużonym rozstawem osi Ardita 518 L. Samochód, nazwany Mazurem, był wyposażony w silnik o pojemności 1944 cm³ i mocy 45 KM. Na jego bazie produkowano także model 618 Grom, czyli półciężarówkę o ładowności 1,2 t w wersji karetki lub autobusu z 12 miejscami do siedzenia.

Tak jak w przypadku pozostałych modeli Polskich Fiatów nie znamy dokładnej rocznej wielkości produkcji Mazurów. Najbardziej wiarygodne źródła mówią o 900 egzemplarzach gotowych i 300 podwoziach, do czego należy dodać 600 podwozi modelu pochodnego 618. W drugiej połowie 1937 r., kiedy „Polski Fiat” podjął decyzję o przeniesieniu biura handlowego, warsztatu i magazynu części zamiennych do nowej siedziby między ulicami Belwederską i Nabelaka, zakłady PZInż. urucho-

miły montownię przy ulicy Sapieżyńskiej. I choć jej hale były własnością „Polskiego Fiata”, to nowy oddział fabryki stanowił część zakładów PZInż., podobnie jak pracownicy, którzy zostali zatrudnieni przez FSOiP.

W ostatnich latach przed wybuchem II wojny światowej przy Sapieżyńskiej montowano nowe modele Fiata, wykorzystując włoskie komponenty. Były to: dwumiejscowe Fiaty 500 Topolino oraz nowe 508 C, zwane Balilla 1100. W tamtym czasie zakłady PZInż. montowały także model 1500, a w ostatnich miesiącach – 2800. Na 1939 rok zakładano montaż 600 sztuk Polskiego Fiata 500, tysięcy 1100 oraz 250 Polskich Fiatów 1500.

DWA LATA MONOPOLU I NORMALIZACJA RYNKU

Popyt na samochody w Polsce, który na początku lat trzydziestych XX wieku spadł do kilkuset egzemplarzy rocznie, zaczął rosnąć w 1934 roku, kiedy zarejestrowano sprzedaż 1,5 tys. pojazdów. Od kolejnego roku popyt zwiększał się już w szybkim tempie: w 1935 r. sprzedano 2 tysiące aut, w 1936 – 5 tysięcy, w 1937 – 10 tysięcy i wreszcie w 1938 – 14 tysięcy. Prognozy na 1939 r. mówiły o możliwości przekroczenia progu 20 tysięcy samochodów. „Omawiana droga jaką obrały czynniki decydujące o polityce motoryzacyjnej okazała się słuszną” – pisał Tadeusz Grabowski w „Aucie” nr 10/1938, komentując powyższe dane.



Taryfy celne na produkty importowane, przewidziane w umowie licencyjnej, aby chronić produkcję krajową PZInż., zostały wprowadzone pod koniec 1933 r. W ten sposób „Polski Fiat” zdominował rynek, mimo że popyt na auta był jeszcze stosunkowo mały, nawet mniejszy niż pod koniec lat 20.

Uprzywilejowana pozycja rynkowa Polskich Fiatów w latach 1934-1935 była tak widoczna, że wzbudziła niepokój we włoskich kręgach dyplomatycznych. Doradzały one turyńskiej spółce, by starała się unikać zaostreżania relacji z innymi konkurentami. Takie wnioski można wysnuć, studiując korespondencję dyplomatyczną z tamtych lat opublikowaną w „Documenti per la storia delle relazioni italo-polacche (1918-1940)”.

Kolejne dwustronne porozumienia handlowe ograniczały już więc nieco przywileje, którymi cieszyła się na początku włoska marka. Np. w 1936 r. polski rząd pozwolił spółce Lilpop, Rau i Loewenstein z Warszawy na montowanie samochodów osobowych i dostawczych na licencji General Motors, zwalniając niemal całkowicie z cła części importowane. Od tego momentu można mówić o okresie normalizacji rynku: sprzedaż spółki „Polski Fiat” wprawdzie nadal wzrastała (od 2,5 tys. egzemplarzy w 1936 r. do 3,5 tys. w roku 1938), ale udział w rynku obniżył się do poziomu ok. 20%.

Nadszedł wrzesień 1939 roku. Fabryka przy Terespolskiej została zbombardowana już czwartego dnia działań wojennych. Losy zakładu przy ul. Sapieżyńskiej są bardziej tajemnicze i mało znane. Jedyne ślady jego dziejów znaleźliśmy w publikacji Andrzeja Głajzera, który rozmawiał z pracującym tam niegdyś Zdzisławem Przygodzkim. Według jego relacji firmę przejęli Niemcy i pracowała ona dla potrzeb wojska, remontując samochody i montując w nich generatory gazowe. Podczas Powstania Warszawskiego zakład został całkowicie zniszczony.

Druża wojna światowa zakończyła pewną epokę rozwoju polskiej motoryzacji oraz aktywnego uczestnictwa w niej Fiata. Minie kilkadziesiąt lat, zanim ponownie z polskiej fabryki będą wyjeżdżały samochody z napisem „Polski Fiat”. 



OBŚŁUGA SAMOCHODÓW W CAŁYM KRAJU



Polskie Fiaty

„Wszystkie samochody produkowane przez P.Z.Inż. na mocy niniejszej umowy będą miały markę Polski Fiat” – (§14 umowy licencyjnej)

Model

Rok rozpoczęcia produkcji

SAMOCHODY OSOBOWE

Montaż:

Polski Fiat 514	1932
Polski Fiat 515	1932
Polski Fiat 524	1932
Polski Fiat 508/I	1932
Polski Fiat 508/II	1932
Polski Fiat 1500	1937
Polski Fiat 500 Topolino	1938
Polski Fiat 508 C (1100)	1939
Polski Fiat 2800	1939

Produkcja:

Polski Fiat 508/III Junak	1935
Polski Fiat 518 Mazur	1936

POJAZDY UŻYTKOWE

Polski Fiat 614 (1933 – montaż)	
Polski Fiat 621 L i R (ciągnarówka, autobus)	montaż: 1932 produkcja: 1935
Polski Fiat 618 Grom	1937

MODELE POCHODNE

508 III/wersja półciągarowa (furgon, wersja platformowa i sanitarna)	1936
508 III/W Łazik	1936
Polski Fiat 621C4P – ciągnik kołowo-gąsienicowy	1937



obniżono ją do 4950 zł. Była to duża kwota. Dla porównania: pracownik rolny zarabiał miesięcznie ok. 30-40 zł, pensja wykwalifikowanego robotnika wynosiła ok. 150-200 zł, nieco więcej zarabiali urzędnicy niskiego szczebla i nauczyciele. Cena 508 III to ekwiwalent – w najlepszym przypadku – 2-3 lat pracy”.

Tomasz Szczerbicki

Dwudrzwiowy był trwalszy

„W wykonaniu zagranicznym model budowano jako czterodrzwiowy, bez środkowego słupka. W polskich warunkach drogowych przyjęty został niemal wyłącznie typ dwudrzwiowy, znacznie trwalszy”.

Witold Jeleń, publikacja z 1977 r.



**Gotowy, by wyruszyć
również na polskie drogi**

„Ważnym szczegółem dostosowania modelu 508/III do naszych warunków drogowych była całkowita zmiana zawieszenia: wzmocnione zostały sworznie i wieszaki resorowe, jak i same resory. Poza tym zostały zastosowane specjalne hydrauliczne amortyzatory Houdaillowskie. Używane za granicą opony balonowe zostały też zastąpione krajowymi oponami superbalonowymi „Stomila” 4,5-16, które w naszych warunkach drogowych wpłynęły nie tylko na podniesienie komfortu jazdy, lecz co najważniejsze – na przedłużenie życia wozu”.

Witold Jeleń, publikacja z 1977 r.

Ile kosztował Fiat 508

„Pierwsze zmontowane u nas Polskie Fiaty 508/I można już było kupić na przełomie lat 1932-1933. Ich cena wynosiła 7200 zł. W 1936 roku cena Polskich Fiatów 508/III produkowanych w naszym kraju spadła do 5400 zł, a w 1938 roku



Otwarcie wzorowej stacji obsługi w Poznaniu

„Do liczby 30-tu stacji obsługi Polskiego Fiata na terenie kraju przybyła jeszcze jedna nowoczesna placówka w Poznaniu. Nowa stacja obsługi wraz z warsztatami naprawy mieści się we własnej siedzibie Oddziału Polskiego Fiata przy ul. Bukowskiej nr. 37, w lokalu specjalnie na ten cel zbudowanym”.

Auto nr 6/1938.



Polskim Fiatem 508 nad Adriatyk

„Nasz Fiatek miał przed podróżą tylko 3428 km, a więc był zaledwie dotarty. Jest to samochód wyprodukowany w P.Z.Inż. I może dzięki temu nie miałem przez cały czas

podróży najmniejszego kłopotu i dosłownie poza koniecznością zmiany trzech gum nie dotykałem narzędzi. Dziś mój Polski Fiat ma przeszło 10 000 km i do tego czasu nie ruszałem cewki i nie wykręcałem ani razu świec”.

*Stanisław Szydelski,
ATS Auto i Technika
Samochodowa
nr 3/1936*



500-ką przez Alpy

„W roku bieżącym zdecydowałem się na jazdę dwuosobowym Fiatem 500 montowanym w Polsce (...). W 500-ce poza dwoma osobami mieszczą się wygodnie dwie spore walizki i dwa nesesery. Robiąc pewne wypadki w bok od trasy, przejechałem ogółem 4014 km w ciągu 16 dni. Bez najmniejszego wysiłku osiągałem na nim następujące średnie szybkości: w Polsce 45 km, w Austrii i Czechosłowacji ze względu na gęste osiedla 48 km, w Niemczech i Italii, dzięki autostradom i asfaltowanym szosom 64 i 60 km na godzinę”.

*Inż. T. Marchlewski, Auto i Technika Samochodowa
nr 11/1937*



Pierwszy salon samochodowy na Targach Poznańskich

„Poza doskonale znanymi u nas samochodami model 508, których już półtora tysiąca po polskich drogach kursuje, z samochodów osobowych wystawione zostały dwie karety nowego modelu „Polski Fiat” 518 L. W porównaniu z włoskimi modelami Fiata 518, wozy te posiadają szereg zasadniczych zmian, zwłaszcza w karoserii jak np. odmienny tył z pomieszczeniem na walizy według wzorów amerykańskich. Podwozie przystosowane zostało również do naszych warunków drogowych przez zaopatrzenie je w doskonałe resory jednej z krajowych firm, lepsze amortyzatory i opony superbalonowe. Ogólne zainteresowanie wywołało wystawienie nowego modelu Fiata mod. 1500,

który swymi pięknymi liniami nadwozia i ciekawą konstrukcją wysuwał się na czoło wystawionych modeli zagranicznych”.

*ATS Auto i Technika
Samochodowa nr 6/1936*



Dla chcącego nic trudnego

„Proces tłoczenia nadwozi – przy budowie najwyżej 10 pojazdów dziennie – byłby w naszych warunkach zbyt kosztowny i nieopłacalny. Fiat rozwiązał to zagadnienie tak, że wypożyczał własne tłoczniaki na okres potrzebny do wykonania rocznego zapasu, a potem komplet tłoczników transportowano do innych krajów, gdzie powstawały licencyjne modele tego samego wozu”.

Witold Jeleń, publikacja z 1977 r.



WŁOSKIE BALILLE



1932: Balilla 508 w wersji 3-biegowej

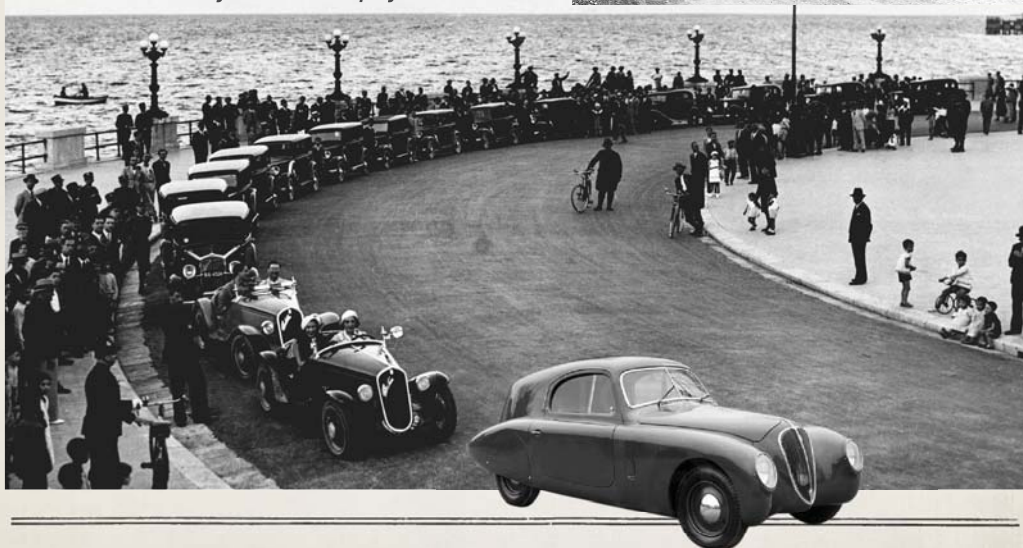
Model Balilla zadebiutował oficjalnie na salonie samochodowym w Mediolanie w kwietniu 1932 r. W swej pierwszej wersji posiadał skrzynię trzybiegową. Oferowano go na rynku w trzech odmianach karoserii: dwudrzwiowy hatchback, torpeda i spider. Produkowany był do 1934 r., a w sumie powstało 41 tysięcy egzemplarzy.

*Prędkość maksymalna: 80 km/h. Średnie zużycie paliwa: 8 l/100 km. Liczba miejsc: 4 osoby + bagażnik 50 kg. Pojemność skokowa: 995 cm³.
Moc maksymalna: 20 KM przy 3400 obr./min.*

1933: Balilla Sport 508 S

Był to niezwykle oryginalny spider, na którego karoserii widniał emblemat słynnej firmy projektowej Ghia. Auto produkowano w dwóch wersjach: Coppa d'Oro z błotnikami połączonymi ze stopniem i Mille Miglia z błotnikami osobnymi jak w motocyklu.

*Prędkość maksymalna: 110 km/h. Średnie zużycie paliwa: 9,5 l/100 km. Pojemność skokowa: 995 cm³.
Moc maksymalna: 30 KM przy 4400 obr./min.*



1934: Balilla 508 w wersji 4-biegowej

W Polsce znana jako Junak. Ta nowa edycja modelu Balilla w wersji 4-biegowej została wprowadzona na rynek w marcu 1934 r. Jej nadwozie o konstrukcji stalowej, bez drewnianego stelażu, miało nowocześniejszy wygląd i zaokrąglone linie. Wprowadzono bardziej owalną i pochyloną atrapę chłodnicy, wyoblono z tyłu bagażnik – dostępny z wnętrza auta – i przeniesiono koła zapasowe z błotników na jego tylną ścianę. Zwiększono rozstaw osi, moc i osiągi auta. Na zamówienie mogło być wyposażone w silnik o jednakowej pojemności skokowej, ale o mocy zwiększonej do 34 KM. Oferowano go w wersji hatchback z 2 i 4 drzwiami, spider i torpeda. Do 1937 r. wyprodukowano 71 700 sztuk tego modelu.

Prędkość maksymalna: 85 km/h. Średnie zużycie paliwa: 8,5 l/100 km. Pojemność skokowa: 995 cm³. Moc maksymalna: 24 KM przy 3800 obr./min.



1937: Balilla 1100, 508 C

Zastąpił czterobiegowy model Balilla 508 i zyskał bardziej nowoczesną stylistykę po modelu 1500. W zaledwie dwa lata, aż do wybuchu II wojny światowej, powstało ponad 57 tys. egzemplarzy tego samochodu. Z modelu 508 C wywodzą się: wersja L z dłuższym rozstawem osi i wersja MM (Mille Miglia), z silnikiem o mocy zwiększonej do 42 KM. W tej wersji zwyciężył w tym prestiżowym wyścigu drogowym w 1938 r., pokonując 1 620 km z rekordową jak na tamte lata średnią prędkością wynoszącą 112 km/h.

Prędkość maksymalna: 110 km/h. Średnie zużycie paliwa: 9 l/100 km. Pojemność skokowa: 1089 cm³. Moc maksymalna: 32 KM przy 4000 obr./min.

Start w Rajdzie Monte Carlo w 1937 r.

W XVII Rajdzie Monte Carlo uczestniczyły dwie załogi na Polskich Fiatach 508. Zdjęcie przedstawia pożegnanie Tadeusza Marka i jego pilota Józefa Jakubowskiego wyjeżdżających na rajd odkrytym Polskim Fiatem 508 S sprzed siedziby Automobilklubu Polski. Startowali na najtrudniejszej trasie z Palermo. Dotarli do celu, ale kłopoty z hamulcami, a potem zamieć w Dolomitach spowodowały, że zajęli 24 miejsce w swojej klasie (do 1500 cm³). Na seryjnym Polskim Fiatcie startowali też z Palermo zawodnicy Automobilklubu Śląskiego Stefan Świadek wraz z Leonem Breslauerem. Inż. Tadeusz Marek należał do czołówki polskich kierowców rajdowych i wyścigowych. Pracując w PZInż., a potem w zakładach Polski Fiat SA, był znakomitym konstruktorem silników. Już po wojnie, w Anglii, opracowywał silniki do wyścigowych samochodów marki Bentley, a największą sławę przyniósł mu silnik V819 napędzający samochód Jamesa Bonda – Astona Martina DB5.





1899: 3½ HP – 2 cyl.



1900: 6 HP – 2 cyl.



1900: 6 HP Corsa – 2 cyl.



1901: 8 HP – 2 cyl.



1902: 24 HP Corsa – 4 cyl.



1903: 12 HP Corsa – 4 cyl.



1903: 12 HP – 4 cyl.



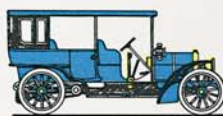
1903: 24 HP – 4 cyl.



1905: 100 HP Corsa
Gordon Bennet



1906: Brevetti Fiat – 4 cyl.



1907: 24 HP – 4 cyl.



1907: 60 HP – 6 cyl.



1910: 40/50 HP – 6 cyl.



1911: S 76 Record 300 HP
Corsa – 4 cyl.



1912: Zero – 4 cyl.



1910: Tipo 3



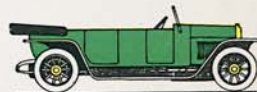
1915: 70 – 4 cyl.



1919: 501 – 4 cyl.



1919: 505 – 4 cyl.



1919: 510 – 4 cyl.



1927: 520



1927: 806 – 12 cyl.
Corsa G. Premio



1928: 521



1928: 525



1932: Balilla 3-biegowa



1933: Balilla Sport



1934: Balilla 4-biegowa



1935: 1500



1936: 500 Topolino



1937: Balilla 1100, 508 C



1938: 2800



1938: 1100 Mille Miglia



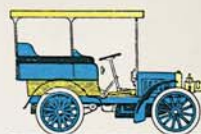
1901: 12 HP – 4 cyl.



1901: 10 HP – 2 cyl.



1902: 8 HP – 2 cyl.



1902: 12 HP – 4 cyl.



1904: 12 HP – 4 cyl.



1904: 60 HP – 4 cyl.



1904: 75 HP Corsa – 4 cyl.



1905: 12/16 HP – 4 cyl.



1907: 75 HP Corsa
Targa Florio



1907: 130 HP Corsa
G.P. di Francia



1908: 60 HP – 6 cyl.



1908: 1 Fiacre



1912: Tipo 3 Ter



1910: Tipo 4



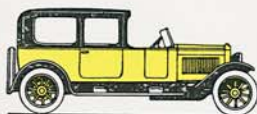
1910: Tipo 5



1914: 100 HP Corsa
G.P. di Francia



1922: 804-404 Corsa
G.P. di Francia – 6 cyl.



1922: 519



1925: 509



1926: 507



1928: 521 C



1929: 525 SS



1929: 514



1929: 514 S



1936: Ardita Sport



1935: Polski Fiat 508/III Junak

Modele Fiata od 1899 do 1939 r.

(rysunki Carlo Biscarettiengo)

ZATARTE ŚLADY TOPOLINO



Poniżej:
plan zakładu
na ulicy
Sapieżyńskiej,
gdzie
produkowano
Polskiego
Fiata 500.
(z lewej strony
montaż
i tapicernia,
z prawej
lakiernia)

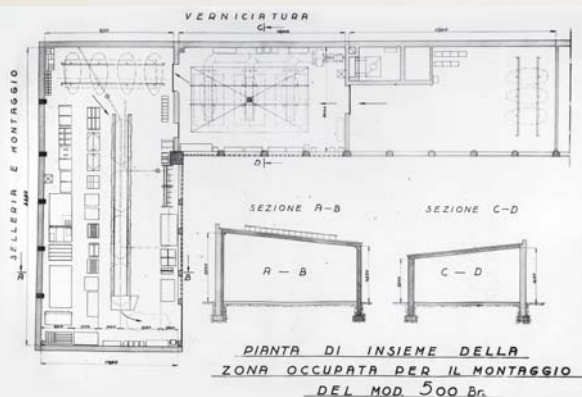
Produkcję Fiata 500, czyli Topolino – najmniejszego samochodu osobowego, zaprojektowanego przez Dantego Giacose, rozpoczęto w turyńskiej fabryce w Lingotto w 1936 r. Do Polski pierwsze autka trafiły bardzo szybko. I to nie tylko z Włoch. Powstawały również w Warszawie, przy ul. Sapieżyńskiej 6, a potem i Belwederskiej.

Przy Sapieżyńskiej, gdzie znajdowała się stacja obsługi samochodów Fiat i Polski Fiat, utworzono dla Topolino oddzielną linię montażową. Miesięcznie zjeżdżało z niej 50 samochodów. Według reklam spółki Polski Fiat S.A. były one montowane z zagranicznych zespołów „przy zastosowaniu licznych materiałów krajowych”. Samochodziki te, jak pokazuje zdjęcie zamiesz-

czone w książce „Automobilizm w Warszawie do roku 1939”, wykorzystywała również stołeczna poczta.

W artykule Andrzeja Glajzera, opublikowanym kilka lat temu w miesięczniku „Automobilista”, znajdują się wspomnienia Zdzisława Przygodzkiego, pracującego przed wojną w stacji przy ul. Sapieżyńskiej. Czytamy w nim: „Murowany płot oddzielający plac firmy od ulicy Konwiktorskiej stanowił tylną ścianę boksów garażowych, w których mieściła się montownia samochodów, wyłącznie modeli Fiat 500 i 1100 (montaż modelu 1100 rozpoczęto w roku 1938), które montowano na przemian”.

Za Topolino trzeba było zapłacić 3800 złotych. To niemało w porównaniu z ceną najpopularniejszego u nas Polskiego Fiata 508. Z dwudrzwiową karoserią kosztował on 5400 złotych, a od 1938 roku cena ta spadła w związku z wprowadzeniem 20-procentowej ulgi podatkowej. Prawdopodobnie staniałoby też i Topolino, ale... nie zdążyło. Produkcję i montaż samochodów przerwał wybuch II wojny światowej.



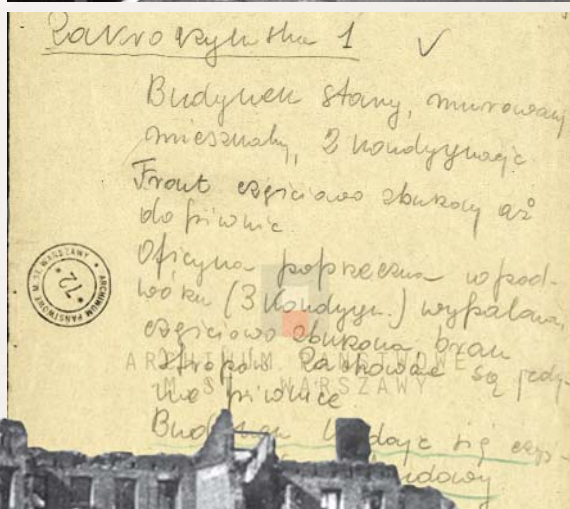
Zakłady przy ul. Sapieżyńskiej też już nie istnieją. Podczas Powstania Warszawskiego toczyły się tam zacięte walki. Po wojnie szczątki zabudowy rozebrano, a na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX wieku powstało osiedle Nowiniarska z niskimi blokami mieszkalnymi, część terenu zajęła szkoła. Na dodatek obecna numeracja budynków nie zgadza się z przedwojenną. Jak wynika z książki Juliusza Kuleszy o powstańczej Starówce, „Strona nieparzysta [ul. Sapieżyńskiej – dop. aut.] miała przed Powstaniem bardziej zwartą zabudowę, a jej posesjom odpowiadało zaledwie 12 po stronie parzystej. Wynikało to też z faktu powstania w latach 30. pod numerem 6 montażowni samochodowej Fiata, zajmującej prawie cały początkowy odcinek ulicy – aż do zakrętu. Hale montażowe mieściły się jednak w głębi posesji i było do nich równie blisko od zaplecza ul. Zakroczymskiej, gdzie znajdowało się drugie wejście”.

Gdy 3 lata temu poszukiwaliśmy na tym terenie śladów stacji Polskiego Fiata, Andrzej Głajzer podpowiedział nam, że sąsiadujący z kościołem o.o. Franciszkanów budynek, pomimo braku jednego piętra, to ten sam, który zaczęto wznosić na początku stycznia 1921 roku. Odwrócony tyłem do ulicy Zakroczymskiej w Warszawie, stanowił pierwszą zabudowę powstałej w lutym roku 1920 spółki Polski Fiat S.A. Dziś dom ten już nie istnieje.

Nadal stoi za to kompleks budynków z lat trzydziestych XX wieku ulokowanych między ulicami Belwederską a Nabelaką. Mieściły one niegdyś stację samochodową i warsztaty Chryslera, a niedługo przed wojną obiekty zostały przejęte i prze-

budowane przez Fiata. Obecnie zajmuje je komisariat policji i serwisy aut policyjnych. Zabudowania nie przypominają jednak w niczym eleganckiego obiektu, który przedwojenny miesięcznik „Auto” określał tytułem „Nowoczesna architektura i nowoczesne urządzenia”. Budynek od ul. Belwederskiej jest odbrany i oszepony dobudówkami. Tylko za murem można dostrzec zarysy dużej hali warsztatowej, w której kiedyś obsługiwano Fiata i montowano Topolino. Lepiej widoczna jest ona od ul. Nabelaka, gdzie wciąż istnieje prowadząca do hali brama – teraz zamknięta i pobazgrana.

Od góry:
Polski Fiat 500 na linii produkcyjnej oraz ruiny zakładu Polskiego Fiata po zakończeniu wojny wraz z opisem zniszczeń (Arch. Państw. m. st. Warszawy, 1945 r.)



TANGO I PLAKAT

„Ja mam, Ty masz, On będzie miał 508”.
Takim hasłem zaczynał się „skecz” filmowy
nakręcony w 1932 roku dla Polskiego Fiata.



Używając współczesnych określeń, był to chyba pierwszy w Polsce motoryzacyjny spot reklamowy. I tak jak obecnie, zaangażowano do niego najpopularniejsze w owych czasach gwiazdy filmów i teatryków rewiowych: Lenę Żelichowską, odtwórczynię jednej z ról w filmie „Szpieg w masce”, Adama Astona – wykonawcę takich przebojów jak „Jesienne róże” czy „Każdemu wolno kochać” oraz znanego aktora teatralnego Mieczysława Dowmuntę. To oni stali się wykonawcami tanga 508 Polski Fiat, do którego melodię napisał Wiktor Krupiński, kompozytor wielu szlagierów wykonywanych w najmodniejszych kabaretach okresu międzywojennego, takich jak Czarny Kot czy Cyrulik Warszawski. Ciekawostką historyczną jest, że Krupiński, realizując zamówienie Fiata, wykorzystał w tangu fragmenty utworu „Tęsknota” wcześniej skomponowanego przez siebie dla rewii „Podróż na księżyc”. Słuchając obu, można znaleźć zbliżone do siebie motywy muzyczne.

W niczym to jednak nie umniejsza znakomitej muzyki i wpadającego w ucho refrenu: „I na mym wozie pierwszej klasy/ wyruszam sobie hen w daleki świat. I wiezie mnie przez wsie i lasy/ nasz Polski Fiat, nasz Polski Fiat”. Tango szybko stało się przebojem. Adam Aston zaśpiewał je również na płycie nagranej w Syrenie Elektro, największej polskiej wytwórni płytowej w czasach II Rzeczypospolitej. Inicjatywy specjalistów ze spółki Polski Fiat świadczą o ich nowoczesnym podejściu. Już wtedy zdawali sobie bowiem sprawę z tego, że znane nazwiska w reklamach przyciągają klien-

wynajem apartamentu na szóstym piętrze warszawskiego hotelu Bristol. Plakat z logo spółki i jej adresem przy ul. Sapieżyńskiej 6 był szeroko rozpowszechniany, obraz zaś wisił w siedzibie Polskiego Fiata. Zaginął w czasie wojny, a jego los jest nieznany. Pozostał tylko plakat. Można go obejrzeć w wilanowskim Muzeum Plakatu, znajduje się także w Archiwum Historycznym w Turynie. Natomiast filmowy spot reklamy z taniem Polski Fiat znajduje się w zbiorach Centrum Historycznego Fiata w Turynie. Oczyszczoną cyfrowo wersję można znaleźć również w Internecie.



tów. W 1934 r. ponownie wyszli z oryginalnym pomysłem, zamawiając u Wojciecha Kossaka, jednego z najbardziej wziętych malarzy batalistów (współtwórcy Panoramy Racławickiej), plakat sławiący firmę i sprzedawane przez nią samochody. Obraz o tytule „Góralskie wesele” przedstawia na tle podhalańskiego krajobrazu wóz zaprzężony w dwa konie, który jest wyprzedzany przez samochód Polski Fiat 518. Wybór twórcy plakatu nie był zresztą przypadkowy, ponieważ Wojciech Kossak to jeden z pionierów automobilizmu w Galicji i pierwszy prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego. Jako ciekawostkę warto dodać, iż artysta umieścił w aucie wizerunki swoich dwóch córek – znanych literatek Marii Pawlikowskiej-Jasnorzewskiej i Magdaleny Samozwaniec. Nie wiemy, ile wyniosło honorarium za wykonaną pracę, ale wiadomo, że z tych pieniędzy Kossak opłacił roczny



FIAT W WOJSKU POLSKIM

Osobowe i ciężarowe Fiaty były obecne w wojsku polskim od pierwszych dni niepodległości, a nawet wcześniej, gdy trwała jeszcze I wojna światowa. Auta tej marki, używane przez żołnierzy polskich, pochodziły ze zdobyczy wojennych, pozostałe kupowano.

Pierwszymi Fiatami w polskiej armii były ciężarówki model 15 Ter nabyte (w liczbie ok. 200 sztuk) w latach 1919-1921 z włoskiego demobilu. Przy okazji kupiono też niewielką liczbę modeli osobowych. Zakupu tej niewielkiej partii nowych Fiatów na potrzeby armii władze wojskowe dokonały w powstałej w 1921 r. firmie Polski Fiat, która pełniła rolę oficjalnego reprezentanta marki w naszym kraju. Korzyści przedstawicielstwa z tych transakcji były dwojakie. Pierwszy stanowiła marża, drugim uwiarygodnienie marki i wzrost jej prestiżu, co przekładało się na wielkość sprzedaży cywilnej. Przeciętny Polak widząc, że wojsko sięga po jakiś samochód, był bowiem przekonany, że jest to marka pewna i niezawodna. W owym czasie obok sukcesów sportowych była to najlepsza i najsukuteczniejsza reklama w Polsce. Aby omówić samochody Fiata w Wojsku Polskim, temat ten należałoby podzielić na dwie części:

na lata 1918-1931, gdy w grę wchodziły wozy wyprodukowane we Włoszech, oraz na lata 1932-1939, kiedy Polskie Fiaty dla wojska były montowane w Państwowym Zakładach Inżynierii, a później produkowane w Fabryce Samochodów Osobowych i Półciężarowych. Jak już wspomniałem, pierwsze Fiaty w wojsku polskim stanowiły auta pochodzące ze zdobyczy wojennych i powojennych zakupów demobilowych. Były to m.in. ciężarówki 15 Ter i osobowe Tipo 2B. W latach 20., prawdopodobnie za pośrednictwem firmy Polski Fiat, wojsko kupiło także pewną liczbę włoskich Fiatów: 521, 522, 524.

Po podpisaniu w 1931 r. umowy licencyjnej pomiędzy Państwowymi Zakładami Inżynierii i firmą Fiat, rozpoczęto budowę nowej fabryki, a w halach PZInż. równolegle ruszył montaż instruktażowy (przedprodukcyjny) Fiatów z części dostarczonych z Włoch. Auta pochodzące z tego montażu miały w pierwszym rze-

Polski Fiat 621.
Manewry
wojska
polskiego pod
Rzeszowem,
1938 r.



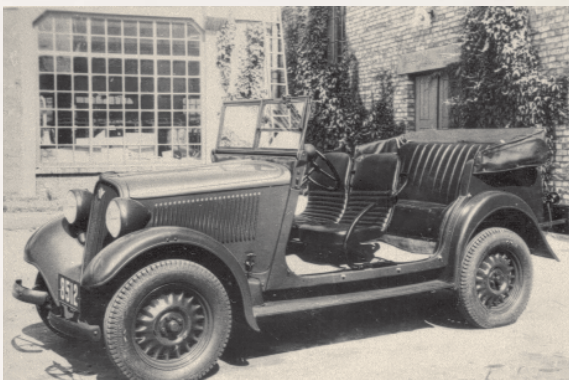
dzie zaspokoić potrzeby polskiej armii. Na warszawskim Grochowie przystąpiono do montażu osobowych Fiatów: 508/I kareta, otwartego 508 Spider Militaire oraz większych 514, 515, 522, 524. Montowano także ciężarówki 614, 621. W PZInż. pojawiły się również ciężarowe Fiaty 625 i 635, ale nie ma jednak pewności, czy zostały one zmontowane w Warszawie, czy też dotarły do Polski w całości. W 1934 r. w instruktażowym montażu przedprodukcyjnym pojawiły się nowe Fiaty – osobowy 518 i nieco później ciężarowy 618.

Na podwoziach wspomnianych samochodów powstały ponadto krótkie serie wozów do konkretnych zadań wojskowych. Takimi autami były na przykład Polski Fiat 508/I Radiowy ze specjalnym nadwoziem zamkniętym czy Polski Fiat 614 Sanitarka.

W 1935 r. ruszyła produkcja Polskich Fiatów w nowo wybudowanej Fabryce Samochodów Osobowych i Półciężarowych. Wytwarzanie rozpoczęło od ciężarówek 621, a kilka miesięcy później od osobowego modelu 508/III. Pierwsze egzemplarze trafiły oczywiście do wojska.

Równolegle z produkcją rozpoczęto prace nad wersjami pochodnymi. W ramach tych działań powstały prototypy, z których kilka wdrożono do produkcji w niewielkich seriach: Polskie Fiaty 508 III, uterenowiony łazik (z napędem 4x2), pick-up, furgon i nieco później ciągnik 508/518 (w kilku wariantach). Na bazie ciężarówki Polski Fiat 621 powstał ciągnik półgąsienicowy oznaczony wz. 34. W pojeździe tym tylne koła zastąpiono mechanizmem gąsienicowym.

W 1936 r., po rozszerzeniu gamy modeli produkowanych w FSOiP o osobowego Polskiego Fiata 518 i ciężarowego 618, rozpoczęto prace nad wykorzystaniem ich do zadań wojskowych. W ramach tych działań powstał, wdrożony do produkcji, Polski Fiat 518 Łazik. W przypadku cięż-



zarowego 618 pracowano nad zastosowaniem w nim napędu 6x4. Prace nie wyszły jednak poza etap prototypu. Warto mimo to wspomnieć, że konstruktorem zawieszenia i układu napędowego tego pojazdu był Mieczysław Bekker, późniejszy współkonstruktor pojazdu, który jeździł po księżycu.

Oprócz wymienionych już samochodów Fiat i Polski Fiat jednostkowo powstawały też wersje specjalne do zadań w konkretnych formacjach wojskowych. Wojsko kupowało także czasami pojedyncze egzemplarze pojazdów marki Fiat do badań porównawczych. Tak na przykład w armii znalazł się lekki czołg Fiat 3000.

Ważne jest również, że silniki Polskich Fiatów 508, 518, 621 były licznie wykorzystywane w różnych pojazdach, które w swojej nazwie nie miały słowa „Fiat”. Najlepszym tego przykładem są tankietki TKS, innym drezyny kolejowe. Podwozia i układy napędowych Polskich Fiatów były też bazą wielu innych pojazdów, prototypowych i produkowanych seryjnie. 

Od góry:
Fiat 521 na
ćwiczeniach
wojskowych,
1932 r., Polski
Fiat 508 III
Łazik oraz
pożarniczy
Polski Fiat
621 L





NA SPORTOWYCH TRASACH

Fiat od początku swego istnienia postawił na sport. Wyścigi samochodów pokazywały ich możliwości na drogach i były jednym z elementów propagowania turyńskiej firmy.

Vincenzo
Lancia na
Fiacie 28-40 HP,
zwycięzca
Targa Florio,
Sycylia 1907 r.

Uż w 1899, roku powstania Fabbrica Italiana Automobili Torino, na trasie Verona-Mantua wystartował współzałożyciel przyszłego koncernu Giovanni Agnelli, rywalizując m.in. z Ettore Bugattim. W barwach włoskiej firmy startowali sławni w tamtych latach zawodnicy, jak Vincenzo Lancia, Alessandro Cagno, Felice Nazzaro. Kolejne lata to pasmo sukcesów w Europie: trzecie miejsce w 1906 r. i zwycięstwa w 1907 r. w Grand Prix Francji, w rozgrywanym na Sycylii Targa Florio także w 1907 r., wyścigu w górach Taunus w pobliżu Frankfurtu o nagrodę cesarza Niemiec Wilhelma II (Kaiser Preis) czy kolejne I miejsce w wyścigu Le Mans w 1911 r. To tylko kilka przykładów sukcesów samochodów z turyńskiej fabryki.

Sportowe zmagania oglądali przecież nie tylko widzowie stojący przy wyścigowych trasach. O wyczynach kierowców i sukcesach Fiata pisała także ówczesna prasa. Nie tylko we Włoszech. Informacje o nich docierały również do odległej Polski. A to generowało zainteresowanie marką.

Sprawdzający Fiaty na tereny zaboru rosyjskiego Dom Handlowy Herman Meyer, np. w 1911 r. reklamował się w piśmie „Lotnik i Automobilista”, a potem reklamy zamieszczał w nim Jan Drozdowski zarządzający Oddziałem Warszawskim Towarzystwa Akcyjnego



Fiat. Firma brała udział w pierwszej wystawie samojazdów i silników w Warszawie, odbywającej się w czerwcu 1914 r. na Agrykoli, gdzie Fiat wystawił najwięcej, bo aż 7 samochodów wyróżniających się zdaniem „Lotnika i Automobilisty” „wytwornością, sprawnością, elegancją formy i specjalnie wysoką budową”. Drozdowski doceniał zresztą rolę sportu w popularyzowaniu Fiatów. Sam w 1914 r. uczestniczył, oczywiście za kierownicą Fiata, w rajdzie zwanym wówczas „jazdą konkursową”. Można powiedzieć, że brał przykład z samej „góry”, czyli prezesa Giovanniego Agnelli.

Tak więc w czasach, kiedy nie było jeszcze u nas spółki Polski Fiat, opinie o sukcesach włoskiego producenta miały znaczenie dla rodzimych automobilistów. Wydawane w Krakowie „Czasopismo Automobilowe” w kwietniu 1920 r. pisało: „W r. 1907, pamiętnym roku przesilenia przemysłu automobilowego, Fiat bierze udział we wszystkich wyścigach i zwycięstwach, bijąc wszystkie marki europejskie i amerykańskie. Wydaje się po prostu, że nikt nie może zwyciężyć w wyścigach, jeśli Fiat staje do biegu”.

Rekordy prędkości modele Fiata osiągały zresztą już od początku XX wieku. Jak informował miesięcznik „Auto” z 1921 roku, w 1907 r. Fiat uzyskał 113,6 km/h, w 1922 r. – 127,7 km/h, a podczas Grand Prix Francji jedno okrążenie przebył z prędkością 142,2 km/h. „Ten sam samochód Fiat prowadzony przez Pietro Bordino w Tours uzyskał na prostej drodze 197 km. Wynik ten został stwierdzony przez Automobilklub Francji” – informowało „Auto”.

Polska nie była potęgą motoryzacyjną. W Warszawie przed I wojną światową zarejestrowanych było ok. 400 aut, a w 1938 r. po polskich drogach jeździło 34 tys. samochodów i prawie 10 tys. motocykli – mniej niż w tym czasie w samym Paryżu. Mimo to automobilizm miał u nas wielu zwolenników, nie brakowało też chętnych do rywalizacji sportowej. Startujący w tamtych czasach zawodnicy, poza umiejętnościami



prowadzenia i wiedzy technicznej o swoim pojeździe, musieli mieć jednak także dobrą kondycję, gdyż rajdy organizowano na bardzo długich trasach. Np. podczas rozegranego w 1923 r. rajdu Warszawa-Cieszyn-Zakopane-Stryj-Kołomyja-Lwów-Warszawa należało przejechać 2 059,5 km, a w najdłuższym w historii Rajdzie Automobilklubu Polskiego w 1939 r. aż 4,5 tys. km.

W zmaganiach tych uczestniczyły oczywiście Fiaty – we wspomnianym wcześniej rajdzie z 1923 r. tylko trzy, ale pod koniec lat trzydziestych, gdy na rynku były już dostępne licencyjne

Od góry:
G. Agnelli
(pierwszy
z prawej) po
zwycięstwie
zespołu Fiat
w Kaiser
Preis, 1907 r.,
P. Bordino na
Fiacie 804-404
Corsa, 1922 r.
oraz V. Lancia
za kierownicą
Fiatu 28-40 HP





Powyżej:
Jan Ripper
i jego Fiat 1100,
którym
startował
w Rajdzie A.P.,
1938 r.
Na dole:
Hrabina Maria
Tarnowska
z wyścigowym
Fiacie 519,
1929 r.

Fiaty z PZInż., na starcie stanęło ich znacznie więcej. Odnosiły też niemałe sukcesy. Rekordowy pod tym względem był rok 1938. Nie tylko dlatego, że w XI Międzynarodowym Rajdzie A.P. zwyciężył Jan Ripper w Fiacie 1100. Wśród 62 uczestników było 34 Polaków i aż 14 z nich startowało w Fiatach, w tym 9 w Polskich Fiatach 508. Poza nimi najsilniejszym Fiatem 1500 jechał Stefan Łączkowski, Fiatami 1100, poza Ripperem, Stanisław Żychorń, Stefan Pronaszko i Włoch Renato Ghisalba. Za kierownicą najmniejszego Fiata 500 (czyli Topolino) wystartował Wiesław Tyrakowski. Nagrodę regulaminową ministra spraw

wojskowych otrzymał zespół fabryczny Polskiego Fiata S.A. (Jan Ripper, Renato Ghisalba i Stefan Pronaszko), a zespół klubowy otrzymał nagrodę Automobilklubu Polski. „Druzgocące zwycięstwo Polskiego Fiata nad kierowcami Auto-Unionu i Adlera było jedynym naprawdę wartościowym zwycięstwem automobilistów polskich nad niemieckimi” – pisał w miesięczniku „Auto” red. Tadeusz Grabowski, relacjonując tę imprezę.

Ówczesne rajdy nie przypominały współczesnych również z powodu całkiem innych zasad ich rozgrywania. Wystarczy zresztą zajrzeć do rajdowego regulaminu z 1930 r., by znaleźć przepisy dla nas zupełnie egzotyczne. Ich przestrzegania pilnowano zresztą rygorystycznie. W każdym z rajdowych aut, oprócz kierowcy i mechanika, jeździł również kontroler sportowy, którego zadaniem było zwracanie uwagi na uchybienia zawodników i wpisywanie ich do książki drogowej.

Załogi były zdane na własne siły przy naprawach samochodów, dlatego wiele zależało od drugiej po kierowcy osoby, czyli mechanika. Pełnił on również funkcję pilota, a także, zgodnie z ówczesnymi zaleceniami, podawał „kierowcy zapalone już papierosy, jadło, napoje, segregując je według zasad sztuki kulinarnej. Jego też rzeczą jest, by przed wyjazdem zaopatrzyć wóz we właściwe „alkohole”, piwa, lemoniady i odpowiednie zakąski, nie rozpuszczające się od gorąca” – relacjonowało „Auto” w numerze 5 z 1930 r.

Podczas rajdu odbywały się próby sprawności maszyn i regularności jazdy, testy szybkości tzw. płaskiej i górskiej, zrywu silnika i hamowania, a na koniec przeprowadzano szczegó-





łowe badania techniczne samochodu, przynajmniej punkty karne za każdą niesprawność lub brak jakiegokolwiek z elementów auta. Trzeba przy tym pamiętać, że ówczesne drogi nie były najczęściej utwardzone, za to pełne wertepów, błota i kurzu.

Rajd Polski, noszący przed wojną nazwę Międzynarodowy Rajd Automobilklubu Polski, jest – po rajdzie Monte Carlo – jedną z najstarszych tego typu imprez. Pierwsza jego edycja odbyła się w 1921 r. Oprócz niego organizowano wiele mniejszych, lokalnych zawodów sportowych, zjazdów gwiazdzistych, jednodniowych jazd konkursowych połączonych z różnymi próbami sprawnościowymi. Uczestniczyli w nich zarówno uznani kierowcy sportowi, jak i amatorzy. Auta były zazwyczaj podzielone na kategorie według pojemności silników i na podstawie tych kryteriów przyznawano nagrody

ich kierowcom. I tak podczas „VI Zjazdu Gwiazdzistego” nad morze, który odbył się 30 lipca 1932 r., pierwszą nagrodę w kategorii do 1500 cm³ zdobyła firma Polski Fiat, która wystawiła na start trzy swoje maszyny. Natomiast w „Jednodniowej jeździe konkursowej A.P.”, która według relacji pisma „Auto” z 1933 r., „została pomyślana jako impreza wśród sportowa, a na wprost towarzyska” trasę z Warszawy do Radomia przez Nowe Miasto i z powrotem przez Białobrzegi pokonało w 1933 r. 21 samochodów. Polskie Fiaty „zgarnęły” w niej nagrody oraz plakiety złotą, srebrną i brązową w kategorii I (do 1500 cm³). W zawodach tych swoje nagrody przyznał też Polski Fiat: Stanisławowi Przygodzkiemu za najlepsze wyniki w I kate-

BEZAPEŁACYJNE ZWYCIĘSTWO
SAMOCHODÓW

FIAT
Mod 525

1-SZA NAGRODA A. P.

W IX RAIDZIE MIĘDZYNARODOWYM A. P.
22–29. VI. 30

w kategorii samochodów turystycznych
60 punktów dodatkich, 20 punktów ponad
najbliższym współzawodnikiem tejże kategorii.

NAGRODA POMORSKIEGO A. KL.

w Zjeździe gwiazdzistym nad morze 25–28. VI. 30 zdobyła pierwszą
I. Średzkiego na samochodzie FIAT 525 SS, ze skutecznym
natężeniem 11000 kilometrów, (2150) przejeżdżanych
w przepisanym czasie na pneumatykach DUNLOP.

POLSKI FIAT S. A.
BIURO SPRZEDAŻY I SALON WYSTAWOWY
WARSZAWA, WARSZAWSKO-POMORSKICH 11
MOTEL BOKOROWSKI, TELEFON: 50-34 i 41-42

Na dole, po lewej:
artykuł o Rajdzie
A.P. z czasopisma
Światowid nr 26
z 1939 r.
Poniżej: wyścig
samochodowy
w Ojcowie.
Ripperowie przed
Polskim Fiatem
1500, od lewej:
Wilhelm, Marian
i Jan





gorii i Witoldowi Rychterowi za najlepszy wynik w próbie szybkości samochodu turystycznego. Warto też wspomnieć, że już przed wojną odbywały się jazdy „o kropelkę”, demonstrujące oszczędne zużycie paliwa w samochodach. I tak np. w 1938 r. podczas konkursu zorganizowanego przez Automobilkлуб Polski został

pobity rekord Polski: „Pan Pronaszko przebył na 5 litrach benzyny 141 km i 150 m z przeciętną szybkością 44,5 km/godz. – oczywiście na Fiacie 500!” – informowało „Auto” w numerze 9 z 1939 r. W tym samym numerze zamieszczono także notatkę o podobnej imprezie zorganizowanej przez Automobilkлуб Francuski. W czasie jej trwania samochody pokonały trasę z Paryża do pięciu miast – wszystkie pierwsze miejsca zajęły Fiaty 500 i 1100, które okazały się najbardziej ekonomicznymi autami.

Bardziej towarzyskimi niż sportowymi imprezami motoryzacyjnymi były Konkursy Piękności, na których prezentowały się zarówno najnowsze modele pojazdów, jak i ich właściciele, a zwłaszcza panie w oszłamiających kreacjach. To podczas takiego konkursu, zorganizowanego przez Automobilkлуб Polski w czerwcu 1932 r. w Warszawie, zaprezentowano po raz pierwszy Polskie Fiaty wykonane w Państwowych Zakładach Inżynierii: samochód osobowy 524L, podwozie autobusowe 621R i podwozie półciężarowe 614. Jak zauważyła ówczesna prasa, wystawione modele stały się sensacją pokazu, a nagrodę publiczności otrzymał Fiat 524L.

Inną atrakcją tych czasów były gymkhany (czyt. „dżymkana”), tj. samochodowe konkurencje zręcznościowe. Uczestniczyli w nich głównie mężczyźni, ale np. w 1926 r. na boisku „Sokoła” zwyciężyła jadąca Fiatem Wanda Stabrowska, tracąc jedynie punkty karne na wadze-huśtawce. Natomiast w kolejnej takiej imprezie triumfowała Klementyna Słowińska, rywalizująca z mężczyznami podczas imprez organizowanych przez Automobilkлуб Wielkopolski. Kierowanie ówczesnymi samochodami wymagało sporej siły i wytrzymałości, a więc było ciężkim zadaniem dla pań. Mimo to sportem zajmowały się już od początku automobilizmu, startując w imprezach organizowanych jeszcze przez Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego. W 1926 r. Automobilkлуб Polski zorganizował I Rajd Pań na 305-kilometrowej trasie, wiodącej z Warszawy przez Jabłonnę, Se-

1500 FIAT



RALLYE MONTE CARLO

W kategorii wozów 1.500 cm³

Pierwsze miejsce
w 1936 r. zajęł startując z Aten
pp. Cichini i Martinek na 508 Fiat

Pierwsze miejsce
w 1937 r. zajęł startując z Palermo
p. Villorisi na 1.500 Fiat

Ta regularność zwycięstw jest znamienna
dla doskonałej jakości samochodów

FIAT

POLSKI FIAT
S.A. WARSZAWA

Oddziały, Przedstawicielstwa i stacje we
wszystkich większych miastach Polski

**Fiat 1500
podczas próby
szybkości
górskiej, droga
na Równię,
Ustron 1938 r.**

FIAT **PIERWSZY w zespole i indywidualnie
w XI Międzynarodowym Raidzie A. P.**

Zespół montowanych w kraju seryjnych samochodów
FIAT 1100 przeszedł wszystkie próby bez żadnego defektu
technicznego osiągając najlepsze wyniki i zdobywając

NAGRODĘ SPECJALNĄ M. S. WOJSK. DLA ZWYCIĘSKIEGO ZESPOŁU FABRYCZNEGO

oraz

I-e miejsce p. J. Ripper na FIAT 1100 III-e miejsce p. S. Pronaszko na FIAT 1100
II-e miejsce p. R. Ghisalba na FIAT 1100 V-e miejsce p. S. Zychon na FIAT 1100
w I-siej klasie wozów do 1100 ccm.



R. GHISALBA



J. RIPPER



S. ZYCHON



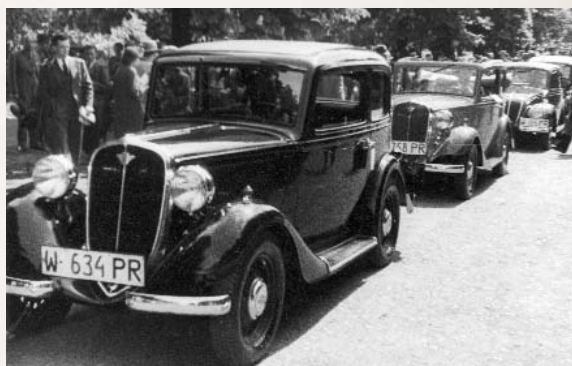
S. PRONASZKO





rock, Wyszków i Zambrów do Łomży, a następnie przez Pułtusk i Zegrze znów do Warszawy. Na jego starcie stanęło 16 załóg. Były wśród nich panie związane z motoryzacją, jak Halina Regulska, żona Janusza Regulskiego, wiceprezesa Automobilklubu Polski, wspomniana już Klementyna Śliwińska, a także np. Hanna Schiele, żona właściciela słynnego warszawskiego browaru Haberbusch i Schiele.

W drugim Rajdzie Pań, na trasę mającą 605 km, wyjechało 14 zawodniczek, wśród nich Halina Rychter, żona znakomitego automobilisty, znana dziennikarka motoryzacyjna Maria de Lavaux, Helena Fromowa, żona właściciela szkoły jazdy, a także panie związane „węzłami małżeńskimi” z firmami motoryzacyjnymi. Były to Greta Turnau (żona przedstawiciela Citroëna), Zofia Mariańska (żona przedstawiciela Dodge'a) i Nadzieja Marchlewska (żona Tadeusza Marchlewskiego, dyrektora Polskiego Fiata). To właśnie ona, startując oczywiście w Fiacie, wygrała ten rajd. Nadzieja Marchlewska uczestniczyła zresztą w wielu imprezach motoryzacyjnych. Jeszcze tego samego roku wystartowała Fiatem w wyścigu płaskim organizowanym przez Automobilklub Łódzki, zwyciężając w kategorii aut o pojemności skokowej do 1100 cm³. Zdobyła też nagrodę za najlepsze wyniki pań w IV Zjeździe Gwiazdzystym w 1932 r. i na próbie „złej drogi” podczas Jednodniowej jazdy konkursowej A.P. w 1933 r.



Fiatem 509 jeździła też Halina Regulska, zwyciężczyni trzeciego Rajdu Pań.

Kobiet w sporcie automobilowym było zresztą znacznie więcej. Należała do nich także Stella Zagórna, uczestnicząca trzykrotnie w rajdzie Monte Carlo, po raz ostatni w 1939 r.

W latach międzywojennych w Polsce organizowano bardzo dużo imprez dla automobilistów. W każdym numerze miesięcznika „Auto” ukazywały się informacje o zawodach i zaproszenia na kolejne imprezy. Oto kilka przykładów z sierpniowego numeru 1939 r.: 3 września Śląski Rajd Górski, 10 września Nocna Jazda Meldunkowa, 17 września Rajd po Lubelszczyźnie, 24 Jazda terenowa. Z tego kalendarza już nikt nie skorzystał, bo był to ostatni numer, jaki ukazał się przed wybuchem wojny. A ta przekreśliła wszystkie plany na wiele lat. 

Od góry:
Rajd Dookoła Śląska w 1933 r., samochody marki Fiat na starcie w Katowicach.
Niżej:
Fiaty 508/III i Topolino podczas konkursu w 1936 r.

Bibliografia

- Archivio Storico Fiat, I primi quindici anni della Fiat, Verballi dei Consigli di Amministrazione 1899-1915, Milano 1987
- Archivio Storico Fiat, Verballi dei Consigli di Amministrazione 1915-1930, Milano 1991
- Automobilklub Polski 1909-2009 Monografia, Warszawa
- D. Bigazzi, La Fiat sul mercato mondiale fino al 1940, Archivio Storico Fiat, 1991
- G. Chmielewski, J. Szymanek, Rajdowe Kroniki 1921-2014, Kraków
- M. Chrzanowski, Motoryzacja Wojska Polskiego 1921-1939, Warszawa 2007
- F. De Sanctis, L. Nardi, Documenti e dati per lo studio della Fiat all'estero, Archivio Storico Fiat 1993
- M. i J. Łozińscy, W przedwojennej Polsce, 2012
- J. Majewski, Warszawa nieodbudowana, Veda, Warszawa 2003
- M. W. Majewski, Rozwój Motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej, Kraków 2016
- Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Documenti per la storia delle relazioni italo-polacche (1918-1940), Roma 1989
- Motoryzacja Polski w świetle opinii publicznej, Warszawa 1934
- Polska Droga Fiata, Satiz Poland Sp. z o.o., Bielsko-Biała 2018
- A. Rostocki, J. Tarczyński, Automobilizm w Warszawie do roku 1939, Warszawa 1988
- T. Szczerbicki, Pojazdy Wojska Polskiego 1914-1939, Łódź 2015
- S. Szelichowski, Dzieje polskiej motoryzacji, Łódź 2012
- J. Tarczyński, T. Szczerbicki, Samochody osobowe Polski Fiat 508 i 518, Warszawa 2003
- K. T. Toeplitz, Rodzina Toeplitzów Książka mojego ojca, Iskry
- Tutte le Fiat, Editoriale Domus, 1996
- G. Volpato, Il caso Fiat, Torino 1996
- J. Warszawski, Współpraca polskiego przemysłu motoryzacyjnego z firmą Fiat w latach 1931-1990, SGPiS, Warszawa 1980
- A. Władyka, Fiat, Warszawa 1977

Prasa

- Nowości Ilustrowane, Kraków 1904-1925
- Lotnik i Automobilista, Warszawa 1911-1914
- Świat, Warszawa 1919-1939
- Czasopismo automobilowe, Kraków 1920-1921
- Auto, Warszawa 1921-1939
- Światowid, Kraków 1924-1939
- Samochód Motocykl Samolot, Poznań 1934-1938

