



Mirosław Derecki
OD CZOŁGU DO „LUBLINA”
ROZMOWA Z INŻ. JERZYM NAPIÓRKOWSKIM

- Z Lublinem jest pan związany od lat bez mała czterdziestu. To znaczy od chwili, gdy w 1951 roku, po wyjeździe ze Starachowic, gdzie kierował pan Fabryką Hamulców w Zakładach Starachowickich, objął pan stanowisko głównego inżyniera powstającej właśnie to Lublinie Fabryki Samochodów Ciężarowych. Jest pan więc jednym z tych ludzi, którzy historię powstania i pierwszych kilkunastu lat działalności FSC znają na wylot. Z drugiej strony, pan sam, choć już od 1975 roku na emeryturze, jest postacią dobrze znaną i szanowaną w tutejszym środowisku inżynieryjno-technicznym. Zarówno, jako doskonały fachowiec, jak i wieloletni działacz SIMP-u. Mało kto wie natomiast o pańskiej niezwykle interesującej karcie życia w latach przedwojennych w przemyśle zbrojeniowym i o burzliwych losach wojennych, jako oficera Polskich Sił Zbrojnych...

- Namawiają mnie, żebym napisał wspomnienia. I istotnie, byłoby o czym pisać. Ale jakoś wciąż się nie mogę do tego zabrać. Życie nie poskąpiło mi zarówno przyjemnych, jak i gorzkich doświadczeń, a los kierował mnie w różne strony Europy już od wczesnego dzieciństwa i to w okresach niezwykle wyjątkowych wydarzeń... Czy wie pan, że jako kilkuletni chłopiec oglądałem rewolucyjną Moskwę roku 1917, marynarzy z „Aurory”, a potem przeżyłem niezwykle, trwającą trzy miesiące podróż w pociągu repatriacyjnym zmierzającym ku Warszawie?

- A skąd się pan wziął w Moskwie? Przecież mieszkaliście w Łomży, gdzie przed pierwszą wojną światową pański ojciec, Mieczysław Napiórkowski, był adwokatem?

- Wiele osób wyjeżdżało wtedy w głąb Rosji w obawie przed walkami frontowymi. Mój ojciec znalazł w Moskwie pracę jako nauczyciel w polskiej szkole. Mieszkaliśmy niedaleko obecnej ulicy Gorkiego, na Raźdiestwienskim Piereułki, w jednej z kamienic czynszowych należących do rosyjskiego multimilionera, księcia Oboleńskiego. Jeden z jego przodków otrzymał od cara za zasługi milion dziesięcin ziemi. Okazały się one niezwykle zasobne w surowce mineralne. Na tych właśnie terenach stanął później Magnitogorsk.

Oboleńscy byli ludźmi niegłupimi: szybko zorientowali się w niezwykłym bogactwie posiadanych terenów. Zaczęli wznosić huty, budować kopalnie, a do budowy sprowadzali wybitnych fachowców z Niemiec i z Anglii. W ekipie angielskiej pracował, m. in. niejaki Westinghouse. To właśnie on stał się wynalazcą kolejowego hamulca próżniowego. Taki hamulec był mu potrzebny wówczas dla wagoników poruszających się po stromych chodnikach magnitogorskich kopalń. Westinghouse opatentował później, już w Anglii, swój wynalazek i zbił na nim fortunę. Mówię o tym, bo gdy jako młody człowiek pracowałem na początku lat trzydziestych w warszawskiej fabryce wagonów „u Lilpopa”, to miałem między innymi do czynienia właśnie z próżniowymi hamulcami Westinghouse'a i często, nachodziło mnie wówczas wspomnienie dzieciństwa, spędzonego w kamienicy książąt Oboleńskich w Moskwie.

- Jak to się stało, że pan, syn prawnika, humanisty, wybrał zawód techniczny, profesję inżyniera mechanika?

- Po prostu mechanika mnie interesowała. Może też przyczynił się do tego fakt, że warszawskie gimnazjum im. Staszica, do którego uczęszczałem, miało swoiste tradycje techniczne: zostało ufundowane przez Stowarzyszenie Techników Polskich. Pewnie także nie bez znaczenia był fakt, że nauki pobierałem „za panowania Jana Zydlera” -jak to się u nas wtedy mówiło - dyrektora, a zarazem znakomitego matematyka, autora licznych podręczników. Jan Zydler był też profesorem na Uniwersytecie Warszawskim i to mu jeszcze przydawało nimbu w naszych oczach. Więc niejako z rozpędu wstąpiłem następnie do Wyższej Szkoły Budowy Maszyn i Elektromechaniki - słynnej technicznej „szkoły Rotwanda i Wawelberga”. Po jej ukończeniu znalazłem pracę w warszawskiej Fabryce Wagonów Lilpop, Rau i Loewenstein, w wydziale ogólnonarzędziowym.

- To był początek lat trzydziestych?

- Ściślej: koniec roku 1932. O pracę trzeba było się dobrze starać, bo jak wiadomo, były to lata kryzysu. Nasza firma znalazła się jednak w szczęśliwej sytuacji: „Lilpop” otrzymał kredyt jednego z amerykańskich banków na wykonanie rozjazdów oraz wagonów tramwajowych dla komunikacji miejskiej w Bukareszcie. Wówczas po raz pierwszy w życiu zetknąłem się z problematyką organizacji pracy i planowania na najwyższym światowym poziomie: bank amerykański przysłał do naszych zakładów wybitnego specjalistę w tej dziedzinie, Wallace Clarka. Wtedy właśnie miałem możliwość zapoznania się z wykresami Gantta, którymi Clark posługiwał się przy planowaniu.

Clark spowodował m.in., że czas montażu wagonu na stanowisku (nie było wówczas pracy taśmowej), trwający dotychczas, 150 dni, skrócono u „Lilpopa” do 28 dni. Dzięki temu fabryka zyskała szereg wolnych stanowisk pracy i na uzyskanej w ten sposób przestrzeni

montażowej przystąpiono do montowania amerykańskich samochodów osobowych „Chevrolet”, przywożonych w częściach statkami ze Stanów Zjednoczonych.

Pewnie to, co teraz powiem, będzie dla pana zaskoczeniem: otóż „samochodowy interes” rozwijał się tak dobrze, że dyrekcja fabryki postanowiła wybudować osobną wytwórnię samochodów. Gdzie? Wybór padł na Lublin!

Rozpoczęto od wznoszenia wielkiej hali montażowej na skraju miasta, w pobliżu toru kolejowego wiodącego w kierunku Świdnika i Chełma. Budowa postępowała bardzo szybko. Pamiętam, że w 1939 roku prowadzono już prace wykończeniowe hali montażu samochodów. Oczywiście, wojna przerwała budowę fabryki, ale to, co zdołano zbudować pod kierunkiem do dziś żyjącego w Lublinie, inżyniera Czernasia, przetrwało w doskonałym stanie do chwili, kiedy rozpoczęto tutaj wznoszenie Fabryki Samochodów Ciężarowych. I coś panu jeszcze powiem ciekawego: ta pierwsza hala jest nadal w doskonałym stanie. Ona, jako jedyna, nie przecieka. Nie ma trudności, w odróżnieniu od później wzniesionych budynków, z jej wentylacją, ogrzewaniem itp. itp.

- O ile mi wiadomo, „u Lilpopa” zbyt długo miejsca pan nie zagrzebał?

- Udało mi się przejść do pracy o wiele bardziej interesującej: do Biura Badań Technicznych Broni Pancernych, którego warsztat doświadczalny znajdował się w podwarszawskim Ursusie. Biuro Badań podlegało Ministerstwu Spraw Wojskowych. Dlatego zawsze miałem w kieszeni dwie legitymacje: firmy „Ursus” oraz M.S.Woj.

- ?

- Bo na przykład, gdy wyjeżdżałem za granicę (tak jak to było z moją podróżą służbową w 1938 roku na wystawę samochodową w Berlinie) w charakterze obserwatora, to wcale nie chciałem się chwalić moją właściwą pracą.

- A jaka to była praca?

- W skład uzbrojenia polskiej broni pancernej wchodziły wówczas m.in. dwuosobowe, wyposażone w karabin maszynowy, tankietki Carden-Loyd. Produkowane one były następnie w Ursusie pod nazwą TK, a jeszcze później, po przepracowaniu przez polskich konstruktorów, znane, jako TKS, napędzane silnikiem Fiata. W pewnym momencie zdecydowano się wyposażyć TKS-y w czterdziestokonny silnik Forda; miał on się stać silnikiem podstawowym dla tych maszyn. Równocześnie w Fabryce Karabinów w Warszawie inżynier Bronisław Jurek opracował własny wariant działka dwudziestomilimetrowego, które miało być wprowadzone do uzbrojenia TKS-u. I właśnie wówczas, w 1938 roku, otrzymałem polecenie zaprojektowania i opracowania jarzma (obsady) dla tego działka; wraz z miejscem na przyrządy celownicze, które projektował inż. Minkiewicz z Polskich Zakładów Optycznych na Pradze. To właśnie, dlatego wyjeżdżałem w 1938 roku na wystawę w Berlinie, bo prezentowany był na niej m.in. niemiecki odpowiednik naszego TKS-u. Żeby

sprawę zakończyć, powiem, że w październiku 1938 roku przeprowadzono już próby strzelania z tak przekonstruowanych czołgów na poligonie w Zielonce. A w styczniu 1939 roku przyjęto nowy model TKS-u z działkiem na uzbrojenie w polskiej armii.

- Jak wiele tych udoskonalonych TKS-ów weszło do walk wrześniowych?

- W 1939 roku zdołano wykonać w zakładach w Stalowej Woli pięćdziesiąt dwa komplety opracowanego przeze mnie jarzma. Zostały one wszystkie dostarczone do warsztatów doświadczalnych w Ursusie i w pierwszym rzucie zamontowano je, wraz z działkami inż. Jurka „M-20”, do partii dwudziestu TKS-ów. Działka montowali dwaj specjalnie przysłani w tym celu ze Szkoły Podchorążych Broni Pancernych w Modlinie, „utajnieni” rusznikarze. Nawiasem mówiąc, działek tych było jeszcze niewiele. Produkcją je warszawska Fabryka Karabinów nie miała odpowiednich „mocy przerobowych”, uginając się pod ciężarem innych zamówień.

Tych dwadzieścia pierwszych, przezbrojonych TKS-ów zabrało wojsko do macierzystych oddziałów. Dalej praca zaczęła się komplikować. Bo choć mieliśmy przygotowanych do montażu dwadzieścia następnych jarzm, to działka z Fabryki Karabinów dochodziły w bardzo małych ilościach. Tak, że w końcu, wkrótce przed wybuchem wojny, wojsko zabrało z powrotem TKS-y jedynie z zamontowanymi u nas samymi jarzmami, a działka mieli montować w miarę otrzymywania z fabryki, już u siebie na miejscu, w garnizonach.

Szkoda, że mogliśmy przezbroić tak niewiele tankietek. Bo właśnie te, wyposażone w działka „M-20”, sprawdziły się później - zdaniem dowódców liniowych - doskonale podczas walk wrześniowych.

- Tankietki TKS nie były jedynymi polskimi czołgami, nad którymi pracowano w Ursusie?

- Oczywiście, że nie. Robiono tam m.in. lekkie, dwuwieżowe czołgi 7-TP, polską wersję angielskiego „Vickersa E”. Czołg Vickersa wyposażony był w silnik chłodzony powietrzem. Do naszych 7-TP postanowiono zastosować doskonały szwajcarski silnik Saurer-Diesel VBLD, chłodzony wodą. Produkcję tego silnika rozpoczęto już, notabene wcześniej. Montowano go w samobieżnych kolejowych wagonach osobowych, tzw. „lux-torpędach”. Silnik Saurera był większy od angielskiego Vickersa, w związku, z czym należało przeprojektować opancerzenie czołgu. I to zadanie powierzono właśnie mnie.

Zaczęliśmy również produkować czołg 7-TP jednowieżowy, przystosowany do działka, Boforsa (wzór 37, cal. 37 mm) oraz karabinu maszynowego Browning (wzór 30, cal. 7,92 mm). Ale wówczas okazało się, że nabyta, u Boforsa, przez kogoś zupełnie nieznanego się na rzeczy, wieża wzorcowa została przystosowana do strzelania ze stanowiska stałego, a nie -

ruchomego, jak to jest w wypadku czołgu. Dostałem polecenie przeprojektowania tej wieży z uwzględnieniem miejsca na radiostację.

- Na czym polegały zmiany?

- Musiałem zmienić mechanizm napędu wieży, dając większą przekładnię. Mechanizmy wykonywała Fabryka Obrabiarek Stowarzyszenia Polaków-Mechaników z Ameryki, znajdująca się w Pruszkowie, a łożysko do wieży było dziełem firmy Ficner-Gamper-Zieleniewski z Krakowa.

- Kampanię wrześniową spędził pan w czołgu?

- Raczej na usiłowaniu uratowania projektów, planów oraz sprzętu potrzebnego do dalszej produkcji czołgów. 4 września zostałem zmobilizowany w zakładzie w Ursusie. Przewidywano ewakuację całej produkcji czołgów do Brześcia. Niestety, dwa pierwsze pociągi ze sprzętem, wysłane w tamtym kierunku, zostały poważnie zbombardowane na trasie. Trzeci pociąg, który wiozł m.in. prototyp nowego czołgu dziewięciotonowego, a także prototyp transportera haubicy, również nie zdołał dojechać do miejsca przeznaczenia. Utkwił gdzieś po drodze, i w końcu, gdy Niemcy zaczęli się niebezpiecznie zbliżać, ściągnięto saperów, którzy te prototypy wysadzili w powietrze, żeby nie wpadły w ręce wroga.

Ja należałem do grupy fachowców, którzy otrzymali polecenie podążania do ustalonego miejsca, gdzie mieliśmy się połączyć z dowództwem technicznym Ministerstwa Spraw Wojskowych. Niestety, nigdy do tego nie doszło, a w dodatku, już w pobliżu granicy polsko-rumuńskiej, kilku z nas zatrulo się nieświeżą żywnością, z czego wywiązała się ostra żółtaczka. No i Rumuni ani rusz nie chcieli przepuścić nas przez granicę.

- Ale przecież bardzo szybko znalazł się pan we Francji?

- Bo miałem mnóstwo szczęścia. Szereg wprost niewiarygodnych zbiegów okoliczności, dzięki którym, mimo choroby, w pośpiesznym tempie przebyłem Rumunię, Jugosławię i opłynąłem maleńkim stateczkiem przemytniczym Półwysep Apeniński, aby już na początku grudnia 1939 roku wylądować w porcie w Marsylii.

- Kto panu pomógł najbardziej?

- Rumuński pop. Victor Popescu, kapelan więzienia dla ciężkich zbrodniarzy-recydywistów, pracujących w żupie solnej niedaleko polskiej granicy. Nie tylko przechował mnie, wraz z pięcioma innymi towarzyszami niedoli, przez kilka dni, ale jeszcze sprowadził lekarza, profesora medycyny z Wiednia, który po hitlerowskim Anschlussie uciekł z Austrii i ukrywał się na terenie Rumunii. A ten szybko poradził sobie z moją żółtaczką.

Ów pop. Victor Popescu, był bratem wysokiego rumuńskiego dygnitarza, bodajże ministra oświaty. Dzięki temu miał mnóstwo różnych „chodów”. I on wsadził nas pewnego dnia do pędzącego w kierunku Bukaresztu ekspresu kolejowego. Wysadzono nas, specjalnie zatrzymawszy pociąg, na małej pod bukareszteńskiej stacyjce. A potem, ukryci w

samochodzie, zostaliśmy przez jakichś zupełnie nieznanym nam Rumunów przeszmuglowani aż nad granicą jugosłowiańską. Ostatnią część tej podróży odbyliśmy na towarowej barce pływającej po Dunaju. Była ona wyładowana kukurydzą, w której kazano nam się zagrzebać. Kiedy wyskoczyliśmy chyłkiem na brzeg jugosłowiański, (do którego niby to przypadkiem podpłynęła barka), obejrzawszy się, zobaczyłem, że na rufie zatknięta jest chorągiewka ze swastyką. Bo ta kukurydza przeznaczona była dla odbiorcy niemieckiego...

Przez Jugosławię przepilotowali nas aż do samego Splitu jacyś jugosłowiańscy przyjaciele. A w Splicie działał już punkt przerzutowy, kierowany przez polskiego attaché wojskowego, który skierował nas na maleński grecki stateczek „Attioa” płynący ku Francji. Było nas sześciu Polaków: dwóch „zbrojeniowców”, trzech lotników i jeden marynarz z rzecznej floty pińskiej.

- Zaciągnął się pan oczywiście do polskiej armii organizowanej we Francji?

- Tak, Tylko że w pewnej chwili omal nie zostałem piechurem. Bo trafiłem do obozu wojskowego w Coetquidan. Później, na szczęście, zaczęto wyławiać z szeregów piechociarzy tych, którzy mieli coś wspólnego z bronią pancerną.

Niestety, czołgi zobaczyłem dopiero w ostatniej chwili przed ogłoszeniem Paryża miastem otwartym. Francja waliła się w gruzy, a my odbieraliśmy w pod paryskich zakładach Renaulta ostatnie wyprodukowane tam czołgi, których jeszcze nawet nie zdążono pomalować na kolor ochronny. Ich pancerze były pokryte warstwą czerwonej, zabezpieczającej przed korozją minii, jakże doskonale przyciągającej uwagę niemieckich lotników! Lecz my o tym nie myśleliśmy, bo wierzyliśmy, że w końcu Francuzi stawią zdecydowany opór Niemcom i te czołgi się przydadzą. Niestety, szybko pozbyliśmy się złudzeń.

- Jak dotarł pan do Anglii?

- W pobliżu maleńkiego portu Saint-Jean-de-Luz, przy samej granicy hiszpańskiej, zabrał nas z łodzi rybackich, stojący w dryfie na pełnym morzu, polski transatlantyk „Batory”.

- A w Anglii, przydział do broni pancernej?

- Tak. Ale ze skierowaniem nie do polskiej jednostki bojowej, lecz do dyspozycji dowództwa wojsk brytyjskich. Widzi pan, ja byłem fachowcem od czołgów, znałem języki i to przesądziło o moim przydziale. W Anglii panowała zasada, że polskie załogi czołgowe albo raczej: wyselekcjonowani spośród nich ludzie musieli poznawać konstrukcję brytyjskich pojazdów pancernych już na etapie produkcyjnym. Tak, więc przyszłych instruktorów, którzy mieli przekazywać swą wiedzę żołnierzom w garnizonach i na poligonach, kierowano na „staż” do fabryk. Ja miałem być jednym z tłumaczy-fachowców dla tych grup szkoleniowych...

- Czy to było zajęcie trudne?

- Przede wszystkim, wbrew pozorom, była to praca bardzo niebezpieczna. A to ze względu na ciągle niemieckie naloty na brytyjski przemysł zbrojeniowy. Na samym początku trafiłem do jednej z fabryk tankietek koncernu Leylanda i ta fabryka codziennie była poddawana różnym rodzajom kamuflażu, żeby zmylić niemieckich pilotów. Miała ona dwa wysokie, blaszane, widoczne z dala kominy. Ale tak skonstruowane, że można je było szybko położyć zupełnie poziomo. W ten sposób fabryka „znikała” jakby z oczu nieprzyjaciela, szukającego w dole, na ziemi, właśnie owych charakterystycznych kominów.

Robiono szereg jeszcze innych, zupełnie nieprawdopodobnych sztuczek, a specem od tego kamuflażu był facet w stopniu pułkownika, który w życiu cywilnym zajmował się projektowaniem dekoracji oraz tzw. efektów specjalnych w przemyśle filmowym.

Jednym z innych, ciekawych zajęć, jakie mi przyszło wykonywać, była służba na poligonie wojskowym w Egham. Gdzie poddawano badaniom różne części niemieckich czołgów, zdobytych przez Anglików w Afryce i specjalnie dostarczanych w tym celu do Wielkiej Brytanii.

Prawie wszystko, co robiłem, wchodziło w zakres prac oznaczonych mianem: „ściśle tajne”. Z tego też względu należało mieć odpowiednie referencje u Anglików. Mnie zaakceptowano dzięki poręczeniu Williamsa z zakładów Vickersa, z którym znaliśmy się jeszcze z czasów przedwojennych, gdy przyjeżdżał on, jako przedstawiciel swojej fabryki do Ursusa.

Tak oto, w ciągu kilku lat wojennego pobytu w Wielkiej Brytanii, odbyłem, chcąc nie chcąc, w tamtejszych fabrykach zbrojeniowych swoiste dodatkowe studia w zakresie broni pancernych. Opracowałem wówczas szereg wykresów dotyczących siły przebijałości różnych rodzajów niemieckiej broni i to zostało bardzo wysoko ocenione przez moich angielskich zwierzchników.

- Wrócił pan do kraju jednym z pierwszych repatrianckich transportów?

- W końcu 1946 roku wysiadłem, po siedmiu latach nieobecności, z „Batorego” na dworcu morskim w Gdyni. Zgłosiłem się do PUR-u, otrzymałem skierowanie do Starachowic. Tam, jak już panu wiadomo, uruchomiłem fabrykę hamulców kolejowych, której dyrektorem byłem do 1951 roku.

A potem był Lublin i Fabryka Samochodów Ciężarowych, tak zwany „okres pionierski”, zwieńczony wyjechaniem poza bramę fabryki pierwszego samochodu „Lublin”.

- Tu moglibyśmy zacząć rozmowę następną. O zupełnie innym okresie pańskiego życia. Można by jej było dać tytuł: Od „Lublina” do „Żuka”. Można by w niej także było sięgnąć do pańskich doświadczeń jako rzeczoznawcy SIMP, wieloletniego radnego miejskiego, kierownika Pracowni Terenowej w „Miastoprojekcie”, dokąd pan przeszedł po pracy w FSC.

Proszę mi jeszcze na zakończenie powiedzieć: z jakimi uczuciami witał pan 35-lecie istnienia FSC, którego obchody odbyły się kilka lat temu?

- Oczywiście, nie bez wielkiego wzruszenia. Przecież FSC to kawał mojego życia. Tylko, że nie mogłem, ku ogromnemu zdumieniu, znaleźć swojego nazwiska w specjalnym wydawnictwie poświęconym historii zakładu. Widocznie o mnie zapomniano.

A może... mnie w ogóle nie było?!

Pierwodruk: „Kamena”, 1988, nr 16, s. 4-5.