



Biuletyn

Koła Miłośników

Dziejów Grudziądza



Rok III: 2005

Data odczytu: 19.10.2005

Numer 28 (67)

Data wydania: 19.10.2005

Eugeniusz Chmielewski

Rozwój motoryzacji w Grudziądzu w 1. połowie XX wieku.

O rozwoju samochodu zdecydowało zbudowanie w 1885 roku przez Gottfrieda Daimlera szybkobieżnego silnika spalinowego. Pierwsze samochody przypominały powozy konne. Silnik umieszczony był z przodu bądź z tyłu za siedzeniem. Poważny postęp w dziedzinie budowy silników wprowadził Peugeot, zastosowując gaźnik po raz pierwszy do wytwarzania mieszanki wybuchowej. Benzowi natomiast zawdzięczamy zastosowanie iskry do zapalania tej mieszanki. W większości państw europejskich powstawały zakłady produkujące samochody. Dominowały w tej dziedzinie Niemcy, Anglia, Włochy i Stany Zjednoczone. W tych ostatnich Henry Ford zakłada Fabrykę, która w 1908 roku podjęła seryjną produkcję a od 1913 roku produkcję masową. Ford model T był samochodem produkowanym w największych ilościach. Do 1927 roku wyprodukowano 15 milionów egzemplarzy tego modelu. Przy tak dużej produkcji był to jednocześnie najtańszy samochód. Niektóre źródła określają jego najniższą cenę na 350 dolarów za jeden egzemplarz.

Po odzyskaniu niepodległości motoryzacja w Polsce znajdowała się w powijkach. Posiadanie własnego samochodu należało do rzadkości. Zgodnie z założeniami po 1920 roku powstało w Polsce kilka montowni samochodowych znanych firm zagranicznych, jak na przykład General Motors.

Pierwszą była nieduża montownia Forda w Warszawie, montującą w latach 1926-28 samochody osobowe typu T i półciężarowe TT. Montownię zlikwidowano po zmontowaniu kilkuset samochodów. Znacznie większą była montownia firmy General Motors, w której składano 4 i 6 cylindrowe osobowe i półciężarowe marki chevrolet. Liczba samochodów była zmienna w latach i wynosiła w 1928 roku ok. 1000 samochodów osobowych i ok. 80 ciężarowych, W 1931 roku ilość zmontowanych samochodów spadła do ok. 1000 sztuk, po czym pracę przerwano.

Trzecią montownią była w Warszawie montownia Citroena, w której zmontowano w latach 1930-32 ok. 700 samochodów osobowych.

Czwarta i ostatnia firma Praga po zmontowaniu kilkudziesięciu samochodów osobowych w Oświęcimiu, zaprzestała działalności z braku zainteresowania tymi samochodami.

Stopniowo rozwijano własny przemysł samochodowy. Jednak stopień motoryzacji zaliczał się w Polsce do niższych w Europie. Czynnikiem hamującym rozwój motoryzacji, oprócz systemu podatkowego był zły stan dróg oraz wysoka cena samochodu. Niestety brak danych co do ilości samochodów w Grudziądzu w pierwszych trudnych latach po 1920 roku. Zachowany spis numerów rejestracyjnych samochodów oraz nazwiska i adresy właścicieli pochodzi z 1928 roku. Rejestr zawierał 170 samochodów (łącznie z ciężarowymi) W 1938 roku ilość mieszkańców wzrosła do przeszło 5 400. Według danych Rocznika Statystycznego z 1938 roku na 10 000 ludności przypadało około. 35 samochodów. Wskaźnik ten

pięciokrotnie przekraczał średnią krajową. Odpowiednik dzisiejszego „malucha” fiata 126 p, licencyjny „polski” fiat 508” z silnikiem o mocy 20 KM i pojemności skokowej 995 cm³, kosztował w 1936 roku 54 000 złotych.

Jednym z pierwszych i najdłużej prowadzącym firmę samochodową w Grudziądzu, był od 1912 roku do połowy lat trzydziestych inż. M. Nähring. Jego przedsiębiorstwo samochodowe od początku istnienia, zajmowało się sprzedażą nowych i używanych samochodów osobowych, naprawą samochodów i motocykli, wulkanizacją, sprzedażą benzyny, części zamiennych, szkoleniem kierowców, prowadzeniem taksówek, wypożyczaniem samochodów i garaży. Jego siedziba początkowo mieściła się przy ulicy Wybickiego 45. Po 1913 roku M. Nähring nabył posiadłość po drukarni Wiktora Kulerskiego przy Al. 25. Stycznia (obecnie parking samochodowy).

Inicjatorem i założycielem pierwszej na Pomorzu organizacji skupiającej kierowców samochodowych był p. Feliks Balon. Już w 1919 roku staje się właścicielem dwóch taksówek. Po 1920 roku zakłada własne przedsiębiorstwo „Automobile” przy ulicy Mickiewicza 23 obecnie 25. W 1927 roku firma dysponuje siedmioma taksówkami, prowadzi wypożyczalnię samochodów, warsztat samochodowy, szkołę kierowców, sklep części zamiennych i przedstawicielstwo sprzedaży opon firmy „Good year”.

W dniu 1. listopada 1923 r. zakłada „Klub Szoferów na Pomorze” z siedzibą w Grudziądzu. Przez dwa pierwsze lata pełnił funkcję prezesa, sekretarzem został Leon Felski, skarbnikiem Franciszek Bossard. Klub liczył w dniu założenia 18 członków. Zgodnie ze statutem celem Klubu było: urządzenie kursów odczytów, pogadanek, prowadzenie biblioteki, abonament czasopism fachowych np. „Szofer Polski”, utrzymywanie życia kulturalnego, udzielanie porad prawnych i udzielanie zapomóg w razie śmierci. Podobne kluby powstały nieco później w Toruniu, Starogardzie, Chojnicach, Wejherowie i Gdyni. W 1926 roku Klub przeniesiono do Torunia, W 1930 roku Klub obejmował już 15 miast na Pomorzu i zdecydowano o jego centralizacji ze Związkami Ziem Zachodnich. Powstało „Zrzeszenie Związku Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich Rzeczypospolitej Polskiej z siedzibą w Poznaniu. Członkowie Klubu Szoferów w Grudziądzu w 1930 r. zorganizowali oddział „Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych”. Prezesem został Józef Smeja, sekretarzem J. Szczygieł.

W marcu 1936 roku Feliks Balon zorganizował protest zrzeszonych w „Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych” wobec wysokich podatków i kosztów eksploatacji”. Taksówkarze ciągnęli przez miasto kilka samochodów przystrojonych czarną krepą. W wyniku negocjacji w Starostwie w Toruniu, zwrócono tablice rejestracyjne samochodów, które zostały wycofane za zaległe podatki.

Klub Szoferów w Grudziądzu posiadał własny sztandar. Na jednej stronie sztandaru widniał napis „Klub Szoferów na Pomorze w Grudziądzu”, w pośrodku emblemat przedstawiający glob ziemski z kierownicą, na wysokości równika opasany oponą samochodową. Na drugiej stronie była postać patrona kierowców św. Krzysztofa z Dzieciątkiem na tle grudziądzkiej starówki. Sztandar ten przetrwał zawieruchę wojenną lecz zaginął w latach późniejszych.

Ze wzrostem liczby samochodów w Grudziądzu powstawały prywatne szkoły kierowców, warsztaty samochodowe. Jedno z ogłoszeń zamieszczonych w informatorze miasta Grudziądza z 1927 roku, brzmi „Nowoczesne kursy samochodowe zatwierdzone przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Kurs trwa 3 miesiące. Specjalne kursy dla. Zawodowych szoferów, kursy dla pań, panów i oficerów. Po ukończeniu kursu, egzamin przez Komisja Wojewódzką, w Toruniu. Po złożeniu którego, każdy uczeń otrzymuje prawo jazdy na całą, Rzeczypospolitą Polską”. Oto najbardziej reklamowana firmy samochodowe i warsztaty z lat trzydziestych:

Bernard Mroczyński ulica Mickiewicza 44-48 (róg ul. M. Piłsudskiego).
Franciszek Lipiński ul. Mickiewicza 19.
Paweł Jurkiewicz ul Wąska 15.
Karol Domke, ul. marsz, F Focha.

PIERWSZY POPULARNY SAMOCHÓD SERWISIE BUDOWANY W POLSCE



**NOWY POLSKI FIAT
508**

Kompletny 4-rodzajowy samochód
z dwoma kolumnami zapasowymi, kierun-
kowkami, zderzakami i narzędziami
Zł. 5400.-

BEZPIECZEŃSTWO - stalowa karoserja
z nakładkami na uskokach, łopatkami hamulca
zwiększającymi siłę hamulca na wszystkich drogach
OSZCZĘDNOŚĆ - niski opór tarcia, mała
waga hamulców, niski opór i oszczędny
SKOBIENIOWY - łatwiejsze prowadzenie przy
wielkich wykręśleniach, doskonałe resorowanie
względnie tanie i trwałe



PRODUKCJA 1938 R. PAŃSTW. ZAKŁADÓW INŻYNIERJI W WARSZAWIE

Moc silnika 20 KM

(L.B.S.)

Redakcja: Tadeusz Rauchfleisz, KMDG. Logo KMDG wykonał Grzegorz Rygielski.