

mgr Dariusz Falecki

Centralne Muzeum Pożarnictwa

Zagraniczni producenci sprzętu pożarniczego w Polsce w okresie międzywojennym

Abstrakt

Artykuł dotyczy obecności w Polsce europejskich potentatów w dziedzinie produkcji sprzętu pożarniczego. Sprzęt strażacki tychże firm, będących w większości renomowanymi fabrykami, przyczynił się w znaczącym stopniu do utrzymania właściwego poziomu ochrony przeciwpożarowej w Polsce w okresie międzywojennym. Autor skoncentrował się na kilku-nastu czołowych wytwórniach z Europy i ze Stanów Zjednoczonych.

Słowa kluczowe: historia pożarnictwa, historia producentów i sprzętu przeciwpożarowego, motoryzacja straży pożarnych

Foreign Manufacturers of Fire Equipment in Poland in the Interwar Period

Abstract

This article concerns the presence in Poland, the European potentates producing the fire-fighting equipment. These companies, which are mostly reputable factories, have significantly contributed to maintaining an adequate level of fire protection in Poland in the interwar period. The author has concentrated on several leading labels from Europe and the United States.

Key words: history of firefighting, history of manufacturers and firefighting equipment, automotive fire brigade

Wprowadzenie

Polska rozpoczynała niepodległy byt w 1918 roku jako kraj zdewastowany na skutek działań wojennych i polityki ekonomicznej okupantów. Proces odbudowy przemysłu przebiegał powoli. Do poprawy sytuacji gospodarczej przyczyniła się reforma walutowa Władysława Grabskiego z 1924 roku, a następnie poprawa koniunktury w 1926 roku w okresie rządów „pomajowych”¹. Uwarunkowania ekonomiczne oddziaływały na zagadnienia związane z pożarnictwem. Na jakość i skuteczność ochrony przeciwpożarowej niebagatelny wpływ mają wyposażenie i stan techniczny sprzętu. Zależność tę dostrzegali założyciele i działacze powstałego już w 1916 roku Związku Floriańskiego, którzy w 1919 roku utworzyli spółdzielnię „Składnica Straży Pożarnych” z zamiarem dostarczania strażom pożarnym dobrej jakości sprzętu, w tym także od firm zagranicznych². Podobne inicjatywy wyszły potem od działaczy ze Lwowa, Krakowa i Poznania, gdzie przy tamtejszych związkach wojewódzkich powstały składnice przyborów strażackich³.

W latach 20. XX wieku polska gospodarka nie była w stanie zbudować przemysłu motoryzacyjnego. Niekorzystną sytuację potęgował Wielki Kryzys z przełomu lat 20 i 30. XX wieku. Obecność firm zagranicznych sprzętu pożarniczego na polskim rynku stała się więc koniecznością. Do drugiej połowy lat 30. XX wieku na podziałach bojowych polskich straży pożarnych dominował sprzęt zagranicznych producentów. Sytuacja zmieniła się w styczniu 1937 roku z chwilą wejścia w życie Okólnika nr 775 wydanego przez Ministra Spraw Wewnętrznych⁴. Zarządzenie to zakazywało jednostkom straży pożarnych zakupów sprzętu pochodzenia zagranicznego. W ten sposób dążono odgórnie do nabywania sprzętu motorowego u krajowych producentów.

1. Sprzęt pożarniczy producentów z Niemiec

Gospodarka niemiecka należała do przodujących w Europie. Na polskim rynku sprzętu pożarniczego obecny był europejski potentat – firma **Magirus**. Założył ją w 1864 roku

1 Drozdowski M., *Gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej* [w:] *Polska Odrodzona 1918–1939*, J. Tomicki (red.), Wiedza Powszechna, Warszawa 1982, s. 408.

2 *Składnica Straży Pożarnych*, „Gazeta Handlowa” 1930, nr 102, s. 7.

3 *Rozwój składnicy przyborów strażackich przy Zw. Straży Poż. Woj. Poznańskiego*, „Przegląd Pożarniczy” 1929, nr 24, s. 369.

4 Ogólnik nr 775 stanowił uzupełnienie do Okólnika nr 728 z 13 I 1937 r. Zob. więcej: „Strażak Śląski” 1937, nr 12, s. 96.

Konrad Magirus – konstruktor drabin strażackich. Jedno z pierwszych przedstawicielstw w Polsce powstało w latach 20. XX wieku. Było nim „Śląskie Towarzystwo Techniczne dla Handlu i Przemysłu” w Katowicach⁵. Oferta obejmowała głównie drabiny strażackie. Wraz z ofertami wysyłanymi do krajowych odbiorców informowano, że do 1928 roku sprzedano na całym świecie ok. 7 tysięcy drabin (konnych i ręcznych) oraz 250 autodrabiny. W Polsce autodrabiny „Magirusa” nabyły straże pożarne w: Krakowie, Łodzi, Poznaniu i Warszawie⁶. Sukces komercyjny w Polsce skłonił zarząd fabryki „Magirus” do utworzenia generalnego przedstawicielstwa, które powstało 1 kwietnia 1930 roku i powierzone zostało spółce akcyjnej „Składnica Straży Pożarnych” z Warszawy⁷. Od tej pory „Magirus” oferował polskim odbiorcom szeroki asortyment pożarniczy, tj.: motopompy, autopompy, autopogotowia, autodrabiny, autocysterny oraz uzbrojenie osobiste. W Polsce dystrybuowano motopompy typu „Goliath I” o wydajności 440 l/min. Motopompy te zaopiniowała pozytywnie w 1931 roku Komisja Techniczna Głównego Związku Straży Pożarnych RP⁸.

Pośród firm niemieckich obecna była na polskim rynku fabryka **Carl Metz** założona w 1842 roku w Heidelbergu. Generalnym przedstawicielem na Polskę była firma „Biuro Strażackie” Czesława Miarczyńskiego z Katowic. Do polski sprowadzano motopompy przewożne, drabiny konne i samochodowe systemu „Metz”. Firma Miarczyńskiego posiadała licencję na produkcję drabin dwu-trzy i czterokołowych mechanicznych o zasięgu 24 m oraz motopomp o wydajności: 400–700, 600–970 i 800–1200 l/min⁹. Produkty te dystrybuowano na terenie całego kraju. Firma Czesława Miarczyńskiego otworzyła filię w Krakowie.

Fabryka sprzętu pożarniczego **Hermann Koebe** powstała w 1878 roku w Luckenwalde koło Berlina. Należała do grupy najstarszych w Niemczech¹⁰. Generalnym przedstawicielem produktów na Polskę była firma „Rudolf Jesse” z Łodzi. W okresie międzywojennym dystrybuowano na rynek polski samochody pożarnicze i motopompy przewożne-dwukołowe o wydajności 400 i 600 l/min. Największą popularnością

5 Archiwum Państwowe w Katowicach [dalej: AP-Kat.], Akta Miasta Lubliniec, sygn. 1419, k. 462.

6 AP-Kat., Akta Miasta Lubliniec, sygn. 1439, k. 386–492.

7 *Firma C.D. Magirus, A.G. Ulm*, „Przegląd Pożarniczy” 1930, nr 18, s. 348.

8 *Dalsze badania komisyjne typu motopomp*, „Przegląd Pożarniczy” 1931, nr 7, s. 219–221.

9 AP-Kat., Akta Miasta Lubliniec, sygn. 1438, k. 31–32 i 242–245.

10 Kreter W., *Feuerwehrgerätefabrik Hermann Koebe Luckenwalde bei Berlin* (w:) *Firmengeschichten der Feuerwehrgerätehersteller*, J. Tausch (red.), Internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF, Jonsdorf 2006, s. 141.

cieszyły się motopompy przenośne „Triumph” o wydajności 400 l/min. Na podstawie referencji zamieszczonych w katalogu reklamowym z 1920 roku wynika, że sprzęt tej firmy zakupiły straże pożarne w Warszawie, Kownie, Białymstoku, Windawie, Luzinie, Nowojelni (koło Grodna) i Dukszty koło Wilna¹¹.

Jednostki strażackie funkcjonujące na terenach południowo-zachodniej Polski posiadały na podziałach bojowych sprzęt firmy **Gebrüder Kieslich** (Bracia Kieslich). Fabryka powstała w 1868 roku w Patschkau (Paczków) na Śląsku. Zakład specjalizował się w produkcji sikawek ręcznych, konnych drabin obrotowych, beczkowsów i armatury wodnej. Firma posiadała w ofercie także uzbrojenie osobiste strażaka. W latach 20. XX wieku prowadziła zabudowę pożarniczą na podwoziach firmy „Daimler Motoren Gesellschaft”¹². Z chwilą przyłączenia wschodniej części Górnego Śląska do Polski otwarto przedstawicielstwo w Katowicach¹³. Dział marketingu opracowywał katalogi w języku polskim i wysyłał ofertę do nowopowstałego województwa śląskiego oraz na wschodnie powiaty województw: kieleckiego, łódzkiego i poznańskiego. Oferta firmy Bracia Kieslich zanikała stopniowo pod koniec lat 20. XX wieku z powodu ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego. W latach 30. XX wieku firma ograniczyła drastycznie produkcję, wycofując się z rynku polskiego.

Na polskim rynku gaśnic obecna była firma **Minimax**. Fabryka powstała w Berlinie w 1901 roku. Specjalizowała się w produkcji gaśnic o charakterystycznym stożkowym kształcie. Filie „Minimaxa” otwarto w: Anglii, Belgii, Francji, na Węgrzech i we Włoszech. Eksport sięgał nawet do Afryki, Chin, Indii, Stanów Zjednoczonych i Australii. Gaśnice typu „Minimax” pojawiły się także na rynku polskim¹⁴. W latach 20. XX wieku generalnym przedstawicielem była „Krajowa wytwórnia gaśnic. Towarzystwo Komispol sp. z o.o.” w Warszawie¹⁵. Przedstawicielstwa handlowe „Minimaxa” znajdowały się także we Lwowie, Wilnie i Wejherowie. Od 1933 roku gaśnice na licencji „Minimax” produkowano także w Polsce. Dnia 24 sierpnia 1933 roku powstała firma Towarzystwo dla wytwarzania i sprzedaży gaśnic „Minimax”. Firma nabyła licencję na produkcję tychże gaśnic. W Polsce produkowano gaśnice płynowe o pojemności

11 AP-Kat., Akta Miasta Tarnowskie Góry, sygn. 2213/kartkowa cz. II. k. 202.

12 Tamże, k. 331.

13 AP-Kat., Akta Miasta Lubliniec, sygn. 1419, k. 411.

14 Oettingen U., *Towarzystwo Ochotniczej Straży Ogniowej w Kielcach 1873–1918. Studium działalności w latach niewoli narodowej*, Oddział Wojewódzki ZOSP RP Województwa Świętokrzyskiego, Kielce 2010, s. 133–134.

15 AP-Kat., Akta Miasta Lubliniec, sygn. 1419, k. 387–393.

9 i 12 litrów oraz gaśnice tetrowe o pojemności 1, 3 i 6 litrów. Wersja gaśnicy o pojemności 1 litra przeznaczona była do gaszenia instalacji elektrycznej wewnątrz samochodów.

Pośród licznie reprezentowanej grupy niemieckich producentów obecne były w Polsce produkty firmy **Flader**, założonej w 1860 roku w Jöhstadt w Saksonii. Zakład posiadał kilka filii, jedną z nich w Sorgenthal w Czechosłowacji. W latach 20. XX wieku fabryka ta wyspecjalizowała się w produkcji motopomp. Popularnością w Polsce cieszyła się dwucylindrowa motopompa „Victoria” o wydajności ok. 275 l/min. Motopompę zaopiniowała pozytywnie w 1931 roku Komisja Techniczna Głównego Związku Straży Pożarnych RP¹⁶. Motopompy z fabryki „Flader” dystrybuowali w Polsce trzej pośrednicy: „Lwowskie Biuro Handlowe, M. Neumann” z Krakowa, „A. Krysiewicz” z Poznania i „W. Krajewski” z Rybnika¹⁷.

Udział w motoryzacji polskich straży pożarnych posiadali niemieccy potentaci z branży samochodowej, nie będący producentami *stricto* pożarniczymi. W 1912 roku zawodowa straż z Poznania zakupiła trzy samochody marki **Daimler**: sikawkę gazową, autopompę i drabinę mechaniczną¹⁸. Straż poznańska była pierwszą zmotoryzowaną jednostką na ziemiach polskich. Ciężarówkę pożarniczą „Daimler” z 1912 roku wyposażoną w autopompę posiadała straż pożarna z Radzionkowa¹⁹. Pojazdy te znajdowały się na podziale bojowym tych straży w okresie międzywojennym.

Polskie jednostki straży pożarnych eksploatowały samochody marki **Benz-Gaggenau**. Generalnym przedstawicielem na Polskę była firma „Strażak” z Warszawy. Oferowała następujący sprzęt strażacki: sikawki samochodowo-motorowe o wydajności 400-600 l/min i 800-1000 l/min oraz motopompy przewoźne dwukołowe o wydajności 600 l/min. W pierwszej połowie lat 20. XX wieku samochody pożarnicze na podwoziu firmy „Benz-Gaggenau” trafiły do: Wilna, Piotrkowa, Augustowa, Sosnowca (Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze), Lublina i Warszawy²⁰.

2. Sprzęt pożarniczy producentów z Czechosłowacji

Czechosłowacka myśl techniczna należała w międzywojniu do przodujących w Europie. Do największych fabryk ciężarówek w Czechosłowacji należała „Skoda”. Na przełomie

16 *Badania typu motopomp*, „Przegląd Pożarniczy” 1931, nr 10, s. 318.

17 Tamże, s. 324.

18 *Poznańska straż pożarna miejska*, „Przegląd Pożarniczy” 1925, nr 10, s. 170.

19 Pojazd ten znajduje się w Centralnym Muzeum Pożarnictwa w Mysłowicach.

20 AP-Kat., Akta Miasta Lubliniec, sygn. 1419, s. 462.

lat 20. i 30. XX wieku zakład zatrudniał łącznie ok. 40 tys. osób, będąc jednym z największych producentów sprzętu mechanicznego na świecie²¹. Produkowano w nim także samochody pożarnicze. Pomyślny rozwój koncernu skutkowało ekspansją na rynki zewnętrzne. W 1926 roku powstała firma „Polskie Zakłady Skody. Sp. Akc.” z siedzibą na warszawskim Okęciu. Produkowano głównie silniki do samolotów. W ramach polskiej filii „Skody” funkcjonowała „Warszawska Wytwórnia Kabli” z oddziałem samochodowym, w którym utworzono m.in. dział pomp i samochodów (prowadzono w nim tylko naprawy)²². W celu dystrybucji pojazdów pożarniczych, koncern „Skody” otworzył w Polsce przedstawicielstwa handlowe w Krakowie i we Lwowie. Sprzedawano w nich produkty z macierzystej fabryki w Pilźnie i Mlada Boleslav. Oprócz samochodów osobowych i ciężarowych sprowadzono do Polski samochody pożarnicze: oznaczone symbolami: 104, 154, 206, 254 D (autodrabina), 505 i 304²³. Pojazdy te nabywały straże pożarne głównie w województwach wschodnich i południowych Polski. Na podstawie informacji zawartych w katalogach reklamowych udało się ustalić miasta i zakupiony przez nie typ pojazdu²⁴: Drohobycz: samochód rekwizytowy i beczkowóz, Jarosław: beczkowóz i samochód rekwizytowy z autopompą o wydajności 1 tys. l/min, Kraków: autodrabina, Lublin: beczkowóz, Mrażnica: beczkowóz z autopompą, Nowy Sącz: beczkowóz z autopompą, Przemyśl: samochód rekwizytowy i dwa beczkowsy, Sambor: beczkowóz, Wojkowice Komorne: autopogotowie²⁵.

Na polskim rynku samochodów pożarniczych obecna była firma **Praga**. Zakład macierzysty miał siedzibę w stolicy Czechosłowacji. Ze względu na jakość i niezawodność wyprodukowanych pojazdów, zajmował czołowe miejsce na świecie²⁶. W 1929 roku przedstawiciele koncernu „Praga” podpisali umowę z Arturem Potockim i Rogerem Raczyńskim w sprawie uruchomienia fabryki w Oświęcimiu pod nazwą „Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów S.A, Oświęcim-Praga”. Konstruktorem samochodów pożarniczych w fabryce macierzystej w Pradze był inż. Josef Kerles. W latach 1919–

21 AP-Kat., Oddział w Pszczynie, Akta Miasta Pszczyna, sygn. 3273, k. 20–23. Ilustrowany katalog reklamowy Biura Sprzedaży Zakładów Skody w Krakowie z ok. 1930 r.

22 Kalendarz lotniczy Polskich Zakładów Skody, Zakłady Graficzno-Introligatorskie, Warszawa 1933, s. 6–9.

23 Suman-Hreblay M., *Hasicska vozidla, Ceska a slovenska technika od roku 1904 do soucasnosti*, Computer Press, Brno 2010, s. 145–152.

24 AP-Kat., Oddział w Pszczynie..., op. cit., k. 20–30.

25 Samochód znajduje się w zbiorach Centralnego Muzeum Pożarnictwa. Wyprodukowano go w 1932 r.

26 Rychter W., *Dzieje samochodu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1987, s. 262.

1926 zaprojektował i wdrożył do produkcji kilkanaście typów pojazdów. Produkcję w Oświęcimiu zdominowały samochody osobowe i ciężarowe. Firma „Oświęcim-Praga” otworzyła przedstawicielstwa handlowe w Warszawie, Poznaniu, Częstochowie, Lwowie, Krakowie, Kielcach, Łodzi, Toruniu, Wilnie, Włocławku, Sosnowcu i Katowicach²⁷. Wersje pożarnicze sprowadzano głównie z Czechosłowacji, budowano je na podwoziu oznaczonym symbolem AN (Alfa Nakladni, z języka czeskiego – ciężarowy). Oznaczenie to wprowadził wspomniany Josef Kerles.

Sprzęt czechosłowacki w Polsce oferowała fabryka **Tatra**, która powstała w 1850 roku Koprzywnicy (Nesselsdorf) na Morawach. Produkowano w niej wozy konne i dorożki, pobocznie sprzęt strażacki. Już w drugiej połowie XIX wieku poszukiwano rynków zbytu na terenie sąsiednich regionów i państw. W 1864 roku założono przedstawicielstwo handlowe we Lwowie, następne w Raciborzu (1864), we Wrocławiu (1872) i w Czerniowcach na Bukowinie (1882)²⁸. W 1891 roku fabryka przekształciła się spółkę pod nazwą „Nesselsdorfer Wagenbau” (Koprzywnicka Fabryka Pojazdów). Pod koniec XIX wieku właściciele fabryki zwrócili uwagę na nowość, jaką były samochody osobowe. Dostrzeżono również znaczenie motoryzacji w strażach pożarnych, co pozwalało na zwiększenie produkcji. W okresie międzywojennym budowano pożarnicze „Tatry” na podwoziach oznaczonych symbolem T 17, T23, T26, T27 i T43, T70²⁹. Samochody Tarta miały opinię bardzo dobrej jakości i trwałości. W okresie międzywojennym powstało w Warszawie przedstawicielstwo handlowe na Polskę wraz z warsztatami naprawczymi. Mniejsze biura handlowe działały w Krakowie, Cieszynie, Poznaniu, Łodzi, Lwowie i Lublinie³⁰. Pośrednicy ci dystrybuowali samochody pożarnicze „Tatra” w Polsce.

Do najstarszych producentów sprzętu pożarniczego w Czechach należała firma **Smekal**, założona w 1820 roku. Do lat 20. XX wieku produkowano w niej głównie sikawki ręczne³¹. Od połowy lat 20. XX wieku prowadzono zabudowę pożarniczą na

27 AP-Kat., Akta Miasta Sosnowiec, sygn. 2677, k. 283.

28 Zatopek R., *Technické Muzeum Tatra, Regionalni muzeum v Koprivnici*, Koprivnice 2015, s.7.

29 Suman-Hreblay M., *Tatra, Nakladni a užitkova vozidla, autobusy a trolejbusy*, C-Press, Brno 2012, s. 143.

30 AP-Kat., Oddział w Pszczynie. Akta Miasta Pszczyna, sygn. 3273, k. 116.

31 Tausch J., *Smekals Ruhm und Dämmerung einer Familie* (w:) *Hand – und Tiergezogene Feuerwehrfahrzeuge*, M. Mensik (red.), Internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr – und Brandschutzgeschichte unter der CTIF-Kommission, Feuerwehr – und CTIF-Gechichte, Museen und Dokumentation, Pribyslav 1996, s. 159.

podwoziach „Laurin&Klement” i „Skoda”. W 1927 roku firma weszła w skład spółki akcyjnej „Hasicske zavody” w Czechach³². Jedno z przedstawicielstw tej firmy otwarto w 1929 roku w Sosnowcu³³. W tym samym roku wyeksportowano do Polski: cztery sikawki samochodowe, jedno autopogotowie, pięć polewaczek z zabudową pożarniczą. Jeden z samochodów trafił do Chrzanowa³⁴. Sprzęt tej firmy posiadały straż pożarne w Zawierciu, Radomsku, Lublinie, Jarosławiu, Przemyślu, Drohobyczu, Mrażnicy, Radomiu i Zagożdżonie (obecnie Pionki)³⁵.

3. Sprzęt pożarniczy producentów z Francji

Na rynku sprzętu pożarniczego w Polsce obecny był sprzęt kilku firm francuskich. Jedną z nich była firma „Delahaye”. Fabryka specjalizowała się w produkcji samochodów osobowych. W latach 20. i 30. XX wieku produkowała także ciężarówki pożarnicze, wyposażone w autopompę o wydajności do 2000 l/min oraz autodrabinę, cysternę, sanitarkę i motopompy przewoźne. Z myślą o niemających jednostkach strażackich skonstruowano w latach 20. XX wieku motopompę „Federation” (Związkowa), nazwaną na cześć Francuskiego Narodowego Związku Straży Pożarnych. Firma „Delahaye” poszukiwała rynków zbytu za granicą. Odrodzenie się kilku państw w Europie po zakończeniu I wojny światowej stwarzało ku temu dobre perspektywy. Głównym przedstawicielem handlowym w Polsce została firma „Auto-Koncern” z siedzibą w Warszawie przy ul. Wierzbowej³⁶. Biuro handlowe firmy „Delahaye” działało także we Lwowie. Na polski rynek skierowano wspomnianą wyżej motopompę „Federation”. Napędzał ją silnik jednocylindrowy, natomiast sama pompa posiadała trzy cylindry i wydajność ok. 250 l/min. W Polsce nabywały ją głównie straż pożarne z małych miast i wsi³⁷.

Na początku lat 20. XX wieku obecny był na polskim rynku znany producent samochodów – firma **Berliet**. Generalne przedstawicielstwo na Polskę – firma „Auto-Palace” – miała siedzibę w Warszawie³⁸. Akwizycję „Berlieta” prowadziło także Towarzystwo

32 Suman-Hreblay M., *Hasicska vozidla...*, op. cit., s. 89.

33 Tamże.

34 Tamże, s. 91.

35 AP-Kat., Akta Miasta Sosnowiec, sygn. 2677, k. 39.

36 AP-Kat., Akta Miasta Lubliniec, sygn. 1410, k. 580-596.

37 Motopompa „Federation” znajduje się w zbiorach Centralnego Muzeum Pożarnictwa. Ekspонат przekazała w sierpniu 1979 r. Ochotnicza Straż Pożarna z małej wioski Sierbowice koło Pilicy.

38 *Generalne przedstawicielstwo samochodów wszechświatowej sławy*, „Przegląd Pożarniczy” 1930, nr 1, s. 80.

Techniczno-Handlowe „Esper” z biurami w Katowicach i Będzinie. Oferowano głównie ciężarówki pożarnicze i cysterny o pojemności 5 tys. litrów³⁹. W ofercie ciężarówek „Berliet” na Polskę znajdował się także samochód pożarniczy na podwoziu oznaczonym symbolem „C.B.A 9”, wyposażony w zbiornik na wodę i drabinę.

Kilka polskich jednostek z dużych miast eksploatowało samochody marki **De Dion Bouton** z Paryża. Produkty tej firmy dystrybuowała od połowy lat 20. XX wieku na polskim rynku firma „Robur” z Poznania i Gdańska. Istniała możliwość zakupu motopomp, samochodów strażackich z autopompami i autocystern przystosowanych do polewania i zamiatania ulic⁴⁰. W 1929 roku podwozie tej firmy zakupił magistrat Torunia dla miejskiej straży pożarnej. Samochód ten przewoził drabinę systemu „Metz” o wysuwie 28 m. Trzy pojazdy firmy „De Dion Bouton” zakupiło dla straży pożarnej miasto Bydgoszcz. Pierwszym z nich było autopogotowie z autopompą o wydajności 1000 l/min, drugim autocysterna ze zbiornikiem na wodę o pojemności 3.500 l, trzecim autodrabina systemu „Metz”⁴¹.

4. Sprzęt pożarniczy producentów ze Stanów Zjednoczonych

Producenci ze Stanów Zjednoczonych dominowali na polskim rynku w branży samochodowej. Słynna fabryka **Ford**, jako jedna z pierwszych-zagranicznych otworzyła montownię samochodów w Warszawie. W latach 1926–1928 budowano tam podwozia osobowe i półciężarowe⁴². Podwozia firmy „Ford” zakupiły w 1925 roku straże pożarne we Lwowie i w Wilnie. Strażacy z Wilna wykonali na podwoziu zabudowę pożarniczą we własnym zakresie⁴³. Firma „Ford” posiadała w Polsce kilka przedstawicielstw. Największa należała do braci Stefana i Piotra Bergmanów w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej. Pożarnicze „Fordy” znajdowały się w ofercie firm pośredniczących w sprzedaży tj.: „Auto-Traktor” z Warszawy i Katowic oraz „Auto” z Sosnowca.

39 AP-Kat., Akta Miasta Sosnowiec, sygn. 2658, k. 524. W korespondencji z 29 grudnia 1924 roku pomiędzy firmą „Esper” a Magistratem Sosnowca znajduje się informacja: „Pozwolimy sobie zwrócić uwagę Panów na pierwszorzędną jakość wozów firmy i na okoliczność, że Rząd nasz zamówił 1.300 wozów powyższej marki”.

40 Informacja na podstawie anonsu reklamowego zamieszczonego w broszurze pt. Związek Floriański. Sprawozdanie z działalności za 1925 rok.

41 Pisarek M., *Samochody straży pożarnej*, Księży Młyn, Łódź 2013, s. 9.

42 Rummel R., *Polskie Konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922–1980*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1985, s. 19.

43 *Automobilizacja straży wiedeńskiej*, „Przegląd Pożarniczy” 1925, nr 16, s. 269.

Koncern **General Motors** posiadał od 1927 roku montownię samochodów w Warszawie na terenie firmy „Elibor”. Jej właścicielem był Łukasz Borkowski. Montowano tam podwozia półciężarowe „Chevrolet”⁴⁴ i ciężarowe „GMC”⁴⁵. Na podwoziach tych polskie firmy pożarnicze prowadziły zabudowę pożarniczą. Były to najczęściej 1,5-tonowe autopogotowia do przewozu sprzętu i załogi. Montownia „General Motors” zaprzestała działalności z chwilą pogłębiania się ogólnoświatowego kryzysu z końca lat 20. XX wieku.

Na początku lat 20. XX wieku obecność w Polsce zaznaczyły firmy **Durant Motors**, **Rugby** i **Federal Motor Truck Company**. Na polskim rynku pożarniczym popularnością cieszyły się ciężarówki „Federal”. Podwozia ciężarowe tej firmy sprowadzała wspomniana wyżej firma „Bergman” z Warszawy⁴⁶. Zabudowę pożarniczą na „Federalach” wykonywała firma „Strażak” z Warszawy oraz firma „Miarczyński” z Katowic. Pożarnicze „Federałe” posiadały straże pożarne w miejscowościach: Słonim, Siemianowice Śląskie i Mysłowice.

5. Sprzęt pożarniczy producentów z Austrii

Z uwagi na fakt znajdowania się pod zaborem austriackim obszarów południowej Polski, obecne na tych terenach były produkty firmy **Wm. Knaust** z Wiednia. Firma ta powstała w 1822 roku i należała do najstarszych tego typu w Europie⁴⁷. Na podziałach bojowych polskich straży pożarnych były w użyciu sikawki konne i ręczne, osprzęt do nich i uzbrojenie osobiste. Firma „Wm. Knaust” należała do wąskiej grupy najstarszych reprezentowanych w Polsce. Współpracę z nią rozpoczęła już na początku lat 20. XX wieku „Składnica Straży Pożarnych” – założona w 1919 roku jako spółdzielnia członków Związku Floriańskiego. Jej warszawskie przedstawicielstwo handlowe roz-

44 W zbiorach Wielkopolskiego Muzeum Pożarnictwa w Rakoniewicach znajdują się dwa Chevrolety z tego okresu. Starszy – z 1927 r., znajdował się na podziale bojowym OSP Leszno, młodszy – z 1929 r. w OSP Węgierki koło Wrześni.

45 Rummel R., *Polskie Konstrukcje i licencje...*, op. cit., s. 19.

46 *Samochody Federal w pożarnictwie*, „Gazeta Handlowa” 1930, nr 102, s. 7.

47 Krenn H., *Firma Knaust Wien 1822–1938. Die Geschichte einer Epoche machenden Feuerwehrgerateerzeugung* (w:) *Firmengeschichten der Feuerwehrgeratehersteller*, J. Tausch (red.), Wydawca Internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr – und Brandschutzgeschichte unter der CTIF-Kommission, Feuerwehr – und CTIF-Geschichte, Museen und Dokumentation, Pribyslaw 2006, s. 379.

prowadzało sprzęt fabryki „Wm. Knaust” na terenie Polski i Litwy⁴⁸. Popularnością cieszyły się dwukołowe motopompy przewoźne. Jeden z egzemplarzy (z 1928 r.) posiada Centralne Muzeum Pożarnictwa w Mysłowicach. Ta sama placówka posiada także dwie czterokołowe sikawki konne z 1873 i 1899 roku. W muzealnych zbiorach znajdują się ponadto pochodnie i gwizdek alarmowy tej firmy. Sprzęt ten eksploatowała Ochotnicza Straż Fabryczna cementowni Szczakowa.

Na początku lat 20. XX wieku rozpoczęła się współpraca pomiędzy firmą **Rosenbauer** a polską firmą „Strażak” z Warszawy. „Strażak” został generalnym przedstawicielem austriackiego potentata produkcji motopomp. W Polsce rozpowszechniły się motopompy przenośne o wydajności od 700 i 800 l/min. Sprzęt ten został pozytywnie zaopiniowany w 1931 roku przez Komisję Techniczną Głównego Związku Straży Pożarnych RP. Na bazie zdobytego doświadczenia fabryka „Strażak” produkowała od 1928 roku motopompy na licencji firmy „Rosenbauer”⁴⁹. Jak informował katalog reklamowy firmy „Strażak”, do 1931 roku sprzedano w Polsce łącznie ponad dwa tysiące egzemplarzy motopomp pożarniczych „Rosenbauer”⁵⁰, co miało znaczący udział w motoryzacji krajowych straży pożarnych.

Podsumowanie

Sprzęt pożarniczy od zawsze warunkował skuteczność działania w ochronie przeciwpożarowej. Po odzyskaniu niepodległości przemysł krajowy nie był w stanie pokryć zapotrzebowania pod tym względem. Sytuację tę wykorzystywały firmy zagraniczne, które otwierały w Polsce przedstawicielstwa handlowe we współpracy z działającymi już polskimi firmami lub fabrykami. Najwięcej produktów branży pożarniczej trafiało na polski rynek z firm niemieckich i czechosłowackich, co wynikało z położenia geograficznego i rozwiniętych gospodarek tych państw. Obecność w Polsce zaznaczyły również firmy z Francji, Austrii i Stanów Zjednoczonych. Do drugiej połowy lat 30. XX wieku obecność producentów zagranicznych nie budziła sprzeciwu władz państwowych. Wręcz przeciwnie, sprzęt ten opiniowała pozytywnie i zachęcała do zakupu Komisja Techniczna działająca od 1931 roku przy Głównym Związku Straży Pożarnych RP. Okoliczności te sprawiły, że firmy zagraniczne przyczyniły się znacząco

48 *Składnica Straży Pożarnych*, „Przegląd Pożarniczy” 1924, nr 10, s. 153.

49 *Z działalności fabryki narzędzi pożarniczych Strażak*, „Gazeta Handlowa” 1930, nr 102, s. 7.

50 AP-Kat., Oddział w Pszczynie. Akta Miasta Pszczyna, sygn. 3273, k. 1–6.

do motoryzacji polskiego pożarnictwa w okresie międzywojennym. Sytuacja zmieniła się w połowie lat 30. XX wieku z chwilą zaistnienia napiętej sytuacji politycznej w Europie Środkowej. Od 1937 roku polskie władze rządowe i pożarnicze szczebla centralnego nakazywały rodzimym jednostkom straży pożarnej zakupy sprzętu wyłącznie u producentów krajowych.

Literatura

- [1] Drozdowski M., *Gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej* (w:) *Polska Odrodzona 1918–1939*, J. Tomicki (red.), Warszawa 1982.
- [2] Holtzman S., *Big Rigs, The complete history of the American semi truck*, Saint Paul 2001.
- [3] *Kalendarz lotniczy Polskich Zakładów Skody*, Zakłady Graficzno-Introligatorskie, Warszawa 1933.
- [4] Krenn H., *Firma Knaust Wien 1822–1938. Die Geschichte einer Epoche machenden Feuerwehrrgeräteerzeugung* (w:) *Firmengeschichten der Feuerwehrrgerätehersteller*, J. Tausch (red.), Internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr – und Brandschutzgeschichte unter der CTIF-Kommission, Feuerwehr – und CTIF-Gechichte, Museen und Dokumentation, Pribyslaw 2006.
- [5] Kreter W., *Feuerwehrrgerätefabrik Hermann Koebe Luckenwalde bei Berlin* (w:) *Firmengeschichten der Feuerwehrrgerätehersteller*, J. Tausch (red.), Internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr – und Brandschutzgeschichte unter der CTIF-Kommission, Feuerwehr – und CTIF-Gechichte, Museen und Dokumentation, Jonsdorf 2006.
- [6] Metzger R., *150 Jahre Metz Feuerwehrrgeräte*, Konkordia Verlag GmbH, Bühl 1992.
- [7] Oettingen U., *Towarzystwo Ochotniczej Straży Ogniowej w Kielcach 1873–1918. Studium działalności w latach niewoli narodowej*, Oddział Wojewódzki ZOSP RP Województwa Świętokrzyskiego, Kielce 2010.
- [8] Pisarek M., *Samochody straży pożarnej*, Księży Młyn, Łódź 2013.
- [9] Pisarek M., *Produkcja samochodów pożarniczych w Polsce w okresie międzywojennym (1918–1939)* (w:) *Muzealny Rocznik Pożarniczy*, tom 8, F. Barbarowicz (red.), Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa – Łódź 1997.
- [10] Rabe K., *Der Zukunft ein Stück voraus, 125 Jahre Magirus*, Econ Verlag, Düsseldorf 1989.

- [11] Rummel R., *Polskie Konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922–1980*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1985.
- [12] Rychter W., *Dzieje samochodu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1987.
- [13] Suman-Hreblay M., *Hasicska vozidla, Ceska a slovenska technika od roku 1904 do soucasnosti*, C-Press, Brno 2010.
- [14] Suman-Hreblay M., *Tatra, Nakladni a uzitkova vozidla, autobusy a trolejbusy*, C-Press, Brno 2012.
- [15] Tausch J., *Smekals Ruhm und Dämmerung einer Familie (w:) Hand – und Tiergezogene Feuerwehrfahrzeuge*, M. Mensik (red.), Internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr – und Brandschutzgeschichte unter der CTIF-Kommission, Feuerwehr – und CTIF-Gechichte, Museen und Dokumentation, Pribyslav 1996.
- [16] Zatopek W., *Technicke Muzeum Tatra*, Regionalni muzeum v Koprivnici, Koprivnice 2015.
- [17] Związek Floriański: Sprawozdanie z działalności za 1925 rok.

Czasopisma

- [1] *Składnica Straży Pożarnych*, „Gazeta Handlowa” 1930, nr 102.
- [2] *Rozwój składnicy przyborów strażackich przy Zw. Straży Poż. Woj. Poznańskiego*, „Przegląd Pożarniczy” 1929, nr 24.
- [3] *Firma C.D. Magirus, A.G. Ulm*, „Przegląd Pożarniczy” 1930, nr 18.
- [4] *Dalsze badania komisyjne typu motopomp*, „Przegląd Pożarniczy” 1931, nr 7.
- [5] *Badania typu motopomp*, „Przegląd Pożarniczy” 1931, nr 10.
- [6] *Poznańska straż pożarna miejska*, „Przegląd Pożarniczy” 1925, nr 10.
- [7] *Generalne przedstawicielstwo samochodów wszechświatowej sławy*, „Przegląd Pożarniczy” 1930, nr 1.
- [8] *Automobilizacja straży wiedeńskiej*, „Przegląd Pożarniczy” 1925, nr 16.
- [9] *Samochody Federal w pożarnictwie*, „Gazeta Handlowa” 1930, nr 102.
- [10] *Składnica Straży Pożarnych*, „Przegląd Pożarniczy” 1924, nr 10.
- [11] *Z działalności fabryki narzędzi pożarniczych Strażak*, „Gazeta Handlowa” 1930, nr 102.
- [12] *Ogólnik nr 775*, „Strażak Śląski” 1937, nr 12.

Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe Katowice, zespoły:

- Akta Miasta Lubliniec, sygn.: 1410, 1419, 1438, 1439;
- Akta Miasta Sosnowiec, sygn.: 2658, 2677;
- Akta Miasta Tarnowskie Góry, sygn.: 2213 kartkowa cz. II.

Archiwum Państwowe Katowice, Oddział w Pszczynie, zespół:

- Akta Miasta Pszczyna, sygn. 3273.