

**Łukasz Kubacki**

Warszawa

ORCID 0009-0008-4091-7346

# **Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński**

## **The A. Kamiński Polish Bicycle Factory**

Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński (The A. Kamiński Polish Bicycle Factory) was established in Warsaw in 1924. It was one of the most important bicycle workshops located in the Polish capital city. From the second half of the 1930s, it significantly expanded its sales market to cover most of pre-war Poland. This made it one of the most recognizable domestic brands, which is remembered to this day.

The growing popularity of the bicycle in the late 1930s persuaded the company owner, Adam Kamiński, to build a new factory. It was located at 151 Wolska Street. The investment required taking out loans to finance construction and provide salaries for the growing crew during the dead winter season of 1938–1939. Thanks to the preserved documentation related to the loan granting, we can analyze the company's finances, infrastructure, and equipment for the factory and company store. This is a very rare opportunity due to the scarcity of preserved materials regarding Polish bicycle factories.

As primary sources related to the Polish pre-war bicycle industry are scant, this role is fulfilled by preserved bicycles – technical artifacts. The analysis of bicycles and factory data allowed for the characterization of the basic models produced in the factory. The author has attempted to assign frame numbers to years of production and characterized the most important color schemes. The locations related to the factory's activities and its preserved relics were also discussed.

**Keywords:** bicycle, bicycle industry, Warsaw

**Słowa kluczowe:** rower, przemysł rowerowy, Warszawa

### **Wstęp**

Spośród wielu marek rowerowych produkowanych w II Rzeczypospolitej pojazdy noszące emblemat z charakterystycznym kołem rowerowym i napisem „A. Kamiński Warszawa” są jednymi z najbardziej rozpoznawalnych. Wynika to z faktu, że sporo egzemplarzy tych

rowerów przetrwało do czasów współczesnych, a sama firma była jedną z największych w kraju. Rowery Kamińskiego, podobnie jak radomskie „Łuczyniki”, w okresie powojennym stały się synonimem międzywojennego roweru, tak jak marka „Sokół” jest symbolem polskiego motocykla z okresu II RP<sup>1</sup>.

Wytwórnia rowerów Adama Kamińskiego zapisała się w historii z kilku powodów. Działała na rynku stosunkowo długo – od połowy lat dwudziestych XX w. do 1942 r. oraz w pierwszych latach powojennych. Jej produkty były chętnie kupowane, o czym świadczy wysoka produkcja pod koniec lat trzydziestych XX w. Rowery były solidnie zbudowane, gdyż niejednokrotnie służyły swoim właścicielom nie tylko przez okres międzywojenny, lecz także w okresie PRL, czy nawet jeszcze po 1989 r. Produkty firmy „A. Kamiński” można było kupić w wielu województwach II RP, a zasięg działania firmy był niemal ogólnopolski. To wszystko sprawiało, że renoma producenta rosła, a marka zachowała się w pamięci pokoleń<sup>2</sup>.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zarysu działalności wytwórni Kamińskiego na tle polskiego przemysłu rowerowego w okresie międzywojennym. Artykuł podzielony został na dwie zasadnicze części. W pierwszej, chronologicznej, znalazła się historia firmy poprzedzona rysem dziejów przemysłu rowerowego od jego początków do wybuchu drugiej wojny światowej. W drugiej, problemowej, umieszczono wyniki badań i analiz autora dotyczących zagadnień technologicznych, handlowych oraz typologii rowerów. Autora interesowały następujące kwestie: czym wyróżniały się rowery Kamińskiego na tle konkurencji? Jak wyglądał model sprzedażowy firmy? Jakie typy rowerów (ram) stanowiły odpowiedź na potrzeby różnorodnych grup odbiorców? Jak prezentowała się wielkość produkcji i polityka finansowa firmy w kontekście sytuacji gospodarczej w kraju oraz sytuacji polskiej w branży rowerowej?

## Charakterystyka źródeł

Podjęwając temat historii warszawskiego przemysłu rowerowego, należy zmierzyć się z ubóstwem źródeł archiwalnych powiązanych z konkretnymi producentami bądź sklepami i hurtowniami. Ze względu na okupację, zniszczenia Warszawy i okres komunizmu nie zachował się w zasadzie żaden zespół archiwalny stanowiący spuściznę warszawskiego producenta rowerów. Wyjątkiem są dokumenty związane z rejestracją i likwidacją działalności, wpisane do ksiąg Rejestru Handlowego.

Ze względu na tę sytuację jednym z najważniejszych typów źródeł są zachowane egzemplarze rowerów, ram i komponentów, które jako zabytki techniki stają się źródłami historycznymi dla badacza. Ich analiza jest często jedyną możliwą metodą badawczą wielu zagadnień technicznych, technologicznych i produkcyjnych. Cechy takie jak: numery seryjne, kształt ramy, emblematy firmowe, sygnowane części z wybitymi datami produkcji, pomagają poznać proces produkcyjny, wyposażenie czy kolorystykę stosowaną w danym okresie.

- 1 Określenie to dotyczyć będzie przede wszystkim centralnej Polski oraz województw wschodnich, gdzie przed wojną prowadzono sprzedaż rowerów Kamińskiego. Przedwojenne województwa byłego zaboru niemieckiego miały własne, prężnie działające, wytwórnie.
- 2 Autor sam doświadczył sytuacji, w której pewien sprzedawca oferował przedwojenny rower innego producenta, określając go mianem „Kamiński”.

Kolejnym ważnym źródłem są katalogi ofertowe producentów rowerów oraz hurtowni zajmujących się sprzedażą gotowych pojazdów i części. Pozwalają przeanalizować program produkcji, charakterystykę modeli rowerów, ofertę rynku oraz zmiany cen na przestrzeni lat. W źródłach prasowych znajdują się reklamy producentów oraz artykuły dotyczące samych jednośladów. Dotyczą one nie tylko przemysłu rowerowego, lecz także sportu kolarskiego, turystyki, przepisów drogowych czy też wykorzystania rowerów w wojsku. Spotkać można też artykuły poświęcone konkretnemu fabrykantowi.

Pomocna w procesie badawczym jest analiza historycznej ikonografii, w tym nie tylko fotografii rowerów, lecz także planów geodezyjnych i zdjęć lotniczych (w zakresie historii zabudowy poszczególnych zakładów). Również w zasobach cyfrowych można znaleźć szereg fotografii zachowanych rowerów, które pozwalają na analizę pojazdów pod kątem wyposażenia czy schematów malowania.

Dopełnieniem są nieliczne archiwalia i obiekty zachowane w prywatnych zbiorach rodzin producentów rowerów oraz do źródła pośrednie, w postaci dokumentacji: handlowej, kredytowej, księgowej, katastralnej, rejestracyjnej rowerów, a także roczników przemysłowych, handlowych i opracowań.

Jeżeli chodzi o fabrykę rowerów Kamińskiego, to materiał źródłowy prezentuje się dość obficie w porównaniu do innych stołecznych wytwórni. Do naszych czasów przetrwało relatywnie dużo jednośladów tego producenta. Autor od końca 2020 r. dokumentuje i prowadzi katalogowanie odnalezionych rowerów „A. Kamiński”. W prowadzonym wykazie znajdują się zdjęcia poszczególnych rowerów, czasem wraz z numerami seryjnymi ram. W chwili pisania artykułu w zasobie autora znajduje się dokumentacja fotograficzna 65 unikalnych rowerów.

Owocna okazała się kwerenda w zasobie Archiwum Akt Nowych w Warszawie. Odnaleziono tam bogatą dokumentację dotyczącą pożyczki długoterminowej na kwotę 250 000 zł udzielonej wytwórni „A. Kamiński” przez Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) pod koniec 1938 r.<sup>3</sup> Dzięki niej autor uzyskał informacje na temat produkcji ram, majątku fabryki, gruntów i budynków fabrycznych, sytuacji finansowej firmy, zatrudnienia czy ilości rowerów zarówno w wytwórni, jak i w sklepie firmowym.

Choć według wiedzy autora nie zachował się żaden katalog ofertowy wytwórni „A. Kamiński Warszawa”<sup>4</sup>, to dzięki wspomnianym wcześniej materiałom archiwalnym w zbiorach Archiwum Akt Nowych oraz na bazie fotografii zachowanych rowerów oraz osobistych oględzin i pomiarów możliwe jest scharakteryzowanie podstawowych typów pojazdów oferowanych przez producenta. Uzupełnieniem są zachowane szczątkowo dowody zakupów posiadające numery ram, reklamy prasowe i ikonografia zachowana w zbiorach archiwalnych, w tym przypadku Narodowego Archiwum Cyfrowego. Istotne znaczenie mają badania autora w zakresie rozpoznania konstrukcji roweru wojskowego A. Kamiński, którego 100 egzemplarzy przekazano wojsku 23 lipca 1939 r.<sup>5</sup> W trakcie prowadzonych badań autorowi nie udało się skontaktować z potomkami Adama Kamińskiego.

3 Archiwum Akt Nowych [AAN], zesp. 235/0 Bank Gospodarstwa Krajowego, sygn. 1101, 1032, 1645.

4 Być może takowy nawet nie powstał.

5 Ł. Kubacki, *Rower wojskowy z wytwórni Adama Kamińskiego z Warszawy*, „Mówią Wieki” 2023, nr 7, s. 37–41.

## Przemysł rowerowy Warszawy przed 1918 r.

Pierwsze welocypedy pojawiły się na ziemiach Królestwa Polskiego pod koniec lat sześćdziesiątych XX w. W 1866 r. warszawski stolarz Robert Perl wyprodukował we własnym zakładzie trójkołowy wehikuł według koncepcji i rysunków swojego syna, Edmunda<sup>6</sup>.

Lata sześćdziesiąte XIX w. to ogromna popularność welocypedu, którego prototyp opracował Francuz Pierre Michaux w 1861 r. Pojazd święcił tryumfy podczas Wystawy Światowej zorganizowanej w Paryżu w 1867 r. i doczekał się licznych naśladownictw. Autorem jednego z nich był Władysław Romanowski, właściciel znanej warszawskiej wytwórni powozów. Zrealizował krótką serię dwukołowych pojazdów bazujących na konstrukcji systemu Michaux. Welocypedy, określane w prasie mianem samochodów, 5 czerwca 1869 r. wzięły udział w wyścigu, który miał miejsce w warszawskim Ogrodzie Krasieńskich<sup>7</sup>.

Na dalszy rozwój sportu cyklowego trzeba było poczekać kolejnych 16 lat. Przy okazji zorganizowanej w Warszawie wystawy rolniczej odbył się wyścig bicykli. Wydarzenie dało impuls do powstania w kwietniu następnego roku Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów<sup>8</sup>. Powstanie tej organizacji pociągnęło za sobą wzrost zainteresowania sportem cyklowym. Już wkrótce powstało Towarzystwo Cyklistów Łódzkich, a w Galicji – Krakowski Klub Cyklistów i Lwowski Klub Cyklistów<sup>9</sup>. Rosnąca popularność nowego sportu spowodowała, że w dużych miastach zaczęli pojawiać się dystrybutorzy rowerów, głównie pojazdów angielskich. Z czasem pojawiły się również rowery z Niemiec, Stanów Zjednoczonych, Francji czy z Cesarstwa Rosyjskiego (wytwórnia Leutnera w Rydze).

Wśród głównych sklepów rowerowych działających w Warszawie do 1914 r. należy wymienić: „Krzysztof Brun i Syn” przy ul. Senatorskiej 27; „Maison Ormonde” w Alejach Ujazdowskich 18, a następnie przy ul. Nowy Świat 72 oraz sklep Juliana Osińskiego przy ul. Senatorskiej 29, który był przedstawicielstwem ryskiej fabryki A. Leutner & Co<sup>10</sup>. Rowery znanej francuskiej fabryki Peugeot dostępne były w składzie Wacława Wyczałkowskiego przy ul. Miodowej 10<sup>11</sup>.

Początki produkcji rowerów rozpoczynają się w Warszawie po 1893 r. Za pierwszą wytwórnię należy uznać firmę Bronisława Wahrena<sup>12</sup>. Świadczyła ona usługi naprawcze i ślusarskie, a z czasem zakres działalności poszerzyła o naprawy i produkcję rowerów własnych<sup>13</sup>. Były to zapewne kopie rowerów angielskich, budowane w oparciu o importowane części, takie jak: piasty, pedały, ogumienie. W miarę postępu w dziedzinie rozwoju konstrukcji rowerów w ofercie firmy pojawiły się tandemy, a nawet motocykle<sup>14</sup>. Fabryka zlokalizowana została przy ul. Dobrej 19, natomiast sklep firmowy mieścił się przy

6 B. Tuszyński, *100 lat Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów i Kolarstwa Polskiego*, Warszawa 1986, s. 15.

7 „Kłosy” 5(17).06.1869, nr 207, s. 326.

8 Szerzej zob.: P. Kubkowski, *Sprężysci. Kulturowa historia warszawskich cyklistów na przełomie XIX i XX wieku*, Warszawa 2018.

9 Ibidem, s. 20.

10 „Warszawska Gazeta Sportowa” 7.01.1903, nr 1, s. 2.

11 Ibidem.

12 Firma działała początkowo jako Zakład Tokarsko-Mechaniczny Wahren i Ska; „Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza” 8.02.1893, nr 6, s. 52.

13 „Kurier Warszawski” 22.02.1895, nr 53, s. 9.

14 „Warszawska Gazeta Sportowa” 1.10.1904, nr 20, s. 1.





Ryc. 1. Wyścig welocypedów w ogrodzie Krasieńskich, 5 czerwca 1869 r. (źródło: „Kłosy” 5(17).06.1869, nr 207, s. 324)

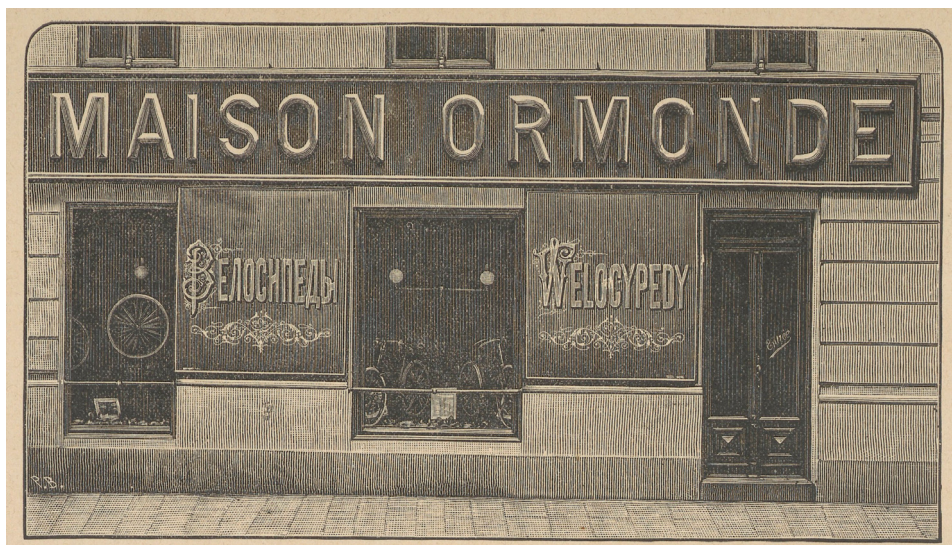


Ryc. 2. Wyścig bicykli podczas wystawy rolniczej w Warszawie w 1885 r. (źródło: „Kłosy” 16.07.1885, nr 1046, s. 48)





Ryc. 3. Reklama firmy B. Wahren i S-ka, 1902 r. (źródło: „Kalendarz Informacyjno-Encyklopedyczny na Rok Zwyczajny 1902”, Warszawa 1902, Tablica XLIII)



Ryc. 4. Fasada sklepu Maison Ormonde zlokalizowanego przy ul. Nowy Świat 72, 1896 r. (źródło: W. Czajewski, *Warszawa ilustrowana: stara Warszawa*, t. 2, *Rys rozwoju przemysłu i handlu*, Warszawa 1896, s. 68)

Każdy dobry i rozumny Sportsman, przed nabyciem nowej maszyny zwiędzi przede-  
 wszystkim wystawione w magazynie domu „ORMONDE”  
 nadeszłe nowości na 1911 rok światowych wystaw  
 Paryskiej «Grand Salon» i Londyńskiej «Olimpia».

Na 1911 rok ustanowiono ceny za pierwszoklasowe rowery od 88 rb., zaś warunki kupna  
 udogodniono na spłaty do 30-tu miesięcy, bez zadatku.

**Spłaty miesięczne od rb. 3.50 kop.**

Największy dom rowerowy The New „MAISON ORMONDE” WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT N-1 72.

**Cenniki bogato ilustrowane bezpłatnie.**

Ryc. 5. Reklama firmy The New Maison Ormonde (źródło: „Sport” 15.04.1911, nr 7, s. 8)

ul. Świętokrzyskiej 25. Zachowany katalog ofertowy z ok. 1912 r. pozwala na zapoznanie się z asortymentem firmy. Wchodziły w jego skład zarówno rowery gotowe, importowane z Wielkiej Brytanii, jak również rowery konstrukcji własnej – „Syrena”, „Warszawa”<sup>15</sup>. Firma Wahrena rozwijała się prężnie do wybuchu I wojny światowej, a potem kontynuowała produkcję rowerów i innych wyrobów przez całe dwudziestolecie międzywojenne<sup>16</sup>.

Drugą znaną firmą, która początkowo zajmowała się sprzedażą importowanych rowerów, a potem podjęła się produkcji własnej, była Maison Ormonde, powstała w 1892 r. Jej założycielami byli Kazimierz Perdziński i Ludomir Kosiński. Firma początkowo działała w Alejach Ujazdowskich 17, a wiosną 1895 r. przeniosła się do lokalu przy ul. Nowy Świat 72, w Pałacu Staszica<sup>17</sup>. W 1897 r. doszło do zmiany organizacyjnej w firmie. Maison Ormonde zawiązało towarzystwo akcyjne z angielską The Singer Company – w Warszawie miała powstać nowoczesna fabryka rowerów przy współudziale angielskich rzemieślników. Do realizacji planu nie doszło, a w 1898 r., po polubownie zakończonych sprawach sądowych, udziałowcy się rozeszli. Na początku 1899 r. Kosiński wznowił działalność na własny rachunek pod nazwą The New Maison Ormonde, która funkcjonowała do ewakuacji Rosjan z Warszawy w sierpniu 1915 r.

Prawdopodobnie ok. 1897 r. rozpoczęto produkcję własnych rowerów i rozpoczęto druk własnych katalogów ofertowych. W 1912 r. The New Maison Ormonde oferował swym klientom bogaty wybór rowerów konstrukcji własnej: turystycznych męskich i damskich oraz wyścigowych. Krajowym wyrobom towarzyszyły angielskie rowery i akcesoria<sup>18</sup>.

Trzecim liczącym się producentem rowerów w Warszawie była firma American Cycle Company (ACC), założona w 1891 r. przez Edwarda Szulca. Ambitny przedsiębiorca udał się wcześniej do Wielkiej Brytanii, gdzie pracował przez jakiś czas w tamtejszych wytwórniach. Następnie rowerową edukację kontynuował w USA. Po powrocie do kraju założył ACC, która działała początkowo przy ul. Elektoralnej 4, a w 1911 r. przeniesiona została do prestiżowej lokalizacji w nowym gmachu Filharmonii. ACC produkowała rowery z części angielskich i amerykańskich. Na stanowisku dyrektora zmarłego przedwcześnie Edwarda Szulca zastąpił go jego brat, inż. Henryk Szulc. Firma działała do wybuchu I wojny światowej<sup>19</sup>.



Ryc. 6. Reklama firmy American Cycle Company (źródło: „Biesiada Literacka. Pismo literacko-polityczne ilustrowane” 20.04.1912, nr 16, s. 1)

15 *Fabryka Motocykli i Rowerów B. Wahren*, [archiwum.allegro.pl/oferta/fabryka-rowerow-i-motocykli-wahren-rower-motor-nsu-i8086382181.html](http://archiwum.allegro.pl/oferta/fabryka-rowerow-i-motocykli-wahren-rower-motor-nsu-i8086382181.html) [dostęp 11.09.2023].

16 W okresie międzywojennym firma Bronisława Wahrena wytwarzała również koła lotnicze, obręcze rowerowe i motocyklowe, riksze, wózki towarowe, szprychy, wózki motocyklowe i drezyny rowerowe.

17 „Kurier Codzienny” 26.03.1895, nr 85, s. 2.

18 *Album Ormonde. Rowery, części, akcesoria*, Warszawa 1912.

19 „Tygodnik Ilustrowany” 15.04.1911, nr 15, s. 300.

Na początku XX w. działało w Warszawie jeszcze kilku mniejszych producentów rowerów. Wymienić należy: Zakład Mechaniczno-Rowerowy Kazimierza Lipińskiego działający przy ul. Złotej 78<sup>20</sup>, Fabrykę Rowerów Władysława Okuljara, która funkcjonowała od ok. 1911 r.<sup>21</sup> Własną markę „Hercules” posiadał Waclaw Wyczałkowski w sklepie przy ul. Miodowej 10<sup>22</sup>.

Wybuch I wojny światowej spowodował ograniczenie produkcji rowerów w Warszawie i innych miastach Królestwa Polskiego. 17 kwietnia 1915 r. zmarł Kosiński, dyrektor The New Maison Ormonde<sup>23</sup>. Spowodowało to wycofanie firmy z rynku<sup>24</sup>. Działalności zaprzestała również ACC. Po zajęciu Warszawy przez wojska niemieckie jedynie fabryka Wahrena<sup>25</sup> oraz zakład Lipińskiego zdolne były do produkcji rowerów<sup>26</sup>.

Na skutek rabunkowej gospodarki w Królestwie Polskim brakowało komponentów dla przemysłu rowerowego. Głównym problemem był brak gumy, której potrzebowała niemiecka machina wojenna<sup>27</sup>. Podejmowano próby wykorzystania „gumy ersatz”, którą w ofercie posiadał Lipiński<sup>28</sup>. Produkcję opon rowerowych, które spełniały wymogi okupanta, tzn. nie podlegały rekwizycji, rozpoczął Franciszek Zawadzki<sup>29</sup>.

### Odbudowa przemysłu po odzyskaniu niepodległości

Po odzyskaniu niepodległości, przez lata dwudzieste XX w., krajowy przemysł rowerowy rozwijał się powoli. Spowodowane to było dużą konkurencją zagraniczną i zalewem tanich rowerów z Niemiec. Przyczyniały się do tego niskie cła, w granicach 20 zł od jednego roweru. Po rozpoczęciu wojny celnej z zachodnim sąsiadem i zakazie importu kompletnych rowerów do Polski zaczęły docierać części, które następnie były składane<sup>30</sup>. W 1925 r. typowy rower niemiecki kosztował około 150 zł, podczas gdy rower krajowy 275 zł i więcej<sup>31</sup>. W przemyśle krajowym połowy lat dwudziestych jedynie wytwórnia Zawadzkiego była w stanie wykonać rower w 60% z własnych części<sup>32</sup>. Brakowało krajowych producentów wytwarzających szprychy, nypły, piasty, siodełka, obręcze, opony i dętki. Konieczność importowania tych części, bądź też jak w przypadku Zawadzkiego niewielka produkcja, generowały bardzo wysokie koszty. Zmartwieniem wytwórców był też niski kapitał własny oraz problemy ze ściągalnością rat za sprzedane przez nich rowery<sup>33</sup>. Przyczyniał się do tego również kryzys gospodarczy.

20 „Sport” 1.04.1911, nr 6, s. 8.

21 „Kurjer Poranny” 15.03.1914, nr 74, s. 6.

22 „Sport” 1.04.1911, nr 6, s. 8.

23 *Kronika Żałobna*, „Gazeta Warszawska” 17.04.1915, nr 105, s. 3.

24 Reklamy The New Maison Ormonde kończą się wiosną 1915 r. Następnie marka została wskrzeszona przez Lipińskiego po odzyskaniu niepodległości i działała do 1951 r.

25 „Przegląd Poranny” 10.05.1916, nr 129, s. 4.

26 „Gazeta Poranna 2 grosze” 29.04.1917, nr 115, s. 8.

27 *Sekwestr opon i węży gumowych*, „Przegląd Poranny” 22.09.1918, nr 230, s. 2. W numerze tym znajduje się tekst dotyczący sekwestru opon rowerowych i od wozów konnych oraz węży gumowych. Produkty z gumy należało złożyć do 15.10.1918 r. Dorożkarze mieli ten okres wydłużony do 10.11.1918 r.

28 „Kurjer Warszawski” 30.06.1918, nr 178, s. 15.

29 Były to wyczynowe „szytki” wykonane za pomocą solidnych nici, posiadające na grzbiecie wąski pasek gumy.

30 „Gazeta Handlowa” 30.08.1926, nr 17, s. 2.

31 Ibidem.

32 Ibidem.

33 Ibidem.

## Najważniejsze ośrodki produkcji rowerów w II Rzeczypospolitej

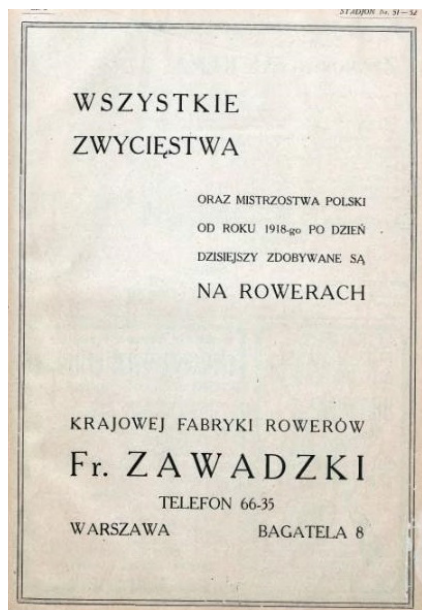
Rynek rowerowy w Polsce lat dwudziestych XX w. był bardzo zróżnicowany. Głównymi odbiorcami rowerów były województwa: pomorskie, poznańskie, śląskie, gdzie drogi były lepsze, a społeczeństwo bogatsze. Rower pełnił tam nie tylko funkcję rekreacyjno-sportową, lecz także zarobkową i transportową, m.in. podczas codziennych dojazdów do pracy. W województwach byłego zaboru rosyjskiego czy austriackiego rowery nabywali głównie entuzjaści kolarstwa, zawodnicy wyczynowi czy też członkowie stowarzyszeń cyklistycznych. Rowery kupowano również na potrzeby urzędników i pracowników różnych instytucji państwowych.

Pod koniec lat dwudziestych XX w. do najważniejszych wytwórni krajowych należały: „Ormonde” Kazimierza Lipińskiego (Warszawa), Fabryka Rowerów i Motocykli Bronisława Wahrena (Warszawa), Fabryka Rowerów Franciszka Zawadzkiego (Warszawa), Fabryka Rowerów i Maszyn „Inventia” (Poznań), Fabryka Rowerów „Tornado” (Bydgoszcz), Fabryka Rowerów, Gramofonów i Maszyn do Szycia „Ebeco” (Katowice).

W 1929 r. doszło do przełomu w krajowym przemyśle rowerowym. Zrównano wówczas cło na ramy rowerowe z cłem na całe rowery, co zwiększyło ochronę rodzimego rynku i przemysłu oraz zmniejszyło napływ rowerów z Zachodu, głównie z Niemiec. Koncern Państwowych Wytwórni Uzbrojenia w Warszawie zlecił także Fabryce Broni w Radomiu produkcję rowerów na rynek cywilny, na podstawie udzielonych licencji francuskich. Tak narodziły się rowery „Łucznik”. Od tamtej pory – pomimo wielkiego kryzysu, który osłabił polską gospodarkę na kolejne lata – krajowy przemysł rowerowy zaczął się stopniowo rozwijać.

Wśród głównych ośrodków produkujących rowery i części rowerowe w Polsce w latach trzydziestych XX w. należy wymienić następujące miasta: Poznań, Bydgoszcz, Katowice, Warszawa, Łódź, Radom, Ostrów Wielkopolski, Częstochowa, Myszków, Sosnowiec i Grodno. Do mniejszych ośrodków zaliczały się: Białystok, Grudziądz, Wołkowysk, Lwów, Inowrocław, Będzin, Bielsko, Sanok, Starogard, Kielce, Rzeszów, Czechowice-Dziedzice i Kraków. Nie brakowało też wytwórni w mniejszych miejscowościach, jak np. Mława, Gorlice czy Pionki.

Dzięki nowym stawkom celnym w Polsce zaczęły rozwijać się wytwórnie produkujące części rowerowe. Do najważniejszych należały: Wacław Millner Bydgoszcz (WMB) (piasty przednie, pompki, uchwyty, pedały), „Pepege” w Grudziądzu (chwyty gumowe na kierownicę, opony), „Centra” w Poznaniu (łańcuchy, baterie, szprychy, nypły i inne), „Światowit” w Myszkowie (ramy, kierownice, błotniki, obręcze), „Kromołowski i Synowie” w Katowi-



Ryc. 7. Reklama fabryki rowerów Franciszka Zawadzkiego, 1924 r. (źródło: „Stadjon” 20.12.1924, nr 51–52, s. 5)





Ryc. 8. Rama roweru turystycznego B. Wahren „Syrena” z drugiej połowy lat dwudziestych XX w. Widoczne tylne haki wczesnego typu oraz przedni widelec półkowy z otworami na oś przedniej piasty zamiast łapek (fot. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)



Ryc. 9. Główka ramy roweru szosowego PWU „Łucznicz” Typ V (fot. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)

cach (siodełka), „Stomil” Poznań (opony), „Sanok” (opony, dętki, chwytaki gumowe), „Apollo”<sup>34</sup> w Czechowicach (szprychy, nypły, obręcze, błotniki, pompki, jarzma siodełek), Fabryka Wyrobów Metalowych Adolf Feigenbaum i Syn w Warszawie (tylne piasty systemu „Torpedo”), „Frema” Łódź (obrzęcze drewniane), „Labor” w Radomsku (obrzęcze drewniane), „Fema” Bydgoszcz (korby i zębatki), Izaak Altman Częstochowa (korby i zębatki), „Metros” Częstochowa (korby i zębatki) i wiele innych. Niektóre z nich, przede wszystkim WMB, produkowały towary dorównujące jakością produktom niemieckim, francuskim czy angielskim.

Warszawa była jednym z najważniejszych ośrodków produkcji rowerów w międzywojennej Polsce. Początkowo firmy w stolicy specjalizowały się w produkcji rowerów wyczynowych – szosowych i torowych, na których zawodnicy

polscy odnosili sukcesy na największych imprezach w kraju i zagranicą<sup>35</sup>. W ofercie były również rowery turystyczne męskie i damskie oraz półwyścigowe. Do wielkiej czwórki

34 Firma z niemieckim kapitałem, mająca swoją fabrykę w Polsce.

35 Srebrna olimpijska „czwórka” kolarska z Amsterdamu z 1924 r. używała rowerów Wahrena oraz Zawadzkiego. Podczas pierwszego Wyścigu Dookoła Polski organizowanego w 1928 r. czołówka kolarzy używała rowerów stołecznych producentów: Wahrena, Lipińskiego, Zawadzkiego i Kamińskiego.

stołecznych producentów: Wahrena, Lipińskiego, Zawadzkiego i Kamińskiego dołączyły w latach trzydziestych XX w. kolejne wytwórnie, chociaż żadna z nich nie zbliżyła się do wielkości produkcji potentatów. Były to następujące warszawskie firmy, które podjęły produkcję rowerową lub wzbogaciły o nią swój wcześniejszy asortyment: „Adlon” (ul. Szczęśliwicka 11), Lucjan Jarząbek (ul. Żulińskiego 7), Bronisław Kalinowski (ul. Wronia 52), Jan Kamiński (ul. Karolkowa 62), Jan Langner (ul. Wronia 65), Apolinary Ochmanowicz (ul. Wolska 11), Młotownia Parysów (ul. Powązkowska, przy forcie Bema), Stanisław Pieczyński (ul. Krucza 7), Adam Pusz (ul. Kazimierzowska 64), Antoni Rybowski (ul. Chłodna 39, następnie ul. Leszno 26), Władysław Skonieczny (ul. Waliców 12), „Start” (ul. Chłodna 62), M. Sztokinger (ul. Puławska 100) i Stanisław Szymański (ul. Łucka 10). Oprócz nich prężnie działały żydowskie hurtownie, które posiadały własne montownie rowerów oraz oferowały szeroki zakres części: H. Błaszkowski (ul. Tłomackie 9), Bracia Oksenberg (ul. Nalewki 34), „CykloSPORT” (ul. Nalewki 29) i „Renoma” (ul. Bielańska 9). Ważnym krajowym producentem była też przywołana już wytwórnia piast i części gramofonowych Adolf Feigenbaum i Syn mająca siedzibę przy ul. Targowej 44.

Produkcja i sprzedaż rowerów rozwinęły się gwałtownie po 1935 r., kiedy Polska zaczęła wychodzić z wielkiego kryzysu. Przyczyniła się do tego również reforma tablic rejestracyjnych dla jednośladów i zniesienie opłat za karty rowerowe. W 1936 r. wprowadzono stałą, ogólnopolską opłatę w wysokości 3 zł za rok oraz 4 zł za dwa lata użytkowania tablicy. Wcześniej opłaty roczne wynosiły nawet kilkanaście złotych, dlatego ich obniżka przyczyniła się do rozwoju branży rowerowej i wzrostu zainteresowania zakupami pojazdów. Rowery zaczęły znacząco tanieć – tuż przed wybuchem II wojny światowej można było nabyć pojazd już od 90–100 zł. W porównaniu z cenami rowerów sprzed dekady, utrzymującymi się na poziomie 150–350 zł, był to wyraźny spadek. W tym okresie nastąpił też rozwój krajowego przemysłu wytwarzającego części rowerowe. Był to kolejny czynnik obniżki cen jednośladów, podobnie jak rosnąca konkurencja wśród producentów ram, części i gotowych rowerów.

### Początki działalności fabryki rowerów Adama Kamińskiego

Adam Kamiński urodził się w 18 października 1889 r. Jego akt chrztu spisany został w parafii w Pomiechowie. Posiadał średnie wykształcenie techniczne. Fabryka, którą założył, była jednym z najstarszych<sup>36</sup> i najważniejszych stołecznych producentów rowerów. Działalność rozpoczęła w 1924 r., w Rejestrze Handlowym „A” 20 września 1926 r. zarejestrowano firmę pod nazwą „A. Kamiński”, a 7 kwietnia 1936 r. jako „Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński” (PFRAK)<sup>37</sup>. Początkowo wytwórnia działała przy ul. Złotej 62 (tam również przez cały okres międzywojenny mieścił się sklep firmowy). Kilka lat później przeniesiono działalność na ul. Karolkową 16, położoną w przemysłowej części warszawskiej Woli, nieopodal linii Kolei Obwodowej oraz gazowni. Z braku materiałów źródłowych z lat dwudziestych XX w. należy przyjąć, że w początkowych latach działalności firma zatrudniała od kilku do kilku-

36 Patrząc z perspektywy całego dwudziestolecia i ilości wytwórców, którzy rozpoczęli produkcję w latach trzydziestych. XX w.

37 Archiwum Państwowe w Warszawie [APW], Księgi Rejestrowe RH–A, sygn. 21/22.



Ryc. 10. Kolarz Wiktor Olecki zmieniający oponę podczas II Wyścigu Dookoła Polski, 1929 r. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-S-591)

nastu pracowników, w zależności od pory roku<sup>38</sup>. Wiadomo, że wytwarzano wtedy ramy szosowych rowerów wyczynowych, o czym świadczą reklamy w prasie, np. podczas pierwszego *Tour de Pologne*<sup>39</sup>, kiedy Wiktor Olecki zdobył II miejsce w klasyfikacji generalnej.

Specjalnością firmy przez cały okres działalności była produkcja ram rowerowych<sup>40</sup>. Gotowe rowery sprzedawano wyłącznie poprzez sklep firmowy, ewentualnie przedstawicielstwa. Wytwórnia Kamińskiego wytwarzała też sygnowane kierownice, a w późniejszym okresie rozpoczęła produkcję osiek suportowych oraz garniturów sterowych. Najbardziej znana była z produkcji ram balonowych męskich i damskich, które zyskały ogromną popularność w wielu częściach międzywojennej Polski.

### Siedziby fabryki, inwestycje

Fabryka Kamińskiego początkowo produkowała i sprzedawała ramy rowerowe w zabudowaniach przy ul. Złotej 62. Potwierdzają to reklamy zakładu z lat dwudziestych XX w.<sup>41</sup>, niestety brak jest fotografii przedstawiających sklep czy wytwórnię.

Prawdopodobnie na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w. Kamiński wraz z małżonką, Feliksą, nabyli działkę przy ul. Karolkowej 16, nr hipoteczny 9016. Wybudowali tam kilka ceglanych budynków, które nie tylko pełniły funkcje fabryczne, lecz także

38 Produkcja rowerów była sezonowa, od kwietnia do września, potem obniżał się popyt na rowery i wytwórnie redukowały na ten czas zatrudnienie.

39 *W Biegu Dookoła Polski zdobył II nagrodę p. Wiktor Olecki na rowerze firmy A. Kamiński*, „Przegląd Sportowy” 22.09.1928, nr 43, s. 4.

40 Z wyjątkiem wczesnego okresu powojennego, gdy z braku części produkowano lampy karbidowe.

41 „Przegląd Sportowy” 22.09.1928, nr 43, s. 4.

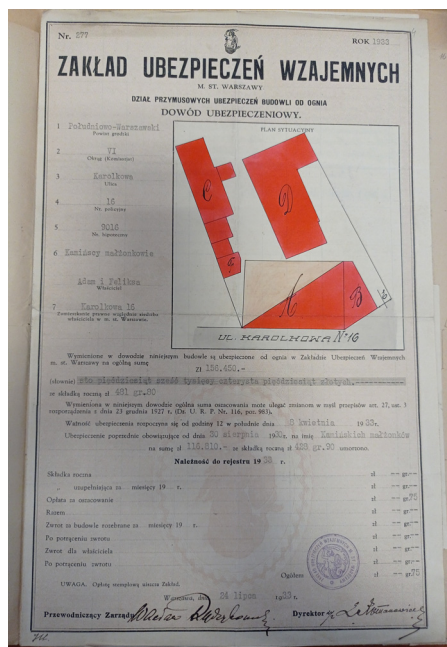


mieszkalne<sup>42</sup>. W ich skład wchodziły trzy budynki parterowe, jeden jednopiętrowy i jeden trzypiętrowy. W zachowanej dokumentacji ubezpieczeniowej pierwszy taki dokument wystawiono 30 sierpnia 1930 r. na sumę 116 810 zł, natomiast 24 lipca 1933 r. Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych m.st. Warszawy wystawił kolejny dowód ubezpieczeniowy na ogólną sumę 156 450 zł<sup>43</sup>. Potwierdza to, że Kamińscy posiadali tę działkę już w 1930 r. i prawdopodobnie wtedy przeniesiono wytwórnię z ul. Złotej 62 (zachowując tam sklep i montownię gotowych rowerów) na ul. Karolkową 16.

Około 1936–1937 r. małżeństwo zakupiło działkę zlokalizowaną przy ul. Wolskiej 151, na której rozpoczęto budowę modernistycznej kamienicy czynszowej, oficyny oraz nowych zabudowań fabrycznych. Frontowy budynek wznoszono od października 1936 r. do czerwca 1937 r.<sup>44</sup> Była to trzypiętrowa kamienica czynszowa<sup>45</sup> posiadająca na parterze osiem lokali usługowych na wynajem<sup>46</sup>. Budynek przynosił 2561 zł zysku miesięcznego za pobierane komorne<sup>47</sup>.

Za frontową kamienicą znajdowała się dwupiętrowa murowana oficyna, budowana od grudnia 1937 r. do sierpnia następnego roku<sup>48</sup>, która również przeznaczona była na wynajem. Mieścili się tam głównie mieszkania jednoizbowe, z kuchnią oraz toaletą. Miesięczny zysk z komornego tego budynku wynosił 1758 zł<sup>49</sup>. Część pomieszczeń pełniła funkcję zaplecza socjalnego dla pracowników fabryki rowerów. Mieścili się tam: stołówka zakładowa, kuchnia, magiel oraz szatnie pracownicze.

Największym budynkiem na posesji była nowa hala fabryki rowerów; miała ona długość 80 m, znajdowała się z tyłu działki i od strony południowej miała przylegać do nowo



Ryc. 11. Plan sytuacyjny wytwórni Adama Kamińskiego przy ul. Karolkowej 62 z polisą ubezpieczeniową, 1933 r. (źródło: Archiwum Akt Nowych, zesp. 235/0 Bank Gospodarstwa Krajowego, sygn. 1645)

42 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1645 Skrypty dłużne dotyczące pożyczek długoterminowych, przemysłowych, przyznanych firmie Polska Fabryka Rowerów – Kamiński. Polisy ubezpieczeniowe, materiały organizacyjne pożyczkobiorcy, k. 4.

43 Ibidem.

44 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032 Pożyczka długoterminowa przemysłowa dla Polskiej Fabryki Rowerów A. Kamiński w Warszawie. Bilans, ocena maszyn i urządzeń, opis i ocena nieruchomości, M. Dudryk-Darlewski, Opis i ocena nieruchomości /Fabryka Rowerów/ w Warszawie przy ul. Wolskiej nr pol. 151, nr hip. 12133 położonej i stanowiącej własność Adama i Feliksy Kamińskich, Warszawa, 15.10.1938, k. 107.

45 Budynek przetrwał wojnę i został rozebrany prawdopodobnie około 1964 r. podczas budowy skrzyżowania ul. Kasprzaka z ul. Wolską.

46 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Wykaz lokali i komornego budynku frontowego ul. Wolska 151, Warszawa, 15.10.1938, k. 149–150.

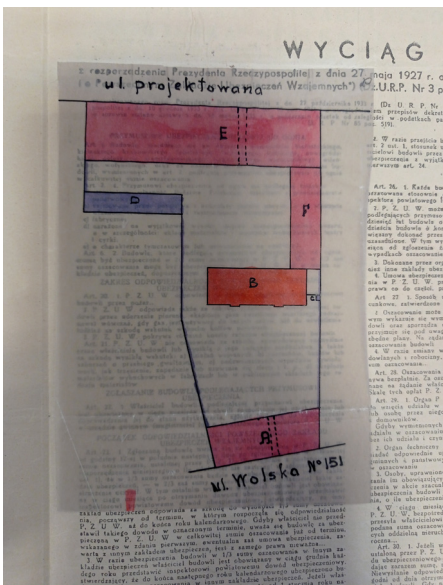
47 Ibidem.

48 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, M. Dudryk-Darlewski, Opis i ocena nieruchomości, k. 108.

49 Ibidem.



Ryc. 12. Kamienica Kamińskich przy ul. Wolskiej 151, 1938 r. (źródło: Archiwum Państwowe w Warszawie, Akta miasta Warszawy, Referat Gabarytów, t. 52, sygn. 6441)



projektowanej ulicy. Budowa hali rozpoczęła się w sierpniu 1937 r., a oddanie do użytku nastąpiło w kwietniu 1938 r.<sup>50</sup> Hala miała konstrukcję żelbetową oraz ceglane wypełnienia ścian. Drewniany dach pokryty był ocynkowaną blachą. Do czasu uruchomienia centralnego ogrzewania stosowano piece przenośne<sup>51</sup>.

Na parterze budynku znajdowały się narzędziownia, ślusarnia, dział mechaniczny, magazyn półfabrykatów i zapasowa kuźnia. Na pierwszym piętrze zlokalizowano biuro techniczne, ślusarnię i magazyn. Na drugim

Ryc. 13. Plan sytuacyjny Polskiej Fabryki Rowerów A. Kamiński po przewodniczącym na ul. Wolską 151 (źródło: Archiwum Akt Nowych, zesp. 235/0 Bank Gospodarstwa Krajowego, sygn. 1645)

piętrze ulokowano zapasowy magazyn, lakiernię, montownię oraz pakownię. W suterynach znajdowały się kuźnia, niklownia, chromownia, szlifiernia, podręczny warsztat mechaniczny oraz kotłownia centralnego ogrzewania i piwnice<sup>52</sup>.

Ostatni ceglany budynek parterowy znajdujący się na placu przeznaczony był również na cele fabryczne. Zlokalizowano w nim spawalnię, magazyn acetylenu, sztancownię (tłocznię) oraz garaż na 8 samochodów<sup>53</sup>.

Jak pisał inż. Maksymilian Dudryk-Darlewski:

Budowa domów i fabryki jest przeciętna, wykonana oszczędnie własnym gospodarczym sposobem o wyposażeniu w budynkach mieszkalnych skromnym, a w budynku fabrycznym w dziale produkcji zupełnie skromnym, a w biurach przeciętnym. Stan obecny budynków jest dobry, a utrzymanie dostateczne<sup>54</sup>.

Wartość gruntu oraz budynków wyniosła 807 574 zł, z czego: grunty 102 472 zł, frontowy dom mieszkalny 250 720 zł, oficyna mieszkalna 172 608 zł, budynek fabryczny dwupiętrowy 264 961 zł oraz parterowy budynek fabryczny 16 813 zł<sup>55</sup>.

Budowa fabryki i zabudowań przy ul. Wolskiej 151 pociągnęła za sobą wysokie koszty. Aby nie uszczuplić kapitału obrotowego, Adam Kamiński przyjął w końcu 1937 r. cichego wspólnika, Hilarego Prawdę, na okres jednego roku. Wspólnik ten wniósł do fabryki kapitał w wysokości 100 tysięcy złotych. Przez cały okres zatrudnienia pełnił funkcje generalnego przedstawiciela oraz płatnego kierownika firmy<sup>56</sup>.

W sierpniu 1938 r. Kamiński skierował pismo do BGK z prośbą o udzielenie kredytu w wysokości 250 000 zł. Sumę tę chciał przeznaczyć na opłacenie robocizny podczas martwego sezonu, od października 1938 r. do końca lutego 1939 r. Z pozyskanych środków planował również dokończenie budowy fabryki i wyposażenie jej we własny dział chromowni i piaskowni, ewentualnie hartowni oraz zakupu maszyn i oprzyrządowania do produkcji własnych łożysk kulkowych. Kamiński w dalszej perspektywie miał plan rozpoczęcia produkcji ram i lekkich silników do motorowerów<sup>57</sup>.

### Sytuacja finansowa firmy do 1939 r.

O sytuacji finansowej firmy w latach dwudziestych XX w. nie wiemy nic. Prawdopodobnie produkcja i sprzedaż były bardzo ograniczone i prowadzone przez sklep oraz warsztat przy ul. Złotej 62. Firma musiała jednak przynosić zyski, skoro właściciela stać było na przeprowadzkę na ul. Karolkową 16 i kontynuowanie tam produkcji. Nieuchronnie firmę dotknął wielki kryzys i bezrobocie, co przełożyło się na mniejszy popyt na rowery.

52 Ibidem.

53 Ibidem, k. 112.

54 Ibidem, k. 108.

55 Ibidem, k. 113.

56 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, Pożyczka długoterminowa przemysłowa dla firmy Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński w Warszawie. Referat pożyczkowy, wzór umowy, wyciągi hipoteczne, sprawozdania, referat wypłaty, korespondencja, 1938–1945, 1949, 1951, 1953, Inspektor Wywiadu Kredytowego, „Informacja” z dn. 28.06.1938 r., k. 46.

57 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, Pismo Adama Kamińskiego do BGK o udzielenie kredytu w wys. 250 tys. zł, b.dat., wpłynęło 20.08.1938 r., k. 6.

Pierwsze wzmianki o sytuacji firmy na początku lat trzydziestych XX w. znajdują się w dokumentach związanych z pożyczką na kwotę 250 000 zł, którą Kamiński zaciągnął w BGK jesienią 1938 r. Przed jej przyznaniem firma została „prześwietlona” przez wywiad kredytowy. Anonimowy inspektor pisał m.in.:

Kamiński nie cieszy się dobrą opinią, bowiem w swoim czasie był karany za skradzienie skradzionych rowerów. Wypłacalność jego dawniej nie była punktualna, a sytuacja finansowa w latach 1930–1931 była niepomysłna; notowano wówczas protesty weksli własnych, które jednak później były wykupione<sup>58</sup>.

Ten sam pracownik dostrzegł jednak szybki rozwój firmy w latach koniunktury na rowery oraz podkreślił pomyślną sytuację materialną Kamińskiego latem 1938 r.<sup>59</sup>

Pierwsze konkretne informacje finansowe dotyczące firmy pojawiają w „Sprawozdaniu z ekspertyzy finansowej Firmy Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński w Warszawie” z 3 listopada 1938 r. Dokument obejmuje lata 1933–1938 (do 1 października). Dzięki niemu można prześledzić rozwój firmy oraz przeanalizować zmiany dotyczące zysków i kapitałów (Tabela 1)<sup>60</sup>.

Tabela 1. Finanse Polskiej Fabryki Rowerów A. Kamiński w Warszawie

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Zysk brutto w zł	b.d.	b.d.	77 289,10	93 159,99	129 260,65	250 082,46	183 237,77	253 909,76
Zysk netto w zł	9 772,39	7 959,54	56 565,39	60 299,42	75 016,87	180 594,86	80 256,24	66 733,39

Zestawienie autora na podstawie: Archiwum Akt Nowych, zesp. 235/0 Bank Gospodarstwa Krajowego, sygn. 1101, Sprawozdanie z ekspertyzy finansowej Firmy Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński w Warszawie, k. 83–107.

Zestawienie to zostało przygotowane na podstawie bilansów firmy dostarczonych bankowi jako materiały niezbędne do opracowania m.in. ekspertyzy finansowej. Zyski netto za lata 1931–1932 zostały włączone do bilansu za 1933 r. i nie posiadamy szczegółowych danych za tamten okres. Widać jedynie, że były to lata trudne dla firmy, a zysk netto w porównaniu z okresem późniejszym był wyraźnie niższy. Wywołała to zapewne zła sytuacja gospodarcza w Polsce, duże bezrobocie i ówczesne wysokie ceny rowerów. Sytuacja poprawiła się znacząco w 1933 r., co odzwierciedlało się w zyskach firmy. Rekordowy był rok 1936 z bardzo wysokim zyskiem netto 180 594,86 zł. To zapewne efekt poprawy krajowej sytuacji gospodarczej, rosnącego zapotrzebowania na rowery, a także zmniejszonego fiskalizmu związanego z niższą, ujednoliconą opłatą za tablice rejestracyjne. Wyprodukowano wówczas 15 000 ram. Zastanawiające jest więc dlaczego, pomimo rosnącej koniunktury na rowery, zyski netto spadły na poziom 80 256,24 zł i 66 733,39 zł. Dodać należy, że

58 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, Inspektor Wywiadu Kredytowego, „Informacja” z dn. 28.06.1938 r., k. 46.

59 Ibidem.

60 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, Sprawozdanie z ekspertyzy finansowej Firmy Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński w Warszawie, k. 83–107.

w 1937 r. wyprodukowano 25 000 ram, a do końca września roku następnego aż 32 000, z prognozą do końca roku na 43 000 sztuk.

W 1936 r. koszt produkcji ramy wynosił 39,72 zł. Przy cenie sprzedaży 52,20 zł dawało to zysk w wysokości 12,48 zł na jednej ramie. Rok później obniżono koszt ramy do 30,83 zł, a cenę ustalono na 34,30 zł. Dawało to zysk w wysokości 3,47 zł na sztuce. W 1938 r. Kamiński jeszcze bardziej obniżył koszt pojedynczej ramy do 22,87 zł. Przy cenie sprzedaży 25,72 zł dawało to już tylko 2,85 zł zysku. Jednocześnie wzrastało zatrudnienie w fabryce w sezonie do: 120 osób (1936 r.), 150 osób (1937 r.) i 250 osób (1938 r.)<sup>61</sup>. Generowało to wzrost robocizny. Autor ekspertyzy postulował wdrażanie stopniowej mechanizacji w celu zmniejszenia kosztów. Od 1938 r. firma działała pod nowym adresem, a w dużej hali produkcyjno-magazynowej maksymalne zatrudnienie mogło wynieść nawet 500 osób<sup>62</sup>.

Do rozpoczęcia budowy nowej fabryki w 1937 r. firma operowała głównie kapitałem własnym. Dzięki pożyczkom nastąpiła radykalna zmiana. Jeszcze w latach 1933–1936 kapitały obce stanowiły 2–8% całości, by w 1937 r. wzrosnąć do 33%, a w 1938 r. do 48%. Kapitały własne (nieruchomości) w latach 1933–1936 rosły powoli i stabilnie: 31 000 zł (1933 r.), 38 000 zł (1934 r.), 45 000 zł (1935 r.), 49 000 zł (1936 r.). Gwałtowny wzrost nastąpił w roku kolejnym, gdy wyniosły one 221 000 zł, a w 1938 r. już 348 000 zł<sup>63</sup>.

#### Park maszynowy fabryki jesienią 1938 r. i wiosną 1939 r.

Przenosząc się do nowej siedziby, Kamiński planował rozbudowę parku maszynowego wytwórni. Poprzez uruchomienie nowych działów zamierzał powiększyć i usprawnić produkcję, a także zredukować koszty. Dlatego jednym z celów, dla których wystąpił o pożyczkę do BGK, było uzyskanie środków na zakup urządzenia do piaskowania i związanego z nim zaplecza technicznego. Drugim zamiarem było urządzenie własnej chromowni, dzięki której mógłby kupować surowe półfabrykaty do wykańczania na miejscu. Dzięki temu zmniejszyłby koszty zakupu części wymagających wykonania powłoki galwanicznej<sup>64</sup>.

Jesienią 1938 r. PFRAK dysponowała następującymi działami: montowni, tokarni, szlifierni i niklowni, kuźni, ślusarni, lakierni, prasy, spawalni<sup>65</sup>. Zakład był zelektryfikowany i podłączony do sieci elektrowni warszawskiej.

W montowni składano rowery z części własnych oraz zakupionych od firm zewnętrznych<sup>66</sup>.

Dział tokarni wyposażony był w osiemnaście tokarek różnych typów (pociągowe, rewolwerówki, sztyfcarki, centrówki), frezarkę i piłę do metalu. Maszyny napędzane były silnikami elektrycznymi<sup>67</sup>.

61 AAN, zesp. 235/09, sygn. 1101, k. 71

62 Ibidem.

63 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, k. 84.

64 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, J. Konopka, Ocena Zakładów Przemysłowych Firmy Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński w Warszawie, Warszawa, 27.10.1938 r., k. 116.

65 Ibidem, k. 115.

66 Ibidem, k. 128.

67 Ibidem, k. 128–130.

Pomieszczenie szlifierni i niklowni posiadało wiele szlifierek różnych typów, a także prądnicę, prostownik oraz tablicę rozdzielczą. Do tego dochodziły dwie wanny drewniane wyłożone ołowiem przeznaczone do niklowania, wanna żelazna do chromu, wanna żeliwna do odciągania chromu i wanna do odtłuszczenia części<sup>68</sup>.

W kuźni zainstalowane były dwa paleniska z kapą, dwa warsztaty kowalskie, nożyce rolkowe z napędem elektrycznym, kadź żelazna do wody do hartowania części, szlifierki, wiertarki oraz specjalny przyrząd do wyginania rurek na ramy do rowerów damskich. Maszyny napędzane były przy pomocy pędni transmisyjnych<sup>69</sup>.

Dział oczyszczania metalu (ślusarnię) wyposażono w urządzenie do piaskowania części firmy Vogel & Schellmann wraz z silnikiem elektrycznym i wyciągiem oraz wentylator<sup>70</sup>.

Dobrze wyposażona była lakiernia, w której znajdowało się trzynaście pieców lakierniczych<sup>71</sup>.

W kolejnym dziale znajdowały się prasy, zarówno ręczne (7 sztuk), jak i duża prasa mimośrodowa firmy Rudzki-Warszawa, o ciśnieniu 150 ton, napędzana silnikiem Rohn-Zieliński o mocy 14 KM<sup>72</sup>.

W dziale spawalni umieszczono wytwornicę acetylenową firmy Perun, butle na tlen, bezpieczniki wodne oraz osprzęt spawalniczy. Obok znajdowały się trzy piece przeznaczone do hartowania części rowerowych<sup>73</sup>. Całość majątku zakładu wyceniono na kwotę 69 505 zł<sup>74</sup>,

oddzielnie wyceniono narzędzia i przyrządy ruchome. Ich wartość oszacowano na łączną sumę 9 835 zł<sup>75</sup>.

Po otrzymaniu pożyczki od BGK Adam Kamiński przystąpił do zakupu i wyposażania planowanych pomieszczeń. 1 lutego 1939 r. informował bank o ukończeniu nowej piaskowni i hartowni. Urządzenie chromowni było na ukończeniu, a jej uruchomienie nastąpić miało do 15 lutego. Zakupiono również frezarki, osiem tokarek, a także szlifierki do szlifowania osi suportowych. W związku ze zbliżającym się sezonem rowerowym liczba robotników wzrosła do 250 osób<sup>76</sup>.

Oceny stanu technicznego fabryki, w tym nowo zakupionych urządzeń, wraz z ich wyceną, dokonał 21 marca 1939 r. inż. Józef Konopka, który z polecenia BGK wizytował zakład<sup>77</sup>. W porównaniu z poprzednią wizytą, w październiku 1938 r., Konopka powiadomił bank o wzroście zatrudnienia do 360 robotników, co było związane z rozpoczęciem sezonu rowerowego i wzmożoną produkcją ram. Opisał nową chromownię, określając jej urządzenie jako „celowe i nowoczesne”. W sprawozdaniu Konopka uwzględnił też hartownię, którą uruchomiono i wyposażono w trzy piece, powiększoną szlifiernię i spawalnię oraz dział oczyszczania metalu z urządzeniem do piaskowania metalu. Całość nowych urządzeń

68 Ibidem, k. 131–132.

69 Ibidem, k. 134.

70 Ibidem.

71 Ibidem, k. 134–135.

72 Ibidem, k. 135–136.

73 Ibidem, k. 136–137.

74 Ibidem, k. 139.

75 Ibidem, k. 140–144.

76 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, A. Kamiński, Pismo do Wydziału Kredytów Hipotecznych BGK, Warszawa, 1.02.1939 r., k. 175–176.

77 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, J. Konopka, Sprawozdanie ze stanu technicznego Zakładów Przemysłowych firmy: Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński w Warszawie, Warszawa, 21.03.1939 r., k. 194.

wycenił na 43 950 zł. Nie omieszczał wspomnień o nowej jadalni pracowniczej, która służyła również miejscowemu Związkowi Strzeleckiemu<sup>78</sup>.

### Oferta sklepu firmowego PFRAK, stan na jesień 1938 r.

Jednym z wymogów przyznania Adamowi Kamińskiemu pożyczki na 250 tys. zł z BGK było przeprowadzenie remanentu w fabryce, jak również w magazynie części i komponentów oraz sklepie firmowym przy ul. Złotej 62. Wobec braku zachowanej dokumentacji technicznej i handlowej firmy, dzięki temu mamy możliwość choć częściowej analizy oferty firmy z 1938 r. oraz używanych do produkcji komponentów.

Klient odwiedzający sklep firmy Kamińskiego pod koniec września 1938 r. miał do wyboru dwadzieścia pięć gotowych rowerów. Wśród rowerów na ramach balonowych 26" dziesięć było męskich, a trzy damskie. Spośród nich cztery były na drewnianych obręczach i wyposażone w piastę „Torpedo” (93 zł), jeden z taką samą piastą, lecz na obręczach stalowych (90 zł), trzy na obręczach drewnianych ze szwedzką piastą tylną „NOVO” (89,10 zł) i dwa z taką samą piastą, lecz na stalowych obręczach (85,10 zł). W przypadku rowerów balonowych damskich nie wyszczególniono, w jakie tylne piasty je zaopatrzone. Na pewno były to modele z wbudowanym hamulcem i prawdopodobnie na drewnianych obręczach. Wartość jednego roweru damskiego wyceniono na 90 zł<sup>79</sup>.

Oprócz rowerów balonowych w sklepie znajdowało się dziesięć rowerów wyścigowych na częściach zagranicznych w cenie 100,50 zł. Zestawienie kończyły dwa rowery wyczynowe single (na kołach z sztykami), z których jeden zbudowany na częściach duraluminiowych w cenie 184 zł, a drugi na częściach normalnych stalowych, znacznie tańszy – 125,50 zł<sup>80</sup>.

Gotowe rowery nie wyczerpywały oferty sklepu. Oprócz nich klient mógł skonfigurować na miejscu pojazd na miarę swojej kieszeni. Do wyboru czekało czternaście ram balonowych męskich, dwadzieścia cztery damskie, piętnaście wyścigowych, cztery single, cztery dziecięce 24" i jedna szosowa pod koła 28". Do dyspozycji był także szereg gotowych kół: pięć par na drewnianych obręczach z angielskimi piastami Brampton, jedna para z francuskimi „Leducq”, para stalowych kół ze szwedzką piastą Husqvarna „NOVO” i jedna z piastą „Torpedo”<sup>81</sup>.

Jeżeli klient był nieusatysfakcjonowany gotowymi zestawami, miał do wyboru wiele markowych obręczy: od krajowych stalowych o średnicy 24", 26" i 28", poprzez drewniane w rozmiarze 26", po 27" dla rowerów wyczynowych<sup>82</sup>. W przypadku opon dominowały produkty zagranicznych firm. Dostępne były opony 26" i 28" (zarówno fartuchowe, jak i drutowe) oraz sztyki 27". Sklep używał wyłącznie krajowych szprych marki „Apollo”<sup>83</sup>.

W ofercie piast do kół były części zagraniczne; przede wszystkim bardzo popularne angielskiej firmy Brampton, zarówno przednia, jak i tylna (piasta typu „flip-flop” z dwoma gwintami do montażu trybu ostrego i/lub wolnobiegu). Licznie reprezentowane były piasty

78 Ibidem, k. 194–198.

79 AAN, zesp. 235/0, sygn.1032, A. Kamiński, Remanenty na dzień 30/9 1938, k. 49.

80 Ibidem.

81 Ibidem, k. 46.

82 Ibidem.

83 Ibidem.

przednie „Mega” oraz niemieckie Fitchel&Sachs. Do rowerów sportowych pasowały francuskie piasty „Leducq” (łącznie piętnaście par). Klasyczne piasty tylne z hamulcem reprezentowane były przez model „Torpedo” produkcji Fitchel&Sachs w liczbie szesnastu sztuk<sup>84</sup>.

Dominacja zagranicznych części obecna była także w wyborze zestawów korb z przednią zębatką. Spośród 95 kompletów około  $\frac{1}{3}$  w ofercie stanowiły krajowe modele „Metallum” z Częstochowy. Do tego dochodziło blisko 30 zestawów z wytwórni belgijskich – sportowo-turystycznych oraz dziecięcych. Pozostałe produkty w ofercie pochodziły z renomowanej angielskiej wytwórni Edward Williams & Co. Wśród nich znajdowały się nowoczesne komplety z zębatkami wykonanymi ze stopów lekkich, jak również klasyczne zestawy do wyścigów torowych wymagających specjalnego łańcucha calowego. Typowy komplet krajowy kosztował 5,10 zł, belgijski 6,37 zł, torowy Williama 7,85 zł, a wyczynowy „Dureel” tego samego producenta aż 17,75 zł<sup>85</sup>.

Kamiński doceniał renomę krajowego producenta pedałów z Bydgoszczy, czyli zakładów WMB. Modele tej firmy dominowały w ofercie sklepu. Uzupełniały je niemieckie pedały marki Wippermann i angielskie Brampton oraz Phillips<sup>86</sup>.

Oprócz hamulców wbudowanych w tylną piastę klient mógł zakupić w sklepie hamulce szczękowe. Stosowane były głównie w rowerach wyczynowych oraz sportowo-turystycznych. W ofercie dominowały markowe produkty marki Bowden. Dostępne były również niemieckie hamulce firmy Wippermann oraz „Parking Racy”<sup>87</sup>.

Podobnie jak inni warszawscy i łódzcy producenci rowerów, Kamiński preferował siodła krajowe albo angielskie. W ofercie sklepu miał produkty z fabryki Kromołowski i Synowie oraz szereg modeli młodej i dynamicznie rozwijającej się wytwórni inż. Józefa Janickiego z Łodzi. Konkurowały z nimi znakomite produkty angielskiej firmy Brooks. Oprócz nich klient mógł zakupić produkty konkurencyjnej firmy Mansfield<sup>88</sup>.

W ofercie sklepu znajdowały się setki drobniejszych części, zarówno krajowych, jak i zagranicznych – pompki, chwytły kierownicy, sztyce, mostki i kierownice, dzwonki, klucze rowerowe, motylki, oliwiarki oraz elementy oświetlenia roweru, w tym obowiązkowe tylne odbłaski<sup>89</sup>.

Sklep firmowy Kamińskiego przy ul. Złotej 62 posiadał szeroką ofertę towarową, która pozwalała na złożenie kompletnego roweru z tabliczką „A. Kamiński” w zasadzie dowolnej konfiguracji. Jesienią 1938 r. najpopularniejsze były rowery i ramy balonowe męskie oraz damskie, rowery wyścigowe oraz wyczynowe. Dostępne były najnowsze nowinki techniczne: przerzutki czy inne części wyścigowe ze stopów metali lekkich.

## Okres drugiej wojny światowej i pierwsze lata PRL

Po wybuchu II wojny światowej i wkroczeniu Niemców do Warszawy PFRAK nie zaprzestała produkcji, choć poniosła pewne straty materialne we wrześniu 1939 r. podczas obrony stolicy. Dwa budynki w kompleksie fabryki zostały uszkodzone w wyniku ostrzału

84 Ibidem.

85 Ibidem, k. 47.

86 Ibidem.

87 Ibidem.

88 Ibidem, k. 48–49.

89 Ibidem, k. 49–50.



artyleryjskiego, ale szkody zostały naprawione<sup>90</sup>. Firma straciła wysłany towar o wartości 6413,25 zł oraz zarekwirowany motocykl i samochód „Chevrolet” o wartości 10 540 zł<sup>91</sup>. Kamiński poniósł również straty z tytułu niepłacenia rat przez nabywców oraz sprzedaży prywatnej. Rachunek końcowy za 1939 r. zamknął się stratą 39 083,32 zł<sup>92</sup>.

Kamiński w dalszym ciągu spłacał raty pożyczki długoterminowej uzyskanej w BGK w 1938 r. W styczniu 1940 r. spłacił na raz dwie raty, ale już w październiku tegoż roku zwrócił się do banku z prośbą o przesunięcie płatności o pół roku (do kwietnia 1941 r.). Właściciel tłumaczył to przestojem i koniecznością redukcji zatrudnienia do 25 osób. Fabryka ledwo zarabiała na swoje utrzymanie. Kamiński czekał na rozpoczęcie kolejnego wiosennego sezonu rowerowego i liczył na większą sprzedaż<sup>93</sup>. Początkowo otrzymał odroczenie płatności do 31 grudnia 1940 r., ale w piśmie z 16 stycznia 1941 r. bank zgodził się na przesunięcie płatności do 31 marca<sup>94</sup>.

26 maja 1941 r. Adam Kamiński skierował kolejne pismo do BGK, tym razem prosząc o możliwość wcześniejszej spłaty dwóch rat, których termin upływał w październiku 1941 r. i marcu 1942 r. Firma rozpoczęła wyprzedaż magazynów fabrycznych. Z powodu braku przydziału surowców niemożliwa była kontynuacja produkcji ram rowerowych i części. Kamiński wolał spłacić raty wcześniej, obawiając się, że nie dotrzyma terminu<sup>95</sup>. 15 lipca tegoż roku wizytował PFRAK przedstawiciel banku, inż. Jan Hampel, który skontrolował stan techniczny wytwórni. W sprawozdaniu napisał, że Kamińscy rozpoczęli na terenie swojej działki budowę kolejnej nieruchomości wzdłuż ul. Jana Kazimierza, kamienicy czynszowej (pozwolenie na budowę uzyskali w czerwcu 1940 r.). W czasie pisania raportu zbudowano już jedno z dwóch pięter gmachu<sup>96</sup>.

W celu uzyskania dodatkowych przychodów Kamiński rozpoczął wynajem pomieszczeń fabrycznych. W raporcie Hampela mowa jest o trzech firmach dzierżawiących łącznie 1200 m<sup>2</sup>. Także niemieckie władze wojskowe korzystały z rozległego terenu, zajmując kolejne 1200 m<sup>2</sup><sup>97</sup>. W sprawozdaniu za 1940 r. Kamiński podawał zysk z wynajmu w kwocie 4025 zł jako uzyskany od znanej czechowickiej firmy Apollo, produkującej części rowerowe<sup>98</sup>. W bilansie za 1941 r., czyli wtedy, gdy powstał raport Hampela, wpływy z wynajmu hal w budynku fabrycznym wyniosły 20 170 zł<sup>99</sup>.

Pomimo trudności spowodowanych okupacją niemiecką oraz przestojami w produkcji w sezonach zimowych PFRAK nadal funkcjonowała. I robiła to z sukcesem, gdyż zarówno w 1940, jak i 1941 r. zysk netto wyniósł odpowiednio 63 497,74 zł<sup>100</sup> i 70 354,50 zł<sup>101</sup>. Niestety trwająca okupacja spowodowała dramatyczny spadek liczby dostawców oraz

90 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, inż. J. Hampel, Sprawozdanie ze stanu technicznego wytwórni firmy Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński w Warszawie, Warszawa, 24.07.1941 r., k. 240

91 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Rachunek Strat i Zysków za rok 1939, Warszawa, 19.04.1940 r., k. 82. 92 Ibidem.

93 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, A. Kamiński, Podanie o przesunięcie płatności raty, Warszawa, 3.10.1940 r., k. 241.

94 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, BGK, Pismo nr Ldz.692/Hip/Przem.Arch.P.K.7/ZG, Warszawa, 16.01.1941 r., k. 244.

95 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, A. Kamiński, Pismo do BGK z prośbą o wcześniejsze przyjęcie dwóch rat, Warszawa, 26.05.1941 r., k. 258.

96 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, inż. J. Hampel, Sprawozdanie ze stanu technicznego wytwórni firmy Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński w Warszawie, Warszawa, 24.07.1941 r., k. 241

97 Ibidem, k. 242

98 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Rachunek Strat i Zysków za rok 1940, Warszawa, 28.04.1941 r., k. 86.

99 AAN, zesp. 235, sygn. 1032, A. Kamiński, Rachunek Strat i Zysków za rok 1941, Warszawa, 9.05.1942 r., k. 96.

100 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Rachunek Strat i Zysków za rok 1940, Warszawa, 28.04.1941 r., k. 86.

101 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Rachunek Strat i Zysków za rok 1941, Warszawa, 9.05.1942 r., k. 96.

odbiorców. O ile w 1940 r. towarów sprowadzono na kwotę 20 887,12 zł<sup>102</sup>, to rok później była to już suma zaledwie 7786,08 zł<sup>103</sup>.

Wśród największych dostawców surowców bądź gotowych elementów w 1940 r. należy wymienić: „Apollo” z Czechowic-Dziedzic, Bismarck Fahrradwerke z Bergerhof w III Rzeszy, Fitchel&Sachs ze Schweinfurtu, Rudolf Preuss z Torunia oraz myszkowski „Światowit”, krakowski „Semperit” i warszawską hurtownię Jakoba Silbersteina<sup>104</sup>.

W 1941 r. liczba głównych firm dostarczających materiały i części skurczyła się do Bismarck Fahrradwerke, Fitchel&Sachs oraz Niemca Rudolfa Preussa z Torunia. Części na niewielkie sumy dostarczała również fabryka Wacława Millnera z Bydgoszczy i in.<sup>105</sup>

Głównymi odbiorcami w okresie wojennej produkcji były sklepy krakowskie: Janiny Bukowskiej oraz Leopolda Hutterera. Ramy wędrowały do Będzina, gdzie sprzedaż rowerów prowadził Jakub Neumark oraz do warszawskiego sklepu Szai Stawiskowskiego przy ul. Rymarskiej 16 znajdującego się już na terenie getta<sup>106</sup>.

Fabryka Adama Kamińskiego została zamknięta przez władze niemieckie 3 sierpnia 1942 r.<sup>107</sup>, jednak właściciele nadal mieszkali w kamienicy przy ul. Wolskiej 151. Teren przejęła niemiecka firma „Behlert” z Hanoweru, która rozpoczęła produkcję części do czołgów<sup>108</sup>.

Wybuch powstania warszawskiego zastał małżeństwo Kamińskich na terenie fabryki przy ul. Wolskiej 151. Gehenna mieszkańców kamienicy i oficyny rozpoczęła się 5 sierpnia 1944 r., kiedy od strony Woli Niemcy skierowali grupę uderzeniową podległą SS-Gruppenführerowi Heinzowi Reinefarthowi. Jej celem było zdławienie sił powstańczych oraz pacyfikacja ludności cywilnej. Kamiński wraz z żoną byli świadkami masowej egzekucji mieszkańców kamienicy przy ul. Wolskiej 147 i 151, dokonanej 5 sierpnia 1944 r.<sup>109</sup>

Dwa dni później Kamiński wy dostał się ze schronu i ruszył w kierunku Piastowa<sup>110</sup>. Nie wiemy, gdzie przebywał przez kolejne miesiące 1944 r., a zapewne na początku 1945 r. powrócił do Warszawy.

Właściciel PFRAK nie spłacił do końca pożyczki, dlatego 29 października 1945 r. BGK zwrócił się do niego pisemnie prosząc o przestanie informacji dotyczących: zniszczenia infrastruktury fabrycznej i możliwości odbudowy ewentualnego upaństwowienie firmy; utraty parku maszynowego; dopełnienia obowiązku zgłoszenia wywiezionych maszyn. Bank pytał również o to, czy przedsiębiorstwo zostało uruchomione, jakie są warunki zbytu i czy firma korzysta z kredytów<sup>111</sup>.

102 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Dostawcy. Salda na dzień 1.01.1941, Warszawa, 28.04.1941 r., k. 92.

103 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Dostawcy 1941 r., Warszawa, 9.05.1942 r., k. 101.

104 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Dostawcy. Salda na dzień 1.01.1941, Warszawa, 28.04.1941 r., k. 92.

105 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Dostawcy 1941 r., Warszawa, 9.05.1942 r., k. 101.

106 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Odbiorcy – saldo na dzień 1.01.1941, Warszawa, 28.04.1941 r., k. 93; A. Kamiński, Odbiorcy 1941 r., Warszawa, 9.05.1942 r., k. 102.

107 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, A. Kamiński, Pismo do BGK w sprawie niemożności uiszczania wpłat z tytułu pożyczki, Warszawa, 4.08.1942 r., k. 280.

108 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, A. Kamiński, Odpowiedź na pismo BGK L.dz.113 Hip.Przem./HM. Nr Arch.P.K.7, Warszawa, 13.11.1945 r., k. 296.

109 Instytut Pamięci Narodowej [IPN] zesp. GK 166/1100 t. 5, Komisja do Badania Zbrodni Hitlerowskich, Protokół z przesłuchania świadka Adama Kamińskiego, 2.04.1947 r., k. 112.

110 Ibidem.

111 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, Pismo BGK nr L.dz.113 Hip.Przem./HM. Nr Arch.P.K.7, Warszawa, 29.10.1945 r., k. 295.

W odpowiedzi 13 listopada 1945 r. Kamiński poinformował, że fabryka została spalona i częściowo spalona, główny budynek zaś zniszczony w 50%, ale nadaje się do odbudowy, 95% parku maszynowego zostało wywiezione, a obowiązek zgłoszenia tego faktu został dopełniony, choć do tej pory nie otrzymał ekwiwalentu. Firma otrzymała krótkoterminową pożyczkę w Banku Handlowym na kwotę 500 000 zł, lecz brakowało jej środków do uruchomienia większej produkcji. Jesienią 1945 r. fabryka zatrudniała do 20 osób i produkowała lampy karbidowe. Co ciekawe, do współpracy zostali zaproszeni dwaj inni znani warszawscy fabrykanci rowerowi, których zabudowania fabryczne zostały zniszczone w trakcie wojny<sup>112</sup>; byli to Franciszek Zawadzki<sup>113</sup> oraz Antoni Rybowski<sup>114</sup>.

Jak wynika z dokumentu wydanego przez BGK 23 października 1951 r., PFRAK spłaciła po wojnie brakującą część pożyczki w wysokości 1736,49 nowych złotych (czyli 57 883,06 zł)<sup>115</sup>.

W pierwszych latach powojennych fabryka prawdopodobnie nadal wytwarzała ramy rowerowe bądź kompletne rowery, jednak autor nie zna żadnego egzemplarza, co do którego miałby pewność, że powstał po 1945 r. Wiadomo, że PFRAK nie została upaństwowiona i pod koniec 1949 r. wciąż działała<sup>116</sup>, ale 9 października 1954 r. nastąpiła zmiana nazwy na „Zakład Mechaniczny A. Kamiński”<sup>117</sup>. Prawdopodobnie ograniczono wtedy radykalnie zakres działalności firmy. Sam właściciel firmy zmarł 23 września 1968 r.

Schyłek lat czterdziestych XX w. oraz początek kolejnej dekady w apogeum stalinizmu oznaczał kres prywatnej wytwórczości w przemyśle rowerowym. Rozpoczęła się tzw. „bitwa o handel”, władze komunistyczne rozpoczęły likwidację tzw. „prywatnej inicjatywy”.

W 1947 r. utworzono Zjednoczone Zakłady Rowerowe, które powstały po przejściu szeregu firm prywatnych na terenie Bydgoszczy i Poznania. Stały się one krajowym monopolistą wytwarzającym rowery aż do swojego upadku w okresie transformacji w latach dziewięćdziesiątych XX w.<sup>118</sup>

Spośród innych warszawskich wytwórni ocalały jedynie „Ormonde” Kazimierza Lipińskiego i wytwórnia Zawadzkiego. Ta pierwsza funkcjonowała do 1951 r., kiedy to ustanowiono nad nią przymusowy zarząd państwowy (Piaseczyńskie Zakłady Przemysłu Terenowego).

Zawadzki po zakończeniu wojny przystąpił do odbudowy wytwórni, która zlokalizowana była przy ul. Grzybowskiej 53. Prawdopodobnie prowadził ograniczoną produkcję ram rowerowych. Na pewno wytwarzał drobny osprzęt rowerowy, taki jak miseczki suportu i garnitury sterowe, które następnie były sprzedawane w jednym z pawilonów han-

112 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, A. Kamiński, Odpowiedź na pismo BGK L.dz.113 Hip.Przem./HM. Nr Arch.P.K.7., Warszawa, 13.11.1945 r., k. 296

113 Początkowo, w okresie międzywojennym, fabryka Zawadzkiego mieściła się przy ul. Bagatela 8; ok. 1939 r. przeniosła się na ul. Grzybowską 53, róg Waliców. Zabudowania fabryki spłonęły prawdopodobnie podczas powstania warszawskiego. Po wojnie Zawadzki rozpoczął odbudowę części zabudowań fabrycznych.

114 Kamienica przy ul. Leszno 26, w której mieściła się wytwórnia Rybowskiego spłonęła we wrześniu 1939 r. Do wybuchu powstania warszawskiego Rybowski prowadził warsztat przy ul. Wolskiej 86.

115 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, Bank Gospodarstwa Krajowego, Wydział Rachuby. Deklaracja spłaty pożyczki przez Polską Fabrykę Rowerów A. Kamiński, Warszawa, 23.10.1951, k. 299.

116 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1101, A. Kamiński, Pismo do Centrali BGK w sprawie aktywności firmy, Warszawa, 18.11.1949 r., k. 298.

117 APW, Księgi Rejestrowe RH–A, sygn. 21/22

118 Od lat pięćdziesiątych do końca lat sześćdziesiątych XX w. rowery produkowano również w Skarżysku Kamięnej w Zakładach Mechanicznych „Mesko” oraz w Ostrowskich Zakładach Metalowych w Ostrowie Wielkopolskim (do lat sześćdziesiątych XX w.)

dłowych zlokalizowanych w rejonie ul. Marszałkowskiej i Królewskiej<sup>119</sup>. Fabryki nie udało się odbudować Bronisławowi (Ottonowi) Wahrenowi, bratankowi zmarłego w 1941 r. Bronisława Wahrena – założyciela firmy. Rybowski prowadził natomiast po wojnie warsztat mechaniczny.

### Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński na tle konkurencji

Za sukcesem rowerów ze znaczkiem „A. Kamiński Warszawa” stało kilka czynników. Wytwórnia stawiała na produkcję gotowych ram. Były one dystrybuowane przez przedstawicieli ogólnopolskich oraz kupowane przez duże sklepy i hurtownie rowerowe. W poszczególnych sklepach klient mógł dowolnie skonfigurować sobie rower. Wszystko zależało od jego upodobań oraz możliwości finansowych.

Ramy były solidnie wykonane i sprawdzały się na złych jakościowo drogach międzywojennej Polski. Ramy Kamińskiego, podobnie jak innych jego stołecznych konkurentów oraz fabryk łódzkich, bazowały na dawnych rozwiązaniach angielskich z przełomu XIX i XX w. Posiadały zintegrowany garnitur sterowy, gdzie miski sterów nie były nabijane na główkę ramy, ale na jej końcach były specjalne rozszerzenia, do których montowano pierścienie z kulkami łożyskowymi. Inną brytyjskim rozwiązaniem było stosowanie gwintów systemu BSA w suporcie (lewa miska wkręcana w prawo, prawa miska wkręcana w lewo; chroniło to przed rozkręceniem się suportu). Bardzo charakterystyczny dla rowerów Kamińskiego (i nie tylko) był półkowy widelec (zwany też „drabinkowym”), którego wzór popularny był w angielskich, francuskich i amerykańskich rowerach na przełomie stuleci.

Na początku lat trzydziestych XX w. Kamiński wprowadził do swojej oferty rower balonowy. Była to rama dostosowana do szerokich na  $1\frac{3}{4}$ –2 cale opon, nierzadko z bieżnikiem terenowym. Koła rowerów balonowych były mniejsze – o średnicy 26”, zamiast popularnych 28+ Dawało to lepszy moment obrotowy i większą „dzielność terenową” na fatalnych drogach Mazowsza, Kielecczyny, Małopolski czy przede wszystkim Kresów. Stalowe ramy balonowe miały z tyłu haki do zakładania osi koła, a tylny widelec był przyspawany do rury podsiodłowej. Przedni widelec był tak skonstruowany, aby w połączeniu z oponą balonową dobrze amortyzować nierówności.

Ramy bądź gotowe rowery „A. Kamiński Warszawa” stanowiły kompromis między jakością a ceną. W 1938 r. w katalogu warszawskiej hurtowni „CykloSPORT” ramę Kamińskiego bez przekładni można było kupić za 30 zł (model normalny), 31 zł kosztował (model specjalny – zapewne lepiej wykończony) lub 35 zł (model wyścigowy). Za ramę damską dopłacić trzeba było 2 zł. Ramy szosowe (koła  $28 \times 1\frac{1}{2}$ – $1\frac{3}{4}$ ”) i ramy balonowe (pod koła  $26 \times 1\frac{3}{4}$ –2”) nie różniły się cenami<sup>120</sup>. Po dodaniu przekładni (markowa, angielska, Williamsa w cenie 9,25 zł<sup>121</sup>) oraz błotników (model Wittlera, kolorowe z marką w cenie 2,25 zł<sup>122</sup>) otrzymalibyśmy, odpowiednio do ramy, następujące ceny: 41,50 zł, 42,50 zł i 46,50 zł (+ 2 zł za damkę normalną bądź specjalną).

<sup>119</sup> Wywiad z Alicją i Jerzym Gembaczkimi, 19.02.2023 r. Alicja Gembacka była siostrzenicą Franciszka Zawadzkiego.

<sup>120</sup> *CykloSPORT Warszawa. Cennik*, Warszawa 1938, s. 7.

<sup>121</sup> Ibidem, s. 25.

<sup>122</sup> Ibidem, s. 9.

Dla porównania ceny ram rowerowych „Cyklosporitu” były następujące: flagowy „Metro” – 55 zł (rama, przekładnia i błotniki), „Czempion” – 42 zł, „Onyx” – 38 zł, „Esplanada” – od 34 do 40 zł, w zależności od wykończenia<sup>123</sup>. Ramy innego stołecznego konkurenta, Zawadzkiego, kosztowały od 45,50 zł do 46,75 zł (po doliczeniu takich samych błotników)<sup>124</sup>. Inna warszawska hurtownia rowerów, „Renoma”, wyceniała swój „Reynolds-Lux” na 47–48 zł, a gorzej wykończony „Reynolds-Prima” na 36 zł<sup>125</sup>.

Kamiński zbudował szeroką sieć przedstawicieli handlowych, dzięki czemu jego produkty można było kupić w prawie całej II Rzeczypospolitej. Zachowane zestawienie sprzedaży za okres od stycznia do 1 października 1938 r. pokazuje, że Polska podzielona została na szesnaście „okręgów”:

1. Województwo kieleckie, w szczególności: Kielce, Wierzbnik, Skarżysko, Starachowice, Opatów, Sandomierz, Sosnowiec  
Kraków  
Rzeszów  
Obszar podlegał agentowi Jakubowi Feigenbaumowi  
Sprzedaż na sumę 156 000 zł
2. Województwo łwowskie, w szczególności: Lwów, Stanisławów, Przemyśl  
Województwo tarnopolskie  
Województwo wołyńskie  
Obszar podlegał agentowi Adolfowi Eljasowi  
Sprzedaż na sumę 62 000 zł
3. Warszawa i województwo warszawskie  
Sprzedaż poprzez sklep firmowy przy ul. Złotej 62 (65 000 zł) oraz dziewięć hurtowni warszawskich (330 000 zł)  
Sprzedaż na sumę 395 000 zł
4. Częstochowa  
Sprzedaż zorganizowana przez dwie hurtownie  
Sprzedaż na sumę 25 000 zł
5. Poznań  
Sprzedaż zorganizowana przez siedem hurtowni  
Sprzedaż na sumę 22 500 zł
6. Łódź  
Sprzedaż zorganizowana przez dwie hurtownie  
Sprzedaż na sumę 15 000 zł
7. Kalisz  
Sprzedaż zorganizowana przez jedną hurtownię i dwa sklepy detaliczne  
Sprzedaż na sumę 11 000 zł
8. Piotrków  
Sprzedaż zorganizowana przez trzy sklepy detaliczne  
Sprzedaż na sumę 14 000 zł

123 Ibidem, s. 7.

124 Ibidem.

125 *Renoma. A. Sztam i N. Meyrowicz, Cennik na sezon 1938, Warszawa 1938, s. 3.*

9. Radomsko  
Sprzedaż zorganizowana przez jeden sklep detaliczny  
Sprzedaż na sumę 5000 zł
  10. Baranowicze  
Sprzedaż zorganizowana przez dwie hurtownie  
Sprzedaż na sumę 7000 zł
  11. Lida  
Sprzedaż zorganizowana przez jeden sklep detaliczny  
Sprzedaż na sumę 7000 zł
  12. Wilno  
Sprzedaż zorganizowana przez dwie hurtownie i siedem sklepów detalicznych  
Sprzedaż na sumę 40 000 zł
  13. Białystok  
Sprzedaż zorganizowana przez sześć sklepów detalicznych  
Sprzedaż na sumę 21 000 zł
  14. Województwo białostockie  
Sprzedaż zorganizowana przez dwie hurtownie i siedem sklepów detalicznych  
Sprzedaż na sumę 25 000 zł
  15. Miasto Lublin  
Sprzedaż zorganizowana przez cztery sklepy detaliczne  
Sprzedaż na sumę 4000 zł
  16. Województwo lubelskie  
Sprzedaż zorganizowana przez sześć sklepów detalicznych  
Sprzedaż na sumę 12 500 zł  
Sprzedaż ogółem w okresie 1 stycznia – 1 października 1938 wyniosła 822 000 zł<sup>126</sup>.
- Z analizy tego zestawienia wynika, że największa sprzedaż dotyczyła Warszawy oraz województwa warszawskiego. Duże zyski odnotował agent Jakub Feigenbaum, którego obszar działania pokrywał się w części z terenem budowanego Centralnego Okręgu Przemysłowego. Wysokie zyski uzyskał agent Adolf Eljas, którego obszarem działania były południowo-zachodnie województwa kresowe, uboższe i posiadające gorszą sieć dróg oraz najmniejszą liczbę zarejestrowanych rowerów w Polsce<sup>127</sup>. Uwagę zwraca Wilno z wysokim zyskiem wynoszącym 40 000 zł. PFRAK osiągała zyski w województwach, w których przemysł rowerowy prawie nie istniał. Tam, gdzie funkcjonowały duże wytwórnie lokalne, zyski Kamińskiego były znacznie niższe. Widać to na przykładzie Łodzi, gdzie w 1938 r. działał szereg mniejszych i większych wytwórni lokalnych oraz hurtowni sprzedających własne marki. Tak samo było w Poznaniu czy Częstochowie. Podobnie w Piotrkowie, Białymstoku czy Kaliszu produkty Kamińskiego musiały mierzyć się z konkurencją lokalnych producentów.
- Fabryka Kamińskiego nie posiadała żadnego przedstawicielstwa w województwach pomorskim oraz śląskim. Było to zapewne spowodowane faktem, że działały tam potężne

126 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Organizacja sprzedaży, Warszawa 1938, k. 58–59.

127 *Mały Rocznik Statystyczny*, red. E. Szturm de Sztrem, Warszawa 1938, s. 185. Na 1 001 549 zarejestrowanych rowerów w Polsce 1.01.1938 r. województwo lwowskie posiadało 26 055 szt. (ok. 2,6%), wołyńskie 17 963 szt. (ok. 1,8%), a tarnopolskie 9 365 szt. (ok. 0,9%). Województwo poznańskie posiadało ich aż 238 799 (ok. 24% wszystkich rowerów zarejestrowanych w Polsce), co świadczyło o dużym zróżnicowaniu pomiędzy dawnymi zaborami.

firmy rowerowe (np. Pomorska Fabryka Rowerów Willy Jahr Bydgoszcz, Fabryka Rowerów i Motocykli „Tornado” w Bydgoszczy, Adolf Kapellner i Brat w Katowicach, Fabryka Rowerów „Tatra” Katowice, Fabryka Rowerów i Gramofonów „Ebeco” Katowice) i warszawski przedsiębiorca nie miał szans na pokonanie takiej konkurencji.

Ciekawym porównaniem dotyczącym systemu przedstawicieli jest Fabryka „Światowit” w Myszkowie, która wchodziła w skład koncernu Modrzejów-Hantke w Sosnowcu. Firma produkowała ramy rowerowe, obręcze, błotniki oraz kierownice. Komponenty przeznaczone były zarówno dla produktów własnych, jak i zewnętrznych odbiorców. Przedstawiciele fabryki „Światowit” działali w Katowicach, Lwowie, Wilnie, Warszawie, Poznaniu, Łodzi, Gdańsku i Bydgoszczy<sup>128</sup>. W ciągu 8 miesięcy 1938 r. udało im się sprzedać 32 117 ram rowerowych „Światowit” za kwotę 712 761 zł (w 1937 r. – 28 016 szt. za kwotę 531 835 zł)<sup>129</sup>.

W porównaniu z fabryką Kamińskiego zysk ze sprzedaży ram był niższy, ale nadal bardzo wysoki. Myszkowska wytwórnia działała jednak na innych obszarach, skupiając się na dużych miastach. O ile w pobliskich Katowicach sprzedano w 1938 r. 8331 szt. ram, we Lwowie 5243 szt., to w Łodzi tylko 749 szt., a w Bydgoszczy zaledwie 19 szt. To potwierdza, że w miastach z wysoko rozwiniętym, własnym, lokalnym przemysłem rowerowym nie sposób było konkurować firmom z innego ośrodka produkcji. Wyjątkiem są tu Katowice oraz obszar Śląska i Zagłębia, ale wynikało to z faktu, że Światowit miał fabrykę w pobliskim Myszkowie.

## Charakterystyka produkowanych ram i rowerów

### A. Typ balonowy męski na kołach 26”

Najpopularniejszym typem ramy produkowanej w PFRAK była balonowa męska. Jej produkcja rozpoczęła się prawdopodobnie na początku lat trzydziestych XX w. i trwała co najmniej do wybuchu II wojny światowej lub nawet do zamknięcia fabryki latem 1942 r.

Rama posiadała łączniki (mfy) cięte pod kątem 90°, bez dekoracyjnych wycięć. Przedni widelec posiadał półki, które charakterystyczne były przede wszystkim dla rowerów angielskich z przełomu XIX i XX w.<sup>130</sup> Półki widelca mogły być chromowane lub niklowane.

Kolejnym anglicyzmem były zintegrowane stery, łączące przedni widelec z główką ramy. Najczęściej stosowano garnitury sterowe brytyjskich firm Brampton oraz Walton & Brown. Na główce ramy znajdował się mosiężny, emaliowany znaczek firmowy przymocowany dwoma nitami lub kalkomania. Nad emblematem, w górnej części główki wybijany był kolejny numer seryjny ramy<sup>131</sup>.

Rama posiadała tylny widelec typu drabinkowego, gdzie górne końcówki były przyspawane do rury podsiodłowej. Poniżej znajdowała się poprzeczka z pionowym otworem, do którego można było przymocować tylny błotnik. Widelec kończył się hakami, na

128 Archiwum Państwowe w Częstochowie [APCz], zesp. 177/0 Knorr i Brehmse S.A. Fabryka Naczyń w Myszkowie, sygn. 287 Rowery – statystyka, 1935–1938 r., k. 4.

129 Ibidem, k. 2.

130 Były również stosowane w niektórych rowerach francuskich czy amerykańskich.

131 Zagadnienie numeracji ram rowerów A. Kamińskiego omówione zostało w dalszej części artykułu.



Ryc. 14. Przykład zintegrowanych sterów oraz miseczek suportowych firmy Brampton stosowanych często w rowerach „A. Kamiński” (fot. Łukasz Kubacki)

których mocowano oś tylnego koła. W przypadku rowerów balonowych stosowano haki zamiast odwrotnych łap z napinaczami łańcucha. Zapewniały one większą łatwość w manewrowaniu osią tylnego koła, co było niezmiernie ważne w przypadku używania tylnej piasty typu „flip-flop”<sup>132</sup>, na której założone były tryby o różnej liczbie zębów. Tylne haki miały autorski kształt, pozwalający zidentyfikować łatwo ramę produkcji PFRAK.

Rama posiadała suport na wkręcane miseczki typu BSA, gdzie prawa miseczka (tzw. stała) wkręcana była w lewo, a lewa (tzw. nastawna) – w prawo. Lewa miseczka posiadała dodatkową kontrnakrętkę. W ramach Kamińskiego stosowano głównie angielskie miseczki firmy Brampton lub Walton & Brown. Oś suportu była najczęściej wyrobem firmowym, sygnowana „A. Kamiński”. Rama posiadała długość 60 cm i wysokość 51 cm; przeznaczona była dla osób o wzroście ok. 160–170 cm.

Najczęściej tego typu ramy wyposażano w błotniki, obręcze stalowe bądź drewniane do opon półbalonowych lub balonowych. Stosowano tylne piasty typu „Torpedo” z hamulcem lub piasty z gwintami umożliwiającymi montaż wolnobiegu lub trybu stałego. W takim przypadku montowano pojedynczy hamulec bądź parę hamulców szczękowych, balonowych, na widełkach.

Najpopularniejszą kierownicą stosowaną w ramach męskich była tzw. wyścigowa „balonowa” o średnicy 25 mm. Można ją było obrócić do góry. Wtedy rowerzysta przyjmował

<sup>132</sup> Piasta typu „flip-flop” posiadała gwinty po obu stronach, pozwalając użytkownikowi na nakręcenie dowolnych trybów stałych (ostrzych), bądź wolnobiegów. Dzięki takiemu rozwiązaniu można było mieć tryb do szybszej jazdy z np. 18 zębami i tryb do jazdy wolniejszej, lecz ułatwiającej jazdę pod górę z 20 zębami. W piastach stosowano z reguły tryby o różnicy dwóch zębów: 16–18, 17–19, 18–20. W przypadku trybów o różnicy czterech zębów, np. 18–22 różnica położenia osi tylnego koła względem osi suportu była na tyle duża, że rama musiała posiadać bardzo długie haki. Takie rozwiązanie zastosowane było w ramach „Łucznika” typ XX i XXI.



wyprostowaną postawę, a sama kierownica tworzyła charakterystyczne rogi. Do ram zakładano również kierownice 25 mm typu jaskółka do jazdy przy wyprostowanej sylwetce. Stosowano korby i zębatki produkcji krajowej (np. „Metros” Częstochowa, Izaak Altman Częstochowa, „Adlon” Warszawa) lub zagranicznej (m.in. Edward Williams i inne), najczęściej na 46–48 zębów.

W przypadku siodełek dominowały produkty krajowe, głównie z firmy Kromołowski i Synowie. Najczęściej dobierano siodła konusowe na sprężynach, zapewniające dobrą amortyzację podczas jazdy. Klienci kupowali również siodła sportowe, bez sprężyn. Alternatywą dla polskich modeli były angielskie marki Mansfield i Brooks.

## B. Typ balonowy damski na kołach 26"

Rama damska bazowała na rozwiązaniach konstrukcyjnych ramy męskiej, balonowej. Posiadała identyczny tylny widelec. Przedni widelec miał dłuższą rurę sterową, z uwagi na inną konstrukcję główki ramy. Kształt bazował na typowych damskich ramach angielskich z początku XX w., który został spolonizowany na początku lat trzydziestych XX w. poprzez dostosowanie do kół balonowych 26", tylnych haków i szerokiego rozstawu ramion widełek. Rura pozioma układała się w łuk i łączyła z rurą ukośną za pomocą pojedynczego wspornika zapewniającego sztywność konstrukcji. Na główce ramy umieszczano emblemat firmowy w postaci nitowanej tabliczki bądź kalkomanii. Powyżej nabitą był numer seryjny ramy.

Do ram damskich stosowano głównie zębatki na 44 zęby, zapewniające lekki bieg roweru (ale też niższą prędkość). Dominowała kierownica balonowa 25 mm typu jaskółka. Stosowano siodła damskie, konusowe, na sprężynach, produkcji krajowej bądź zagranicznej. Praktycznie nie stosowano hamulców szczękowych i klamek hamulcowych. Dominował hamulec w piaście typu „Torpedo”. Autorowi znany jest jeden zachowany egzemplarz damskiego roweru PFRAK, który został wyposażony w specjalne piasty z hamulcami bębnowymi. Było to jednak luksusowe i bardzo kosztowne rozwiązanie.



Ryc. 15. Rysunek poglądowy ramy balonowej 26" (rys. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)



Ryc. 16. Główka późnego egzemplarza roweru „A. Kamiński” zbudowanego na ramie balonowej. Brak otworów nitów na emblemat, który zastąpiła kalkomania (fot. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)



Ryc. 17. Rower A. Kamiński w wersji damskiej, balonowej, na kołach 26" (ze zbiorów autora, for. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)



Ramy damskie wyposażano w błotniki, z których tylny posiadał otwory do montażu siatki ochronnej zabezpieczającej odzież damską przed wkręceniem się w sprzchy tylnego koła. W odróżnieniu od męskich ram posiadały osłonę łańcucha montowaną dwiema obejmami (tzw. półkarter).

### C. Typ sportowy (wyścigowy?) na kołach 26"

Obok zwykłych ram balonowych PFRAK przez cały okres trzeciej dekady XX w. produkowała również ramę balonową, którą określić można mianem wyścigowej. Ten typ ramy po-

Ryc. 18. Główka ramy damskiej nr 36169 wyprodukowanej w połowie lat trzydziestych XX w. Egzemplarze sprzed 1937 r. posiadały większy o 5 mm emblemat na główce ramy oraz numer ramy, w którym cyfry wybijano z większymi odstępami (fot. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)





Ryc. 19. Rower A. Kamiński zbudowany na ramie wyścigowej wyposażonej w angielskie mufy (ze zbiorów Muzeum Sportu i Turystyki w Warszawie; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)

jawiał się w katalogach ofertowych oraz wymieniony był jako jeden z trzech produkowanych z przedłożoną kalkulacją cenową. Rama ta była niewielka, o długości 56 cm i wysokości 51 cm. Przeznaczona była również pod montaż kół balonowych 26".

Od zwykłej ramy męskiej typ ten różnił się zastosowaniem zupełnie innych łączników oraz tylnych haków. Mufy posiadały artystyczne wycięcia i prawdopodobnie były importowane z Wielkiej Brytanii. Haki o bardziej ażurowej konstrukcji przypominały kształtem modele stosowane w ramach balonowych i półwyścigowych Zawadzkiego oraz ramach balonowych Rybowskiego po 1935 r. Uwagę zwracały tylne widełki,



Ryc. 20. Detal główki ramy „wyścigowej”. Widoczny wysoki numer ramy 138072 oraz kalkomania firmowa, która latem (?) 1939 r. zastąpiła mosiężny emblemat (fot. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu).

których górny koniec spawany do rury podsiodłowej nie był zamknięty dzięki czemu rama była lżejsza od standardowej.

Tak jak w dwóch wcześniejszych typach ram, stosowano stery zintegrowane oraz miski suportowe typu BSA produkcji angielskiej. Numer ramy znajdował się na górze główki. Stosowano nitowany znaczek firmowy bądź kalkomanię.

Ramy tego typu mogły być konfigurowane z błotnikami bądź bez nich – w wersji sportowo-turystycznej. W zbiorach Muzeum Sportu i Turystyki w Warszawie znajduje się kompletny egzemplarz roweru „A. Kamiński” zbudowany na takiej ramie, posiadający błotniki, drewniane obręcze 26”, opony półbalonowe oraz mieszankę osprzętu krajowego i zagranicznego. Ciekawym detalem jest niewielka firmowa kalkomania umieszczona na rurze poziomej z napisem „Wykonanie luksusowe”. Jest to bardzo późny egzemplarz o numerze seryjnym 138 072 i z kalkomanią firmową na główce ramy. Innym egzemplarzem zbudowanym na takiej ramie jest rower o numerze seryjnym 19 059 znajdujący się w prywatnej kolekcji, jest to pojazd pochodzący z ok. 1934 r. z dużą, nitowaną tabliczką firmową.

#### D. Typ szosowy (drogowy) na kołach 28”

Bardzo rzadką ramą produkowaną przez PFRAK był typ szosowy (drogowy) pod koła 28”. Była to rama gabarytowo dłuższa i wyższa od standardowych, balonowych modeli. Odróżniała się zastosowaniem innego typu tylnych widełek, w tym przypadku klasycznych, gdzie skręcano je razem z rurą podsiodłową. Zamiast haków użyto w nich odwróconych łap, przystosowanych do montażu napinaczy łańcucha. Oprócz tych wizualnych różnic rama posiadała cechy wspólne ramom balonowym, czyli: suport typu BSA oraz zintegrowane stery. W rowerach tego typu stosowano błotniki, siodełka sprężynowe oraz kierownicę typu jaskółka. Koła 28” posiadały opony fartuchowe 28×1½”.



Ryc. 21. Rower A. Kamiński zbudowany na ramie szosowej i kołach 28” (ze zbiorów Mobilnego Muzeum Rowerów, fot. Ł. Wykrota; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)

Autorowi znane są dwa egzemplarze rowerów z taką ramą, z których jeden, o numerze seryjnym 114 244 z początku 1939 r., znajduje się w zbiorach Mobilnego Muzeum Rowerów w Radomiu. Nie jest pewne, kiedy Kamiński rozpoczął produkcję tego typu ramy – czy bardzo limitowana produkcja trwała przez cały okres działalności firmy, czy było to dopiero na początku 1939 r. Faktem jest, że tego typu rama nie pojawiła się w ofercie warszawskich hurtowni w drugiej połowie lat trzydziestych XX w. Nie jest też wymieniana w kalkulacji cenowej dokumentacji wytworzonej podczas procesu udzielania firmie kredytu jesienią 1938 r. O jej unikalności świadczy niewiele zachowanych do dziś egzemplarzy. Według remanentu firmowego przeprowadzonego 30 września 1938 r. w sklepie przy ul. Złotej 62, znajdowała się tam na stanie jedna rama tego typu<sup>133</sup>.

Odpowiednikiem roweru „A. Kamiński” na ramie szosowej był m.in. „Łucznicz” Typ II produkowany przez Fabrykę Broni w Radomiu.



Ryc. 22. Główna rama szosowej (drogowej) roweru „A. Kamiński” nr 114244 (fot. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)

### E. Rower dla wojska na kołach 26” oraz cywilny rower balonowy zbudowany na takiej samej ramie

W niedzielę 23 lipca 1939 r. przed siedzibą fabryki Adama Kamińskiego przy ul. Wolskiej 151 miało miejsce przekazanie 100 egzemplarzy rowerów wyprodukowanych dla wojska w ramach daru na Fundusz Obrony Narodowej. 70 sztuk zostało wykonanych po godzinach pracy przez członków przyzakładowej formacji „Strzelca”, pozostałych zaś 30 ufundował właściciel fabryki, Kamiński<sup>134</sup>.

Rowery ogólną sylwetką przypominały produkowane przez Państwowe Wytwórnice Uzbrojenia (PWU) – „Łuczniczka” typ XX i XXI. Posiadały identyczny bagażnik typu wojskowego, błotniki z regulowanymi wspornikami, siodło na podwójnie skręcanych sprężynach oraz uchwyty na karabin Mauser. Na pewno wyposażone były w inną kierownicę typu jaskółka, podobną do modelu montowanego m.in. w ramach damskich, lecz prawdopodobnie z dłuższym mostkiem. Elementy metalowe były parkeryzowane na czarno. Cechą charakterystyczną były, podobnie jak w typie szosowym 28”, tylne widełki skręcane z rurą podsiodłową.

Wiosną 2022 r. autorowi udało się pozyskać niekompletny rower cywilny z emblematem „A. Kamiński”, który różnił się detalami od innych modeli produkcji PFRAK. Gdy-

133 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Remanenty na dzień 30/09 1939, Warszawa 1939, k. 46.

134 *Ofiarowanie 100 rowerów armii*, „Kurier Warszawski” 24.07.1939, nr 202, s. 5.





Ryc. 23. Rower wojskowy A. Kamiński zbudowany na ramie cywilnej (ze zbiorów autora, fot. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)

by nie zachowany znaczek firmowy oraz kalkomania na tylnym błotniku, prawdopodobnie zostałyby on zignorowany i potraktowany jako kolejny nieznaną rower polskiej produkcji sprzed 1939 r. Rama roweru była niezwykle masywna. Rura pozioma ramy miała średnicę 28 mm, zamiast typowych 25 mm. Długość wynosiła 65 cm, a wysokość 52 cm. Zamiast zintegrowanych sterów wyposażono ją w garnitur z wbijanymi miskami. Numer seryjny wybity został na mufie podsiodłowej. Tylne widełki były bardzo masywne, grube i – jak wspomniano – skręcone z rurą podsiodłową. Zastosowano zupełnie inny model tylnych haków, które dodatkowo posiadały wywiercone dodatkowe otwory montażowe. Zachowany błotnik tylny posiadał większy promień od zwykłych modeli balonowych. Rama, choć potężna, przystosowana była do 26" kół z oponami balonowymi. Przednie widełki były większe, z charakterystycznymi półkami i przypominały nieco model stosowany przez PWU. Zastosowano suport typu BSA z angielskimi miseczkami Bramptona i firmową ośką „A. Kamiński”. Korby i zębátka „Metallum” zostały wyprodukowane w Częstochowie przez firmę Metros. Na tylnym kole zapleciona była piasta „AFS” typu „Torpedo” produkcji warszawskiej wytwórni Adolf Feigenbaum i Syn z wybitym rokiem produkcji „39”. Rower posiadał kierownicę odwracalną o średnicy 25 mm o bardzo wąskim fasonie. Siodło „Unja”, również krajowe, wyprodukowała katowicka firma Kromołowski i Synowie.

Analizując pozyskany rower, autor doszedł do wniosku, że rama w nim wykorzystana mogła zostać wykonana z rur i łączników identycznych do egzemplarzy podarowanych wojsku. Wysoki numer ramy – 130 614 sugerował produkcję z połowy 1939 r. Po przyłożeniu posiadanego przez autora bagażnika typu wojskowego okazało się, że pasuje

on doskonale i da się przymocować do wzmiankowanych otworów montażowych przy tylnych hakach. Prawdziwą sensacją okazała się być wizyta w Poznaniu u kolekcjonera rowerów, p. Wojciecha Klingera, właściciela dwóch rowerów wojskowych PWU Typ XX. Po zestawieniu obok siebie ramy PFRAK oraz wojskowego „Łuczniaka” okazało się, że ich proporcje są niemal identyczne. Jedynymi różnicami były haki oraz zastosowane inne modele łączników. Ogólne wymiary obu ram były takie same. To utwierdziło autora w przekonaniu, że najprawdopodobniej jest w posiadaniu ramy cywilnej zbudowanej z partii części wykorzystanych do produkcji 100 rowerów dla wojska przekazanych WP 23 lipca 1939 r. To przesądziło, żeby z posiadanej ramy i części zrekonstruować rower wojskowy.

Ramę wypiaskowano i pomalowano na kolor ochronny. Wszystkie części niklowane zostały pomalowane czarną półmatową farbą. Siodełko „Unja” zastąpiono modelem typu wojskowego. Błotnik tylny oraz przedni zostały poddane przeróbkom, aby upodobnić je do modeli stosowanych w „Łuczniakach” typu XX i XXI. Obręcze, pomalowane kolorem khaki, zostały zaplecione na tzw. cztery krzyże przy użyciu czarnych szprych i nypli. Do mocowania obu kół zastosowano kopie motylków PWU, gdyż na fotografii ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego widać, że rowery Kamińskiego były w nie wyposażone. Całość dopełniły repliki mocowania na karabin oraz firmowa kalkomania „A. Kamiński” naklejona na ramę.

Nie wiadomo, czy do czasów współczesnych zachował się jakkolwiek egzemplarz roweru podarowanego wojsku. Autorowi nie jest też znana liczba zachowanych rowerów cywilnych opartych o „wojskową” ramę.

## F. Rowery wyczynowe

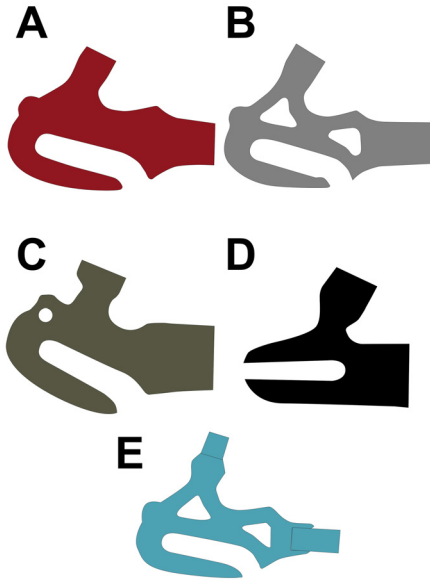
Prawdopodobnie od początku swojej działalności PFRAK produkowała rowery wyczynowe – szosowe oraz torowe. Na fotografii z pierwszego Tour de Pologne w 1928 r. widać, jak jeden z uczestników zmienia oponę w rowerze, na ramie którego widoczny jest duży napis „A. Kamiński”. PFRAK nie omieszkała również pochwalić się zajęciem drugiego miejsca przez Wiktora Oleckiego w klasyfikacji generalnej Tour de Pologne, jadącego rowerem tej firmy<sup>135</sup>.

W prywatnych kolekcjach znajduje się kilka rowerów wyczynowych – szosowych posiadających emblemat lub kalkomanie PFRAK. Ramy przystosowane zostały do kół wyścigowych 28”. Posiadają zintegrowane stery i suport typu BSA. Zastosowano zupełnie inne łączniki ram, przywołujące na myśl konstrukcje niemieckiej firmy Durkopp. Produkcja ich była bardzo niewielka ze względu na specyficzne wykorzystanie. W firmowej nomenklaturze funkcjonowały jako ramy *single* – od „singletub” czyli sztyk – opon z wszytą do środka dętką<sup>136</sup>. W zależności od modelu rowery posiadają numer ramy nabity na rurze podsiodłowej z lewej bądź prawej strony. Inny egzemplarz posiada krótki, czterocyfrowy numer na mufie suportowej.

135 „Przegląd Sportowy” 22.09.1928, nr 43, s. 4.

136 W przedwojennej Polsce rowery wyczynowe z sztykami nazywano „cyngle”.

## G. Pozostałe rowery



Ryc. 24. Typy haków stosowane w ramach A. Kamińskiego. A) balonowa męska i damska, B) wyścigowa, C) rower wojskowy i cywilny odpowiednik mod. 1939, D) szosowa na kołach 28", E) wyczynowa (rys. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)

ramy został wzmocniony, wyposażony w szersze widełki zdolne pomieścić tylną piastę z zębatką od łańcucha rowerowego i drugą, większą, do silnika<sup>140</sup>.

### Kolorystyka rowerów PFRAK

Atrakcyjna kolorystyka i starannie wykonana powłoka lakiernicza były czynnikami przyciągającymi klientów. Na przełomie XIX i XX w. dominował czarny kolor rowerów. Był najłatwiejszy w utrzymaniu, a w połączeniu z elementami niklowanymi, takimi jak garnitur sterowy czy główka przedniego widełca, prezentował się efektownie i elegancko. Ramy były dekorowane różnokolorowymi liniami (tzw. szparunkami), najczęściej w kolorze złotym. Mogły one przyjmować też formę ornamentów, np. roślinnych. Dekoracje uzupełniały tabliczki firmowe na główce ramy oraz ewentualnie kalkomanie wodne. Wykończenie roweru mogło być opisane w katalogu ofertowym.

W ofercie PFRAK były także rowery dziecięce i młodzieżowe. Na stanie sklepu firmowego w dniu 30 września 1939 r. znajdowały się cztery ramy pod koła 24"<sup>137</sup>. Natomiast w magazynie fabrycznym było kolejnych trzynaście takich ram oraz jedenaście szkieletów ram chłopięcych i sześć dziewczęcych<sup>138</sup>. Wszystkie zbudowane pod koła 24" przeznaczone były dla dzieci w wieku 12–14 lat. Remanent wykazał również dziesięć sztuk hamulców dziecięcych WMB oraz sto dwadzieścia jeden firmowych osiek suportowych do rowerów dziecięcych<sup>139</sup>. Do czasów współczesnych zachowało się bardzo niewiele polskich przedwojennych rowerów dziecięcych, dlatego też opisanie ich konstrukcji jest niezwykle trudne.

Do naszych czasów zachował się również rower „A. Kamiński”, na którym zabudowano silnik doczepny Kempisty 85. Rower ten posiada główkę ramy jak w modelu „wyścigowym”, ze zdobnymi mufami. Tył

137 AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, A. Kamiński, Remanenty na dzień 30/09 1939, Warszawa, k. 46.

138 Ibidem, k. 44.

139 Ibidem, k. 40.

140 J. Tarczyński, *Polskie motocykle 1918–1945*, Warszawa 2022, s. 240–243.



W okresie międzywojennym coraz częściej zaczęły pojawiać się w ofercie rowery w innych kolorach. Były to głównie: czerwony, wiśniowy, biały i niebieski. Popularne stało się również dekorowanie ram strzałkami, które wychodziły od główki ramy w kierunku suportu i rury podsiodłowej.

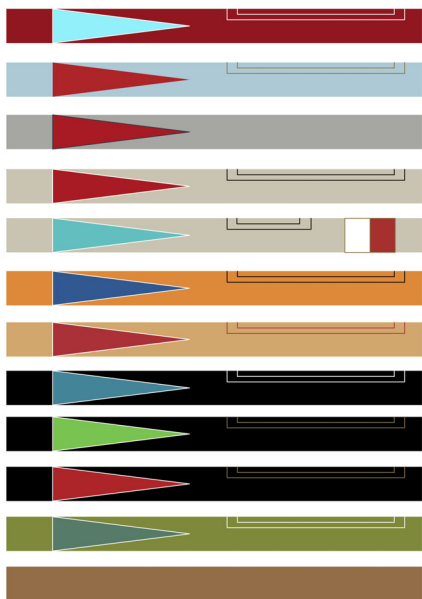
Wobec braku katalogów ofertowych PFRAK zastępczym źródłem historycznym przy analizie kolorystycznej będą zachowane egzemplarze rowerów, które stanowią zabytki techniki. Dzięki temu można wyodrębnić podstawowe typy schematów malowania:

1. zachowana oryginalna powłoka lakiernicza,
2. powłoka lakiernicza wtórna, wykonana po zakupie bądź w późniejszym okresie użytkowania w okresie II RP bądź PRL, w profesjonalnym warsztacie lakierniczym,
3. amatorsko wykonana powłoka lakiernicza, najczęściej dodana jako kolejna warstwa farby przez właściciela roweru, niejednokrotnie przy użyciu zwykłej farby olejnej, naniesiona pędzlem,
4. współcześnie wykonana powłoka lakiernicza naniesiona podczas procesu renowacji roweru,
5. szczątkowo zachowana powłoka lakiernicza przy bardzo silnej korozji elementów stalowych.

Ramy PFRAK fabrycznie malowano lakierami piecowymi. W pierwszym etapie pokrywano je emalią bazową, następnie trafiały one do specjalnych pieców, w których w wysokiej temperaturze następowało utwardzenie farby. Tworzyło to powłokę ochronną o dużej odporności. Na farbę bazową nakładano dekoracje oraz drugi kolor ramy, który trafiał najczęściej na jej łączniki oraz tylne haki. Rury ramy mogły być również dekorowane strzałkami wychodzącymi od łączników główki w kierunku siodełka oraz suportu. Strzałki dzielono z reguły na cztery, tzn. ich krótki bok zajmował ok.  $\frac{1}{4}$  obwodu rury. Elementy te malowano również na przednich widełkach. Na rurze podsiodłowej наносzono natomiast jeden lub dwa poziome paski. Zarówno one, jak i strzałki, mogły posiadać otok w kolorze złotym bądź np. białym. Takie cienkie linie tworzyły kontrast pomagający odciąć element dekoracyjny od głównego koloru ramy. Wolne przestrzenie rur ramy oraz widełek dekorowano cienkimi liniami tworzącymi czworoboki. Również błotniki posiadały liniowanie, najczęściej w postaci dwóch par cienkich linii biegnących wzdłuż boków. Poza tym na tyl-



Ryc. 25. Przykład kalkomanii firmowej „A. Kamiński” wykonanej współcześnie na podstawie oryginału (fot. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)



Ryc. 26. Tabela popularnych schematów kolorystycznych stosowanych w rowerach „A. Kamiński” (rys. Ł. Kubacki; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)

125 kg emalii do gruntowania firmy Jega z Chorzowa oraz produkty warszawskiej wytwórni Avia-Cellon: 8 kg emalii w kolorze cynobrowym, 20 kg emalii szarej oraz 20 kg wiśniowej<sup>141</sup>.

Niektóre ramy malowano bazowymi kolorami metalizującymi, np. srebrnym o ciepłym odcieniu, z czarnymi liniami i strzałkami cynobrowymi. Jeden z zachowanych egzemplarzy, zbudowany na ramie damskiej, pokryty został emalią w kolorze tombakowym, z niebieskimi elementami dekoracyjnymi z białą obwódką oraz czarnym liniowaniem. Szczegółowe schematy kolorystyczne zachowanych rowerów PFRAK prezentuje poniższe zestawienie.

### Datowanie rowerów PFRAK oraz szacowanie ich produkcji

Próba datacji ramy rowerowej według numeru fabrycznego bywa dość kłopotliwa w przypadku polskich rowerów z okresu międzywojennego. Zachowało się mało źródeł zawierających zestawienia rocznej bądź miesięcznej produkcji, a także ewidencje produkcji i sprzedaży poszczególnych rowerów zawierające numery fabryczne ram. Pewnym pośrednim punktem odniesienia mogą być dowody zakupu rowerów, w których często wypisywano markę oraz numer ramy, gdyż kupującym udzielano gwarancji. Chociaż zachowało się ich niewiele i są rozproszone, umożliwiają określenie z jakiego zakresu nu-

nym błotniku naklejano kalkomanię firmową „A. Kamiński”. Identyczna kalkomania pojawia się również na główkach ram wyprodukowanych latem lub jesienią 1939 r. Zastępowała tabliczki firmowe wykonane z blachy mosiężnej, które domyślnie pokrywano emalią kolorową. W niektórych egzemplarzach stosowano również dużą kalkomanię „A. Kamiński” na rurze ramy biegnącej od główki do suportu.

Rowery PFRAK produkowane pod koniec lat trzydziestych XX w., głównie w okresie 1938–1939, posiadały najczęściej następujące schematy kolorystyczne:

- kolor ramy: szary-błękitny, kolor dekoracji: cynober, kolor linii: złoty lub czarny;
- kolor ramy: wiśniowy, kolor dekoracji: błękit, kolor linii: biały lub złoty.

Potwierdza to remanent przeprowadzony w magazynach firmowych 30 września 1938 r. W PFRAK znajdowało się wówczas: 30 kg wiśniowej emalii firmy Koch, 34 kg emalii szarej tego samego producenta,

<sup>141</sup> AAN, zesp. 235/0, sygn. 1032, k. 41.

meracyjnego ramy były w sprzedaży w danym roku. Inną pomocą mogą być piasty typu „Torpedo” i wybity na nich rok produkcji, oczywiście o ile części te nie podlegały wymianie w trakcie eksploatacji.

Badając numerację ram z PFRAK, autor starał się zebrać jak najwięcej fotografii zachowanych egzemplarzy rowerów tej marki. Niejednokrotnie zwracał się z prośbą do użytkowników grup internetowych dotyczących zabytkowych rowerów o podanie numerów ram. Dzięki temu zaczęła powstawać baza danych o rowerach, w której w chwili pisania niniejszego tekstu (październik 2023 r), jest ponad 65 różnych modeli jednośladów produkcji Kamińskiego.

Uwagę autora zwróciły rowery z numerami ram powyżej 130 000, gdyż nie posiadały one emblematu na główce ramy, lecz kalkomanię. Świadczyć to mogło o wprowadzeniu oszczędności w produkcji. Redukcję kosztów podjęto już w latach 1936–1937, gdy wprowadzono mniejszy format blaszki z logotypem firmy. Zastąpienie jej kalkomanią było zapewne kolejnym etapem oszczędności. Zdaniem autora należy przyjąć górną granicę numerów wyprodukowanych ram do wybuchu II wojny światowej na liczbę 140 000. Może być ona nieprecyzyjna, lecz różnice zapewne dotyczą zakresu kilku tysięcy.

W celu bardziej precyzyjnej, choć nadal orientacyjnej datacji ram Kamińskiego według numerów fabrycznych, pomocne okazały się zachowane w Archiwum Akt Nowych materiały dotyczące przyznanego właścicielowi firmy kredytu w BGK.

Tabela 2. Produkcja ram PFRAK w latach 1935–1938

Rok	Sztuk
1935	12 000
1936	15 000
1937	25 000
1938*	32 000

\* od 1 stycznia do 1 października 1938 r.

Zestawienie autora na podstawie: AAN, zesp. 235/0 Bank Gospodarstwa Krajowego, sygn. 1101, J. Konopka, Ocena Zakładów Przemysłowych Firmy Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński w Warszawie, k. 116.

Tabela 2 wyraźnie wskazuje, że PFRAK działała w końcówce lat trzydziestych XX w. bardzo prężnie, dynamicznie zwiększając produkcję. Stosując analogię do liczby sztuk wyprodukowanych w 1938 r., autor przewiduje, że do wybuchu II wojny światowej wyprodukowano zapewne około 30 000 ram.

W pierwszych pięciu latach działalności zakładu produkcja zapewne była niewielka, w granicach do 1000 szt. ram/rowerów rocznie. Podobna sytuacja była prawdopodobnie na początku lat trzydziestych XX w. podczas wielkiego kryzysu. W kolejnych latach produkcja zapewne stopniowo wzrastała i dopiero za okres 1935–1938 dysponujemy danymi sprawozdawczymi.

Tabela 3. Rekonstrukcja datacji ram PFRAK w Warszawie na podstawie źródeł pośrednich

Rok	Produkcja	Końcowy nr ramy
1924–1929	2000	2000
1930	1000	3000
1931	1000	4000
1932	1000	5000
1933	7000	12000
1934	8500	20500
1935	12000	32500
1936	15000	47500
1937	25000	72500
1938	40000	112500
1939	30000	142500
1940–1942	30000?	170000?
1945–1954	?	?

Zestawienie autora na podstawie: AAN, zesp. 235/0 Bank Gospodarstwa Krajowego, sygn. 1101, J. Konopka, Ocena Zakładów Przemysłowych Firmy Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński w Warszawie, k. 116 (dla lat 1935–1938) oraz własnych wyliczeń (dla pozostałych lat).

Próba zestawienia przedstawiona w Tabeli 3 jest orientacyjna i może być nieprecyzyjna. Brak informacji czy firma Kamińskiego od samego początku działalności numerowała ramy, a jej ciągłość została zachowana przez cały okres produkcji. Wobec niewielu zachowanych polskich rowerów z lat dwudziestych i początku lat trzydziestych XX w. budzi to duże wątpliwości. Podobnie zupełnie nieznana jest skala produkcji ram w trakcie okupacji niemieckiej do lata 1942 r., kiedy fabryka zaprzestała działalności, a także okres powojenny do czasu likwidacji przedsiębiorstwa na początku lat pięćdziesiątych XX w. Autor przeglądał ramy damskich rowerów PFRAK o numerach 141 149 oraz 170 870. O ile pierwsza została wykonana prawdopodobnie w 1939 r., to czas powstania drugiej jest na chwilę obecną zagadką. Do jej rozwiązania potrzebne byłyby dokumenty zakupu z okresu II wojny światowej lub wczesnych lat powojennych. Niestety autorowi nie jest znany żaden udokumentowany rower Kamińskiego, który byłby wyprodukowany w okresie okupacji, bądź w pierwszych latach powojennych.

### Materialne dziedzictwo Polskiej Fabryki Rowerów Adama Kamińskiego

Bardzo duża liczba wyprodukowanych i sprzedanych ram Kamińskiego sprawiła, że do XXI w. przetrwało wiele ich egzemplarzy. Obok rowerów „Łucznik”, „Rybowski”, „Zawadzki”, AKB („Janus”, „Maraton”, „Kordjan”, „Indian”), „Rekord” czy „Otello” lub „Herold” jest to najliczniej zachowana przedwojenna polska marka. Analiza treści internetowych oraz postów grup tematycznych na portalu społecznościowym Facebook, przegląd fotografii udostępnionych przez innych kolekcjonerów, pozwoliły autorowi zebrać materiał ikonograficzny do ponad 60 zachowanych rowerów „A. Kamiński” w różnych wariantach.

Te solidne rowery były eksploatowane przez właścicieli do granic możliwości. Części zużyte wymieniano na nowe, z reguły wyprodukowane w latach sześćdziesiątych, siedem-



Ryc. 27. Przejazd rowerami zabytkowymi śladami warszawskich wytwórni. Dawny budynek fabryki Kamińskiego zlokalizowany przy ulicy Wolskiej 151, sierpień 2023 r. (fot. M. Krawczyk)

dziesiątych czy osiemdziesiątych XX w. przez bydgoskie Zjednoczone Zakłady Rowerowe/PREDOM Romet. „Odnowiony” rower jako konglomerat różnorodnych części, bardzo często był w warunkach domowych przemalowywany. Tylko wprawne oko jest w stanie rozpoznać, że rdzeń, czyli rama pojazdu jest przedwojenna.

W zbiorach muzealnych oraz kolekcjach prywatnych znajdują się egzemplarze zachowane w stanie oryginalnym, z pierwotną powłoką lakierniczą i wyposażeniem z epoki. Dzięki nim możemy zapoznać się z paletą kolorystyczną używaną przez PFRAK oraz przeanalizować z jakiego typu wyposażenia skompletowano pojazd.

Do XXI w. dotrwały również niektóre zabudowania Kamińskiego, m.in. budynek głównej hali fabrycznej oddany do użytku w 1938 r. Prawdopodobnie około lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w. został podwyższony o jedną kondygnację. Obecnie



Ryc. 28. Kamienica przy ul. Jana Kazimierza 18A, którą Kamiński wybudowali w okresie okupacji i w której mieszkali tuż po wojnie, sierpień 2023 r. (fot. M. Krawczyk)





Ryc. 29. Kamienica przy ul. Karolkowej 16, czerwiec 2021 r. (fot. Ł. Kubacki)



Ryc. 30. Podwórko kamienicy przy ul. Złotej 62, czerwiec 2021 r. (fot. Ł. Kubacki)

kubatura jego służy dwóm uczelniom prywatnym. Na przestrzeni lat zmienił się adres z Wolskiej 151 na ul. Kasprzaka 49. Drugim budynkiem, który zapewne wkrótce zostanie rozebrany, jest kamienica czynszowa zlokalizowana przy ul. Jana Kazimierza 18A. Zbudowana w okresie niemieckiej okupacji, była zamieszkała jeszcze ok. 2014 r.

Jesienią 2021 r. wyburzono kamienicę znajdującą się przy ul. Karolkowej 16. Był to pierwszy adres wytwórni PFRAK. Kamienica powstała zapewne pod koniec lat trzydziestych XX w., już po przeprowadzce firmy na ul. Wolską 151. O ile na planie Warszawy z 1936 r. znajduje się posesja z budynkami fabrycznymi, to na ortofotomapie stolicy wykonanej przez lotnictwo sowieckie latem 1945 r. widoczna jest tam kamienica czynszowa, która zajmowała całą działkę Adama i Feliksy Kamińskich<sup>142</sup>.

Frontową kamienicę przy ul. Wolskiej 151 oraz jej oficynę rozebrano około 1964 r. podczas wydłużenia ul. Kasprzaka do ul. Wolskiej i budowy skrzyżowania. Analizując fotografie lotnicze Warszawy, zauważymy, że ocalały budynek hali fabrycznej z 1938 r. nie stoi w osi ulicy, lecz wpisuje się w układ pierzei oddalonej ul. Wolskiej.

Zachowana jest również tylna oficyna kamienicy przy ul. Złotej 62, w której ulokowana była wytwórnia w pierwszych latach działalności, a następnie sklep firmowy. Autorowi nie udało się odnaleźć fotografii przedstawiających skład rowerów Kamińskiego.

## Podsumowanie

PFRAK bez wątpienia była nie tylko jedną z najważniejszych stołecznych wytwórni rowerowych, lecz także jedną z wiodących na obszarze przedwojennej Polski. Skupiała się prawie wyłącznie na produkcji ram rowerowych, ale dobrze zorganizowana dystrybucja, jak i popularność produktów sprawiły, że kupowano je chętnie nie tylko w Warszawie, lecz także na południu oraz na wschodzie II Rzeczypospolitej. Choć w latach dwudziestych i na początku lat trzydziestych XX w. działalność PFRAK była w znacznym stopniu ograniczona (podobnie jak i innych firm w tamtym okresie), to po 1935 r. zbudowała silną pozycję i przewyższyła w produkcji lokalnych konkurentów – wytwórnie Wahrena, Lipińskiego, Zawadzkiego i Rybowskiego. W skali ogólnopolskiej posiadała łączną produkcję zbliżoną do Fabryki Broni w Radomiu<sup>143</sup>. Marka była na tyle powszechna, że nawet współcześnie zdarzają się sytuacje, że niezidentyfikowaną ramę balonową 26" określa się mianem „Kamińskiego”. Na internetowych portalach ogłoszeniowych i aukcyjnych sprzedający używają nazwy „Kamiński”, aby zwrócić uwagę obserwujących, mimo że często oferowany przedmiot ma niewiele wspólnego z produktem stołecznej wytwórni.

Niniejszy artykuł nie wyczerpuje badań nad wytwórnią Adama Kamińskiego. Wciąż istnieje szereg zagadnień, które wymagają dokładniejszego opracowania. Przede wszystkim są to ramy wyprodukowane w latach dwudziestych XX w. Autora nurtuje pytanie, czy różniły się one pod względem konstrukcji, emblematów i proporcji. Osobnym zagadnieniem

142 *Plan Warszawy 1936 r., Ortofotomapa Warszawy, 1945*, [mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=mapa\\_historyczna](http://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=mapa_historyczna) [dostęp 10.10.2023].

143 Według ustaleń autora do wybuchu II wojny światowej Fabryka Broni w Radomiu wyprodukowała około 150 000 rowerów „Łucznik” różnych typów. Należy jednak zaznaczyć, że FBR produkowała rowery kompletne, a Kamiński głównie ramy rowerowe, które następnie były kompletowane w sklepach i hurtowniach według specyfikacji klientów.

jest numeracja ram od rozpoczęcia produkcji, do początku lat trzydziestych XX w. Drugim tematem badawczym jest zagadnienie roweru wojskowego „A. Kamiński” i potencjalnych perspektyw na jego wykorzystanie w Wojsku Polskim<sup>144</sup>. Trzecim zagadnieniem wymagającym badań jest produkcja firmy w czasie niemieckiej okupacji oraz próba identyfikacji rowerów pochodzących z tamtego okresu. Wreszcie pogłębionych badań wymaga sytuacja firmy po 1945 r.

Dzięki Internetowi, istnieniu szeregu dyskusyjnych grup tematycznych oraz w związku z rozwojem specyficznych gałęzi kolekcjonerstwa stan wiedzy o przedwojennych rowerach ulega bardzo dynamicznym przemianom. Niesie to nadzieję na pojawienie się w przyszłości dodatkowego materiału do badań w postaci nowoodkrytych zabytków techniki.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

Archiwum Akt Nowych [AAN], zesp. 235/0 Bank Gospodarstwa Krajowego:

- sygn. 1032 Pożyczka długoterminowa przemysłowa dla Polskiej Fabryki Rowerów A. Kamiński w Warszawie. Bilans, ocena maszyn i urządzeń, opis i ocena nieruchomości, 1934–1941 r.;
- sygn. 1101 Pożyczka długoterminowa przemysłowa dla firmy „Polska Fabryka Rowerów A. Kamiński” w Warszawie. Referat pożyczkowy, wzór umowy, wyciągi hipoteczne, sprawozdania, referat wypłaty, korespondencja, 1938-1945, 1949, 1951, 1953;
- sygn. 1645 Skrypty dłużne dotyczące pożyczek długoterminowych, przemysłowych, przyznanych firmie Polska Fabryka Rowerów – Kamiński. Polisy ubezpieczeniowe, materiały organizacyjne pożyczkobiorcy, 1935–1940.

Archiwum Państwowe w Częstochowie [APCz], zesp. 177/0 Knorr i Brehmse S.A. Fabryka Naczyń w Myszkowie, sygn. 287 Rowery – statystyka, 1935–1938.

Archiwum Państwowe w Warszawie [APW]:

- Księgi Rejestrowe RH–A, sygn. 21/22;
- APW, Akta miasta Warszawy, Referat Gabarytów, t. 52, sygn. 6441.

Instytut Pamięci Narodowej [IPN], GK 166/1100 t. 5, Komisja do Badania Zbrodni Hitlerowskich, Protokół z przesłuchania świadka Adama Kamińskiego, 2.04.1947 r.

Narodowe Archiwum Cyfrowe [NAC], sygn. 1-S-591.

### Źródła prasowe

„Biesiada Literacka. Pismo literacko-polityczne ilustrowane” 20.04.1912, nr 16.

„Gazeta Handlowa” 30.08.1926, nr 17.

„Gazeta Poranna 2 grosze” 29.04.1917, nr 115.

<sup>144</sup> W ramach badań do niniejszego artykułu dyscyplina czasowa nie pozwoliła na dokładniejszą kwerendę w Centralnym Archiwum Wojskowym.



- „Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza” 8.02.1893, nr 6.  
 „Gazeta Warszawska” 17.04.1915, nr 105.  
 „Kłosy” 5(17).06.1869, nr 207; 16.07.1885, nr 1046.  
 „Kurier Codzienny” 26.03.1895, nr 85.  
 „Kurjer Poranny” 15.03.1914, nr 74.  
 „Kurjer Warszawski” 30.06.1918, nr 178; 24.07.1939, nr 202.  
 „Przegląd Poranny” 22.09.1918, nr 230.  
 „Przegląd Sportowy” 22.09.1928, nr 43, s. 4.  
 „Sport” 1.04.1911, nr 6; „Sport” 15.04.1911, nr 7.  
 „Stadjon” 20.12.1924, nr 51–52.  
 „Tygodnik Ilustrowany” 15.04.1911, nr 15.  
 „Warszawska Gazeta Sportowa” 23.05.1902, nr 17; 7.01.1903; 1.10.1904, nr 20.

### Źródła drukowane

- Album Ormonde. Rowery, części, akcesoria*, Warszawa 1912.  
 Czajewski W., *Warszawa ilustrowana: stara Warszawa*, t. 2, *Rys rozwoju przemysłu i handlu*, Warszawa 1896.  
*CykloSPORT Warszawa. Cennik*, Warszawa 1938.  
*Kalendarz Informacyjno-Encyklopedyczny na Rok Zwyczajny 1902*, Warszawa 1902.  
*Mały Rocznik Statystyczny*, red. E. Szturm de Sztrem, Warszawa 1938.  
*Renoma. A. Sztam i N. Meyrowicz, Cennik na sezon 1938*, Warszawa 1938.

### Kolekcje

- Kolekcja rowerów Marcina Kamińskiego.  
 Kolekcja rowerów Łukasza Kubackiego.  
 Kolekcja rowerów Michała Mańkowskiego.  
 Kolekcja rowerów Muzeum Sportu i Turystyki w Warszawie.  
 Kolekcja rowerów Narodowego Muzeum Techniki w Warszawie.  
 Kolekcja rowerów Łukasza Wykroty.

### Literatura przedmiotu

- Kubacki Ł., *Rower wojskowy z wytwórni Adama Kamińskiego z Warszawy*, „Mówią Wieki” 2023, nr 7, s. 37–41.  
 Tarczyński J., *Polskie motocykle 1918–1945*, Warszawa 2022.  
 Tuszyński B., *100 lat Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów i Kolarstwa Polskiego*, Warszawa 1986.

### Strony internetowe

- Fabryka Motocykli i Rowerów B. Wahren*, [archiwum.allegro.pl/oferta/fabryka-rowerow-i-motocykli-wahren-rower-motor-nsu-i8086382181.html](http://archiwum.allegro.pl/oferta/fabryka-rowerow-i-motocykli-wahren-rower-motor-nsu-i8086382181.html) [dostęp 11.09.2023].  
*Plan Warszawy 1936, Ortofotomapa Warszawy 1945*, [mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=mapa\\_historyczna](http://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=mapa_historyczna) [dostęp: 10.10.2023].

mgr **Łukasz Kubacki** – magister historii (UW, 2008 r.), licencjat grafiki (Akademia WIT, 2017 r.), absolwent podyplomowych studiów muzealnych (UW, 2011 r.). W latach 2008–2021 pracownik Działu Wystawienniczego, a następnie Działu Zbiorów Muzeum Historii Polski w Warszawie. Od 2021 r. zatrudniony jako muzealnik w Bibliotece Sejmowej. Od 2022 r. pracuje nad rozprawą doktorską dotyczącą warszawskiego przemysłu rowerowego w okresie międzywojennym w Instytucie Historii Nauki PAN. Posiada niewielką kolekcję stołecznych rowerów wyprodukowanych przed 1939 r.  
e-mail: lkubacki@o2.pl

Data zgłoszenia artykułu: 15 lutego 2024

Data przyjęcia do druku: 27 marca 2024