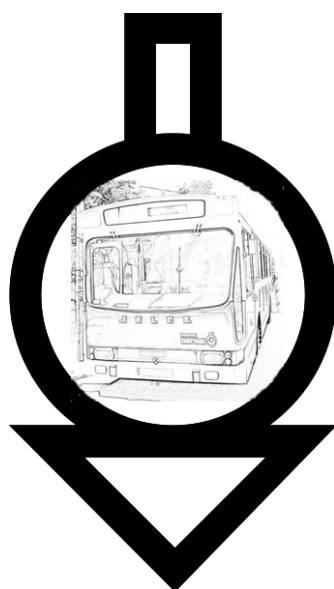


Marka „Berliet” w Polsce

w latach 1914-1973

Część 1



Fakty, mity, polemiki

Warszawa 2014

Tytułem wstępu

Marka „Berliet” przeszła już do historii motoryzacji. Dla wielu Francuzów jest powodem do nieskrywanej dumy z jej osiągnięć, szczególnie w budowie dużych, ciężkich ciężarówek. W Polsce marka „Berliet” najczęściej kojarzy się wielu osobom jedynie z autobusami miejskimi eksploatowanymi w latach 70-tych i 80-tych XX wieku z serii PR 100 i PR 110 budowanymi w kooperacji z Jelczańskimi Zakładami Samochodowymi w Jelczu na podstawie francuskiej licencji. Nielicznym kojarzy się również ze specjalistycznymi, ciężkimi, żółtymi ciężarówkami serii GBH 12 używanymi w budownictwie przemysłowym do przewozu betonu, materiałów sypkich czy w górnictwie odkrywkowym. Niestety, z przykrością trzeba przyznać, że w Polsce wiedza o marce „Berliet” jest niewielka i często zafałszowana pewnym skrótowym, nierzadko uproszczonym myśleniem opartym częściej na domysłach niż faktach. Niniejsze opracowanie ma na celu nieco rozwiązać powstałe przez lata mity i pokazać markę „Berliet” w nieco innym świetle. Odkryć dla wielu jej historię liczne wątki powiązań z Polską, które sięgają niemal początków XX wieku, kiedy to zakłady „Berliet” były dostawcą na rynek ówczesnego Królestwa Polskiego i Galicji samochodów osobowych, ciężarowych a nawet autobusów. Ma również zachęcić polskich historyków motoryzacji, transportu miejskiego do podjęcia dalszych, szczegółowych opracowań, niezwykle barwnej, pełnej zawirowań, szczególnie w okresie międzywojennym, historii marki, a przez to zrozumienia pewnych faktów i ich wzajemnego powiązania, zależności. Być może wiele z tych faktów nie zawsze świadczy dobrze o nas, jako partnerach handlowych, gospodarczych, ale tak było i trzeba o tym pamiętać.

Włodzimierz Winek (wiwo) lipiec 2014

Zanim Berliet PR 100 trafił do MZK

Zaledwie po 3 latach eksploatacji Jelczy Mex 272 i przegubowych AP 02 w połowie lat 60-tych, warszawska publiczność, a wraz nią codzienna prasa, coraz głośniej stwierdzała: - że autobusy Jelcz, mimo wszystko nie są tymi idealnymi dla Warszawy i należy coś z tym zrobić. Tylko co?

Do dyskusji dość szybko włączyli się fachowcy z MZK określając, że ideałem byłby autobus 12 metrowy – pojemniejszy (Jelcz miał tylko -10,8 m) i lżejszy (na samonośnej ramie), przez co zużywający mniej paliwa, olejów, itd.

Co prawda „Autosan” w Sanoku produkował już od kilku lat lekkie autobusy na samonośnej ramie, ale nie nadawały się one dla Warszawy, mimo, iż przeprowadzane w Warszawie testy wypadły całkiem nieźle. Podstawowym argumentem na – nie, była ich wielkość (SAN H25B/H27B¹ miał 9,3 m) i „delikatność” jak na warszawskie warunki notorycznego przeciążenia pasażerami autobusów miejskich.

Pod koniec 1966 roku do dyskusji włączyli się inżynierowie i projektanci z fabryki w Jelczu, którzy rozpoczęli prace projektowe nad nowym, samonośnym, 12-metrowym autobusem miejskim na bazie zaprojektowanego w 1965 roku autobusu turystycznego Odra 042.

W lutym 1967 fabryka w Jelczu ogłosiła, że nowy autobus z Jelcza będzie budowany w przyszłości (za 2-3 lata) w oparciu o podzespoły produkowane w kraju na podstawie zakupionych licencji². Najważniejszą z nich była licencja na dobry, o dużej mocy silnik, który można byłoby zamontować w nowym autobusie miejskim. Myślano o zastosowaniu po pewnej adaptacji silników Leylanda SW 680, których licencyjna produkcja ruszyła w zakładach WSK Mielec w 1966 roku.

W 1967 roku konstruktorzy z Jelcza jeszcze liczyli, że mimo wszystko, będzie to jednak ich miejska wersja autobusu Odra 042³, którego seryjna produkcja w wersji turystycznej i międzymiastowej miała ruszyć w 1969 roku. Jednak pod koniec 1967 roku wstrzymano prace nad autobusem Odra 042 i rozpoczęto prace na autobusem Jelcz 039⁴.

¹ W 1961 roku podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich po raz pierwszy zaprezentowany został San H25B. Był to zmodernizowany model San H01B. W pojeździe tym zastosowano podzespoły mechaniczne z samochodu ciężarowego Star 25, przede wszystkim 6-cylindrowy, rzędowy silnik benzynowy typu S472 o mocy podwyższonej do 69,8 kW (95 KM). W połowie 1964 roku nastąpiła kolejna modernizacja autobusów San. Do produkcji wszedł model miejski San H27B.

² „Życie Warszawy” nr 28 z 2 lutego 1967 roku.

³ Odra 042 - W roku 1965 wykonano w Jelczu całkowicie nowy prototyp autobusu turystycznego, oznaczony symbolem Odra 042. Była to konstrukcja niezwykle nowoczesna i nietypowa zarazem, a przy tym opracowana od początku do końca w Jelczu. Z przodu autobus posiadał dwie osie i cztery koła pojedyncze, z tyłu jedną oś napędzaną, mającą dwa koła bliźniacze. Wszystkie cztery przednie koła umocowane na dwóch osiach zawieszonych na resorach piórowych, skręcane były za pomocą mechanizmu kierowniczego, wyposażonego w układ wspomagający. Kierowanie pojazdem nie stanowiło zatem większych problemów. Odra 042 posiadała ponadto ramową konstrukcję nadwozia i pneumatyczne hamulce. Prototyp Odra 042 miał 11 metrów długości i napędzany był silnikiem wysokoprężnym o mocy 170 KM, umieszczonym z przodu. W przyszłości przewidywano zastosowanie innych jednostek napędowych rozwijających moc do około 220 KM.

⁴ W roku 1970 powstał w Jelczu następny prototyp, oznaczony symbolem 039. Był to autobus miejski o standardowej długości 12 metrów, który mógł pomieścić 120 pasażerów. Posiadał 3 pary drzwi umieszczonych w układzie 2-2-2. Odznaczał się przy tym niezwykle nowoczesną, kanciastą sylwetką ze znacznie przeszklonym nadwoziem. W układzie napędowym zastosowano silnik Leylanda, umieszczony z tyłu, skrzynię biegów ZF, most tylny RABA. Zawieszenie osi przedniej, drzwi oraz cała struktura pojazdu stanowiły własną konstrukcję.

Wielu historyków komunikacji miejskiej, autobusowej zadaje sobie pytanie – dlaczego przerwano prace nad prototypem autobusu, który miał takie dobre opinie przyszłych użytkowników i uznanie władz zwierzchnich skorych do wdrożenia pojazdu do seryjnej produkcji.



Autobus „Odra 042” w wersji turystycznej

Odpowiedź jest prosta, jeśli zestawimy to z pewnymi historycznymi faktami.

Propozycja, której nie można odrzucić

We wrześniu 1967 roku odwiedził Polskę Charles de Gaulle – Prezydent Francji, a wraz z nim liczna grupa doradców finansowych, przemysłowych. Pokłosiem tej wizyty były kolejne umowy gospodarcze rozwijające wcześniej podpisane, m. in. umowę o współpracy naukowej i technicznej z maja 1966 roku jak również wstępne założenia dla przyszłych szerokich umów o współpracy gospodarczej (pierwszą podpisano 18 grudnia 1969, drugą o kooperacji w dziedzinie telekomunikacji i autobusów podpisano w sierpniu 1972, trzecią zamieniającą umowę w układ w październiku 1972⁵). Ta wizyta miała znamienne znaczenie dla pewnych dalszych zdarzeń związanych z przyszłymi autobusami, żeby nie powiedzieć pozwoliła na ekspansywne wkroczenie francuskiego przemysłu do Polski, które w następnych latach zaowocowało wieloma francuskimi licencjami, szczególnie w przemyśle elektrotechnicznym. Wizytę francuskiego prezydenta znakomicie wykorzystali później francuscy przemysłowcy wspierani przez francuskie ministerstwo spraw zagranicznych korzystnymi kredytami bankowymi, które dla Polski nie były bez znaczenia.

Jednym z pokłosia wizyty De Gaulla w Polsce było powołanie, a właściwie rozszerzenie w początkach 1968 roku, działań na Polskę powołanego we Francji w 1966 roku Komitetu Francja – Europa Wschodnia zajmującego się zwiększeniem kontaktów handlowych.

Jelcz 039 wykonany został w jednym egzemplarzu i uzyskał podczas badań przebieg około 60 tysięcy kilometrów. Nie podjęto decyzji o seryjnej produkcji tego pojazdu, gdyż wybrano opcję licencyjną, zaś jedyny prototyp został zezłomowany.

⁵ Przewodnik gospodarczy – Francja 2011 wydany przez Ambasadę Polski w Paryżu w grudniu 2010 strona 195

Przy Komitecie działała Rada Przemysłowców Francuskich skupiająca największych, francuskich producentów i eksporterów. W strukturach Rady działali również przemysłowcy z branży motoryzacyjnej, a wśród nich jeden z największych eksporterów motoryzacyjnych firma „Marius Berliet”

Innym wartym zaznaczenia faktem istotnym dla zrozumienia francuskiej ekspansji nie tylko w Polsce, ale w całym bloku tworzącym RWPG⁶ było to, że w wyniku pewnych posunięć politycznych, gospodarczych ówczesnego Prezydenta Francji Charles’a de Gaulle w latach 60-tych XX wieku (w 1965 roku zawieszenie współpracy z Europejską Wspólnotą Gospodarczą, w 1966 wycofanie się ze struktur NATO aż do 2009 roku, sprzeciwianie się w wielu sprawach ze stanowiskiem USA – Wietnam, Chiny, Kuba) Francja znalazła się w pewnej izolacji gospodarczej i potrzebowała nowych rynków zbytu. Od końca lat 60-tych poszukiwała ich właśnie wśród krajów, które izolowały USA.

Ten polityczny manewr Prezydenta Francji i zwrócenie się ku Europie wschodniej był bardzo korzystny dla krajów RWPG, które upatrywały pewne szanse na szybsze ożywienie gospodarcze i przede wszystkim dostęp do nowych technologii.

Jednak największym wygranym była francuska gospodarka, która pod koniec lat 60-tych i w latach 70-tych osiągnęła wysoką dynamikę rozwoju gospodarczego niespotykaną od 1928 roku (początki kryzysu gospodarczego) czy nawet po II wojnie światowej, gdzie średnioroczny wskaźnik niejednokrotnie przekraczał poziom 16-17% w skali roku (dzisiaj to ok. 4-5%).

Zatem nie ma się co dziwić, że po podpisaniu we wrześniu 1967 licznych umów, gdzieś w zaciszu ministerialnych gabinetów pod koniec 1967 roku zapadła decyzja – kupujemy licencję na autobus miejski i dobrze by było, aby był to autobus francuski.

Organizatorem całego przedsięwzięcia od fazy demonstracyjnej, testowej, aż do ostatecznego podpisania umowy licencyjnej została wyznaczona ówczesna Centrala Handlu Zagranicznego „Polmot” w Warszawie specjalizująca się w imporcie i eksporcie motoryzacyjnym.

Z początkiem 1968 roku Centrala podjęła energiczne poszukiwania oferentów rozsyłając po niemal wszystkich producentach autobusów na świecie wstępne zapytania ofertowe o dwa rodzaje autobusów tzw. solo 12 metrowych i przegubów 18-metrowych, nie określając zbyt szczegółowo wymagań. Głównie chodziło o przetestowanie najnowszych rozwiązań konstrukcyjnych i ewentualnej przydatności autobusów dla komunikacji miejskiej w dużych polskich miastach (Warszawa, Łódź, Katowice).

Jako pierwsza do wyścigu o autobusy miejskie stanęła czechosłowacka „Skoda-Karosa” ze swym autobusem nowej generacji SM 11 model z 1966 roku, który co prawda nie był 12-metrowym, ale miał dokładnie 11,35 metra długości, zatem nieco więcej niż Jelcz Mex.

A w kilka tygodni później, na ulicach Warszawy „Skoda-Karosa” miała zaprezentować swój autobus przegubowy SM 16,5, model 1968 z pierwszej seryjnej produkcji, jednak z jakiś powodów zarzuciła swoje wcześniejsze deklaracje.

Pierwsze jazdy testowe SM 11 rozpoczęły się w sierpniu 1968 roku.

„Życie Warszawy” relacjonowało: „Na ulicach miasta ukazał się nowy typ autobusu marki „Karosa” produkcji czechosłowackiej. Odbywa on próbną jazdę. Wóz kursuje na linii „122”

⁶ RWPG – Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej – międzynarodowa organizacja gospodarcza krajów socjalistycznych, początkowo europejskich, a od lat 60-tych również na innych kontynentach (Kuba, Wietnam, Mongolia). W latach 70-tych jako członkowie RWPG stowarzyszeni byli również – Jugosławia, Finlandia, Meksyk, Irak, Chiny, Korea Północna. Rada wspierała rozwój gospodarek krajów, planowała wspólne ponadnarodowe przedsięwzięcia gospodarcze w ramach m. in. integracji energetycznej, transportowej jak również planowała rozwój gospodarek w poszczególnych krajach dostosowując ją do faktycznych możliwości rozwoju w danym kraju (baza surowcowa, przetwórcza, itd.). W czasie swej działalności – styczeń 1949 – czerwiec 1991 była konkurencyjnym blokiem gospodarczym wobec Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej skupiającej zachodnie, kapitalistyczne kraje europejskie. W swym działaniu spełnia podobne funkcje jak dzisiejsza Unia Europejska.

i na trasie „D”. Specjaliści z MZK będą obserwowali autobus i badali jego sprawność techniczną, jego przydatność do obsługi ruchu pasażerskiego w stolicy. Dyrekcja MZK za naszym pośrednictwem zwraca się do pasażerów o przysyłanie uwag o sprawności „Karosy”. Listy należy kierować do MZK i Redakcji adres ...”⁷.



Skoda Karosa SM 11, model 1967

Jak widać z powyższego, nie tylko specjaliści mieli wybrać autobus, ale co najważniejsze przyszli jego użytkownicy – pasażerowie, co dzisiaj, raczej, nie jest już praktykowane. Jesienią 1968 roku do wyścigu przystąpił kolejny gracz, świetnie obeznana w polskim rynku autobusów miejskich – francuska firma „Marius Berliet”. Nie tylko mająca doświadczenie w autobusach, ale i w samochodach ciężarowych sięgających jeszcze 1920 roku, a nawet wcześniej⁸, kiedy to na potrzeby Wojska Polskiego dostarczyła ponad 700 ciężarówek (patrz poniżej – artykuł „Berliet” w Polsce przed 1972 rokiem).

Był to gracz nie tylko z dużym doświadczeniem, ale i świetnie przygotowany, jak się później okazało.

Przygotowany również na tzw. wielowariantowość oferty i umiejętnie dostosowujący się do ciągle zmieniających się polskich wymagań. O tym, jak był świetnie przygotowany, również marketingowo, świadczyć mogą zachowane w dokumentach dostarczonych do „Polmotu” specyfikacje techniczne, gdzie w lipcu 1968 roku przemianowano autobusy z PCM – U na PH 100 – Pologne i PH 180 – Pologne.

Ten chwyt marketingowy miał zachęcić do zakupu autobusów tej a nie innej marki, bo jakże nie kupić autobusów o nazwie – Polska.

⁷ „Życie Warszawy” nr 202 z 22 sierpnia 1968 roku

⁸ Jedne z pierwszych śladów potwierdzających obecność firmy „Berliet” można znaleźć w gazetach z lat 1909-1914 na stronach z ogłoszeniami motoryzacyjnymi. Jednym z największych importerów samochodów Berliet było Towarzystwo Akcyjno-Handlowo-Przemysłowe „Ł. J. Borkowski” z Warszawy

W październiku 1968 na testy do Warszawy „Berliet” przysłał dwa, użytkowane w codziennej komunikacji we francuskim Lyonie autobusy marki Berliet typ PCM-U. Jeden solo o długości 10,7 metra i drugi, przegubowy o długości 17,9 metra. Przegubowy kursował na trasie linii „148”, a solo na trasie linii „D”⁹. Niemal od pierwszych dni kursowania wzbudzały one entuzjazm zarówno wśród pasażerów, jak również wśród specjalistów z MZK swoją wygodą i dość ciekawymi nieznanymi jeszcze w miejskich autobusach w Warszawie rozwiązaniami.



Francuski autobus Berliet PH 180 podczas testów w Warszawie w 1968 roku, na burcie bocznej widoczny herb Lyonu

źródło: fotoarchiwum - Głos Warszawskiej Komunikacji 1968

Zachwyty pasażerów budziły fluoryzujące oświetlenie wnętrza, kolorowe szyby w szyberdachu (niebieskie) jak i w ściankach działowych oddzielających konduktora i kierowcę od pasażerów, przypodłogowe ogrzewanie nadmuchem i mechaniczna wentylacja przestrzeni pasażerskiej poprzez sufitowe wentylatory elektryczne. Chwali również niższe wejścia do autobusu i wysokość wnętrza, wyższą niż w Jelczu i umieszczenie okien na odpowiedniej wysokości, które nie zmuszały, jak w przypadku Jelcza, do pochylania się nad siedzącymi pasażerami, by ujrzeć widoki Warszawy.

Fachowcy z MZK chwalili autobusy za jakość wykonania, choć mieli pewne obiekcje, co do usytuowania drzwi wejściowych zbyt blisko osi tylnej jak i ilością drzwi, których było za dużo. Wg pewnych kręgów znawców stwierdzono, że na autobus solo w zupełności wystarczą 2 pary drzwi a na przegub 3 pary.

Kierowcy skarżyli się na półautomatyczną skrzynię biegów, półkolistą szybę (podobno blikującą słoneczne odbłaski) i zupełną dla nich nowość – automatyczne urządzenie bezpieczeństwa unieruchamiające autobus w przypadku otwartych drzwi¹⁰. Natomiast niemal

⁹ „Życie Warszawy” nr 273 z 13 października 1968 roku

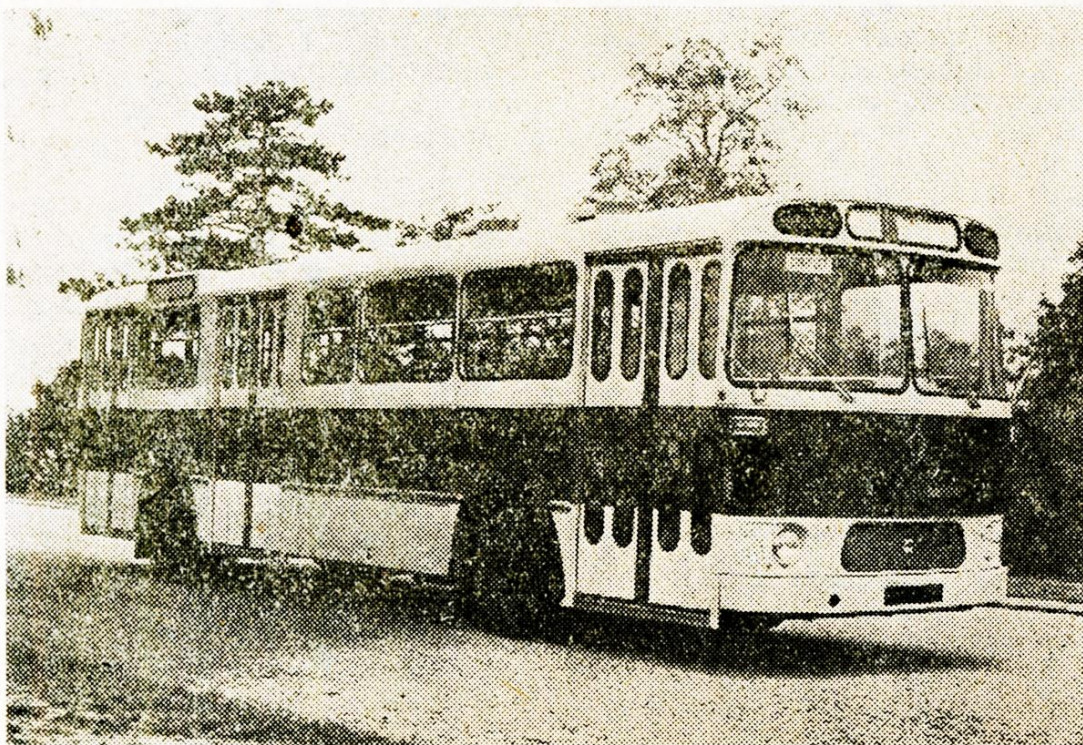
¹⁰ Listy i opinie czytelników, pracowników MZK nadesłane do „Życia Warszawy” i „Głosu Warszawskiej Komunikacji” w listopadzie 1968 roku opublikowane w polemikach o nowym autobusie dla Warszawy.

wszyscy kierowcy chwalił podwieszony fotel kierowcy z możliwością regulacji odległości, wysokości, pochylecia poduszki i oparcia oraz obciążenia. W porównaniu z fotelem w Jelczu był to, jakby dzisiaj można powiedzieć – zupełny „kosmos i totalny odlot”.

Autobus solo mógł zabrać wg francuskich przepisów, jak głosiła specyfikacja 109 + 2 pasażerów (w tym 28 miejsc siedzących), a przegub 171 + 2 (46 siedzących).

Choć szczerze mówiąc, owe ilości pasażerów to, był to kolejny chwyt marketingowy, gdyż faktyczne przepisy francuskie w tamtych latach mówiły o nieco mniejszej (ok. 20 osób) ilości pasażerów w autobusie.

Pisaliśmy już o rozmowach na temat autobusu miejskiego francuskiej marki „Berliet”, którego pokazanie się (na próbę!) w ruchu ulicznym Warszawy wywołało duże zainteresowanie. Nie przesądzając całej sprawy, można by wyliczyć wiele zalet tego wozu. A oto i jego podobizna, z uwagą, że ten typ wozu oznaczono symbolem PH-10/100.



Głos Warszawskiej Komunikacji nr 24/1968

Swoją opinię fachowcy z MZK zamieścili nawet w zakładowej gazecie „Głos Warszawskiej Komunikacji” nr 23 z grudnia 1968 roku w artykule „Na wysokim szczyblu”:

„... Mamy w MZK sporo tematów „odwiecznych”. Takich, o których się mówi wiele i często. Do czołowych należą: nowy typ autobusu miejskiego dla MZK oraz sprawa dostaw części zamiennych (Jelcz dostarcza ledwo 50% potrzebnych). Wiadomo - bez wozów nie ma komunikacji, a bez części nie ma wozów. ... Licencja na produkcję „Jelczów”, w dodatku niezbyt entuzjastycznie ocenianych w MZK wkrótce wygasa, a zaprojektowanie i podjęcie produkcji własnego, w pełni polskiego, wielko-pojemnego autobusu miejskiego – jest jeszcze w tzw. lesie. Dlatego uznano za korzystne podjęcie starań o zakupienie dla Warszawy autobusów francuskiej marki „Berliet”, których wszystkie parametry są korzystniejsze niż

w „Jelczach” i które umożliwiłyby uzyskanie bardzo poważnych oszczędności dla gospodarki naszego przedsiębiorstwa – natury inwestycyjnej, technicznej i kadrowej. ...” Warto zaznaczyć, że cytowany powyżej wątek był wygłoszony na tzw. naradzie roboczej dyrekcji MZK z udziałem władz miasta, tzw. czynników gospodarczych w postaci Ministerstwa Gospodarki Komunalnej i czynnika politycznego¹¹, wśród których był ówczesny Przewodniczący Stołecznej Rady Narodowej (wówczas był to odpowiednik dzisiejszego Prezydenta miasta) Jerzy Majewski¹², Dyrektor Wydziału Komunikacji Stołecznej Rady Narodowej Jerzy Brzostek i minister gospodarki komunalnej odpowiedzialny wówczas za komunikację miejską w Polsce – Andrzej Giersz¹³ wraz z dyrektorami najważniejszych wydziałów ministerstwa.

Ten głos, być może znamieny dla dalszej historii, powielono niemal we wszystkich stołecznych gazetach, również w wydaniach na kraj. Dotarł on także do Francji i kilku innych krajów. Ze „szczególnym zainteresowaniem” spotkał się we Francji.

Po testach czechosłowackich i francuskich autobusów rozgorzała, nie tylko na łamach prasy prawdziwa, niemal narodowa dyskusja nad przyszłym autobusem. Wiele z tych głosów przemawiało jednak za kupnem francuskiej licencji, jednak było i wiele tych faktycznie znających polskie realia, które wskazywały nie tylko czekające trudności przy uruchomieniu produkcji, ale i potrafiące wyartykułować co należy zmienić, co ulepszyć.

Henryk Chądryński, znawca polskiej motoryzacji, dość często wypowiadający się w tematach motoryzacji, komunikacji miejskiej na łamach „Życia Warszawy” w artykule „Autobus przyszłości”¹⁴ w lutym 1969 roku zachwalał francuski autobus, ale jednocześnie wskazywał trudności jakie staną na szybkim uruchomieniu produkcji:

” ... Czym dysponujemy? Jakie mamy przesłanki do podjęcia produkcji takich autobusów? Poza wytwórnię w Jelczu, która odciążona od zadań remontowych, a także wytwarzania wozów strażackich i innych o specjalnym przeznaczeniu mogłaby podjąć się tego zadania, mamy również dobry silnik Leylanda. A więc – jak na początek – przesłanki poważne. Czy jednak przemysł krajowy przy pomocy własnego zaplecza konstrukcyjnego potrafi pokonać pozostałe trudności techniczne?

Wydaje się, że trzeba będzie skorzystać z doświadczeń wybitnych firm specjalizujących się w tej dziedzinie od dziesięcioleci. Z ofertami nie byłoby kłopotu. Pozwoliłoby to podjąć produkcję za 3 lata. Moglibyśmy wtedy zająć pod tym względem czołowe miejsce w RWPG.

¹¹ W tamtej naradzie z końca listopada 1968 tzw. czynnik polityczny reprezentował Z. K. (ochrona danych osobowych) – wówczas członek Komitetu Centralnego PZPR, odpowiedzialny z ramienia partii za sprawy komunikacji miejskiej, pracownik MZK – początkowo jako konduktor, potem kierowca, z przerwami w latach 1946 – 1980. Podczas przerwy był m. in. pracownikiem Ministerstwa Gospodarki Komunalnej (1951-54) jak także pracownikiem polskiej placówki dyplomatycznej – Referat Handlowy w Paryżu (1956-57).

¹² Jerzy Majewski - Od 29 grudnia 1967 do 9 grudnia 1973 był przewodniczącym Prezydium Rady Narodowej miasta stołecznego Warszawy, a następnie prezydentem Warszawy (od 13 grudnia 1973 do 18 lutego 1982). W latach 1969–1983 zasiadał w Radzie Narodowej miasta stołecznego Warszawy. W lutym 1982 powrócił do pracy w resorcie budownictwa; do 16 stycznia 1991 był podsekretarzem stanu w MBiPMB (od 1985 – MBGPiK, a od 1987 MGPiB) i jednocześnie pełnomocnikiem rządu ds. budowy metra w Warszawie. Był też wiceprzewodniczącym (1971–1980) i przewodniczącym (1981–1984) Społecznego Komitetu Odbudowy Zamku Królewskiego w Warszawie, członkiem Rady Naukowo-Konsultacyjnej przy zarządzie Warszawskiego Metra (od 1995), członkiem Społecznego Komitetu Budowy Metra, członkiem Zarządu Polskiego Towarzystwa Mieszkaniowego (od 2004).

¹³ W latach 1963 - 1964 był związany z resortem budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych, a od 28 czerwca 1969 do 22 grudnia 1971 był ministrem tegoż resortu w rządach Józefa Cyrankiewicza i Piotra Jaroszewicza. Od 21 listopada 1967 do 27 czerwca 1969 był ministrem gospodarki komunalnej w rządzie Józefa Cyrankiewicza

¹⁴ „Życie Warszawy” nr 49 z 27 lutego 1969 roku

Ale po to, aby te zadania były realne, już teraz trzeba powziąć decyzję. Odwlekanie może tylko zwiększyć ewentualne komplikacje.

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego, a także współpracujące z nim Zjednoczenie Przemysłu Ciężkiego powinny uzgodnić program nadający się do szybkiego wdrożenia. Nie można bowiem godzić się na to aby komunikacja autobusowa w Polsce była na kilka lat pozbawiona najbardziej potrzebnego pojazdu – autobusu. ...”

Cytowany powyżej artykuł, jak i wiele innych w podobnym tonie, wskazywały, że jeśli już kupić licencję na autobusy to koniecznie na takie, gdzie można byłoby zastosować polskie silniki z Mielca. Podobnego zdania byli fachowcy, którzy z upływem czasu coraz bardziej precyzyjnie artykułowali swoje oczekiwania, nie tylko pod względem silnikowym, ale również innych podzespołów (skrzynia biegów, hamulce), produkcji polskiej wytwarzanych na podstawie kupowanych licencji pod koniec lat 60-tych.



Ikarus 556 na warszawskim Placu Zwycięstwa (obecnie Piłsudskiego) – 1969 rok

Wiosną 1969 do gry przystąpił ze swym modelem 556 węgierski „Ikarus”. Model pochodzący z 1966 roku nie przypadł do gustu kierownictwu MZK, które nieco skrytykowało autobus za podobno, zbyt proste, żeby nie powiedzieć stare, przestarzałe rozwiązania konstrukcyjne i słabą jakość wykonania.

To co było argumentem dla odrzucenia przez Warszawę oferty „Ikarusa” stało się atutem dla przewoźników w innych miastach Polski, które już pod koniec 1969 roku zamówiło pierwsze egzemplarze modelu 556 (Częstochowa, Katowice, Łódź).

W pierwszych dniach listopada 1969 roku do gry wchodzi inny ciekawy producent autobusów, który ma dość mocny argument – używa w swych wozach silniki Leyland’a. Była nim świeżo co powstała spółka DAB – Leyland. Na testy przysłała swój model autobusu z tzw. serii 2, produkowanej od 1967 roku, o dość długiej nazwie: Leyland Royal Tiger Worldmaster LIDRT 12/4 DAB Serie 2.

„Życie Warszawy” relacjonowało: „Z pewnym zdziwieniem oglądali warszawiaczy w środę zielony autobus „Leyland” oznaczony tabliczką z literą „A” i kursujący na trasie linii pospiesznej. Nie jeden pasażer wołał nawet dłużej zaczekać, niż wsiąść do tego odmiennego

od pozostałych autobusu pospiesznego. Jeden taki autobus będzie kursował do końca listopada na różnych trasach pośpiesznych. Poddawany próbie wóz ma 100 miejsc dla pasażerów (Jelcz – 70). Silnik o mocy 180 KM umieszczony jest pod podłogą, mniej więcej na środku autobusu, co pozwala na lepsze wykorzystanie wnętrza pojazdu. Autobus jest też znacznie łatwiejszy w obsłudze, gdyż zastosowano w nim urządzenia wspomagające kierownicę, hamulce, itd. Wóz posiada 3 drzwi – wejście jak w przegubowcach – tylko środkowymi.”¹⁵



Autobus Leyland - DAB Lidrt 12-4 Worldmaster podczas prezentacji w listopadzie 1969 roku na błoniach stadionu X-lecia (dz. Narodowy).
Kilka dni później wyjechał na trasę linii pośpiesznej "A"

Zbiór: Redakcja "Głos Warszawskiej Komunikacji"

Cytowana wcześniej notatka prasowa z 1968 z „Głosu Warszawskiej Komunikacji” dotarła do wielu producentów. Kto wie, czy nawet nie zrobiła większego rozgłosu, niż działania operacyjne Centrali Handlu „Polmot”, co zaskutkowało w latach 1970-71 prawdziwym „urodzajem” prezentacji, testów wielu typów, marek autobusów. Czy wszyscy oferenci wiedzieli, że nie mają większych szans? Czy wiedzieli, że gdzieś nad Sekwaną była kolejna, począwszy od lata 1969 roku kolejna „wycieczka” polskich „znawców tematu”?

Ofensywa „Berliet’a” nabiera tempa

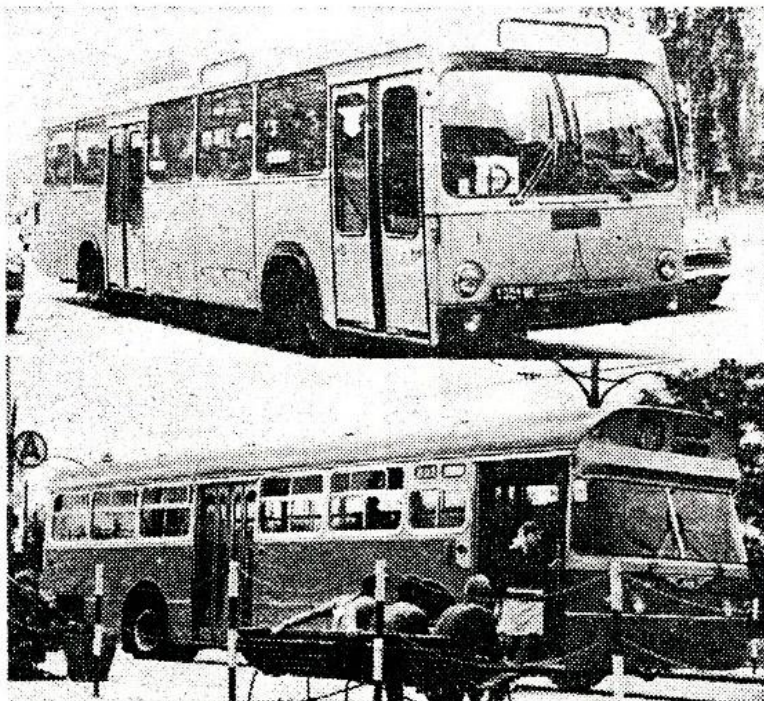
Gdy na warszawskich ulicach trwały kolejne testy autobusów różnych producentów, nawet z egzotycznej wówczas dla Polaków – Japonii („Hino” – czerwiec 1971) z kolejną wizytą roboczą w zakładach „Berliet’a” w Lyonie w marcu 1970 roku przebywała grupa polskich inżynierów, handlowców i dziennikarzy. Najważniejszym celem wizyty było zapoznanie się z dwoma modelami autobusów - miejskim i międzymiastowym i ewentualną możliwością dostosowania ich w przyszłości do polskich potrzeb.

¹⁵ „Życie Warszawy nr 265 z 6 listopada 1969 roku

Tj. zastosowania polskiego, licencyjnego silnika „Leyland” z Mielca, licencyjnych zespołów hamulcowych „Westinghouse’a” i polskich manualnych skrzyń biegów.

Polska propozycja była dla Francuzów pewnym zaskoczeniem, gdyż nie znali naszych wyrobów motoryzacyjnych nie tylko pod względem technicznym (wielkość, materiały zużyte do wyprodukowania, parametry obciążeniowe, itd.), ale również zdolności produkcyjnych polskich fabryk, tym bardziej,

że planowano roczną produkcję na poziomie 3 tysięcy autobusów.



(P) W warszawskiej komunikacji miejskiej przechodzą próby nowoczesne autobusy typu „Magirus” produkcji NRF i „Hino” produkcji japońskiej. Na zdjęciu: u góry „Magirus” na linii „D”, niżej „Hino” na linii „205”.
fot. Urbanek — CAF

Życie Warszawy nr 148 z 22 czerwca 1971

Początkowo, podczas wizyty, polska oferta zainteresowała francuskich konstruktorów, szczególnie ze względu na silnik, gdyż poszukiwali oni nowego, dobrego silnika do swoich autobusów. Prace nad modernizacją silnika Berlieta V 800 nie były jeszcze zakończone, a do prototypu PR 100 zastosowano eksperymentalnie silnik Perkinsa V8.510¹⁶, lecz i on wymagał jeszcze dopracowania, ze względu na zbyt głośną pracę, nadmierne wibracje i zbyt dużą moc.

Podczas wizyty w trakcie jednego ze spotkań roboczych ustalono podjęcie stałej współpracy z polskimi inżynierami i w miesiąc po marcowej wizycie Polaków w Lyonie do fabryki Berliet’a zjechały polskie podzespoły.

¹⁶ Konstrukcja silnika V8.510 powstała w 1965 roku w Zakładach „Frank Perkins” (dzisiaj Perkins Engines należący do Perkins-Caterpillar INC. Tylko w samym 1969 roku sprzedano ponad 300 tysięcy. Głównym odbiorcą silników Perkinsa była zakłady Massey – Ferguson produkujące maszyny rolnicze i budowlane

Dość szybko okazało się, że niestety nie spełniają oczekiwań francuskich i wymagają sporych przeróbek. Chcąc je zastosować w takiej postaci jak były produkowane w Polsce, należałoby przeprojektować cały autobus lub po prostu stworzyć nowy model autobusu. Podczas marcowej wizyty Polaków francuska firma zaproponowała dla celów komunikacji międzymiastowej swój najnowszy model z 1968 roku Berliet Crusair produkowany w dwóch wersjach: mniejszy Crusair 2 i większy Crusair 3.



Dla celów komunikacji miejskiej przedstawiła swój najnowszy prototyp PR 100 i on wzbudził największe zainteresowanie.

Z przysłowiowym „błyskiem w oku” oglądano jeden z dwóch prototypów autobusu miejskiego, który na przyfabrycznym poligonie doświadczalnym przechodził swoje pierwsze próby. Był on następcą autobusu PH 100.

Jeszcze w fazie prób prototypu europejscy znawcy tematu autobusów miejskich okrzyknęli

go rewolucyjnym, który stanie się przykładem dla innych producentów autobusów i tym samym rozpocznie zupełnie nową epokę w projektowaniu autobusowych nadwozi. Epokę – niskiej podłogi.



Prototyp autobusu Berliet PR 100 wczesną wiosną 1971 roku

Wśród tych rewolucyjnych rozwiązań była m. in. przednia, jednolita, panoramiczna szyba pochylona o 11 stopni do tyłu. Szczególne uznanie zyskało umieszczenie 2 trójkątnych szyb bocznych niemal na całej wysokości autobusu, które miały ułatwiać kierowcy podjazd do krawędzi przystanku. Chwalono umieszczenie silnika z tyłu, co pozwalało zmniejszyć hałas wewnątrz pojazdu, wyeliminować zapachy spalin, ciepło silnika z przestrzeni pasażerskiej, itd.

Jednak największą zaletą silnika z tyłu była możliwość znacznego obniżenia podłogi, wejść do autobusu i wreszcie powiększenie wewnętrznej części pasażerskiej. Zupełną nowością było zastosowanie w autobusie pneumatycznego zawieszenia w systemie „Airlam” (powietrzne miechy), co dodatkowo zwiększało komfort podróży¹⁷.

Prototyp PR 100 zyskał również uznanie naszych inżynierów i dziennikarzy z branży motoryzacyjnej, tym bardziej, że francuscy inżynierowie z ogromnego Centrum Badawczego „Berliet’a” zatrudniającego tylko w laboratoriach i pracowniach projektowych ponad 1 200 inżynierów i techników zapewnili, że właśnie ten model byłby brany pod uwagę przy ewentualnej sprzedaży licencji na autobus miejski. Jednak wówczas próby prototypu dopiero się zaczynały i wiele rzeczy było niewiadomych.

Po kilkudniowej wizycie w Lyonie grupa polskich inżynierów, handlowców i dziennikarzy powróciła do Polski nowiutkimi autobusami Crusair 3, które trafiły na testy na trasy międzymiastowe.

Kilka z nich trafiło do Zakładu Transportu przy Radzie Ministrów. Jeden do Huty Lenina

¹⁷ <http://www.memoires-industrielles.fr/seq/10/2351>

w Krakowie (dzisiaj - Sędzimir), a jeden do Zakładów Mechanicznych „Ursus”.

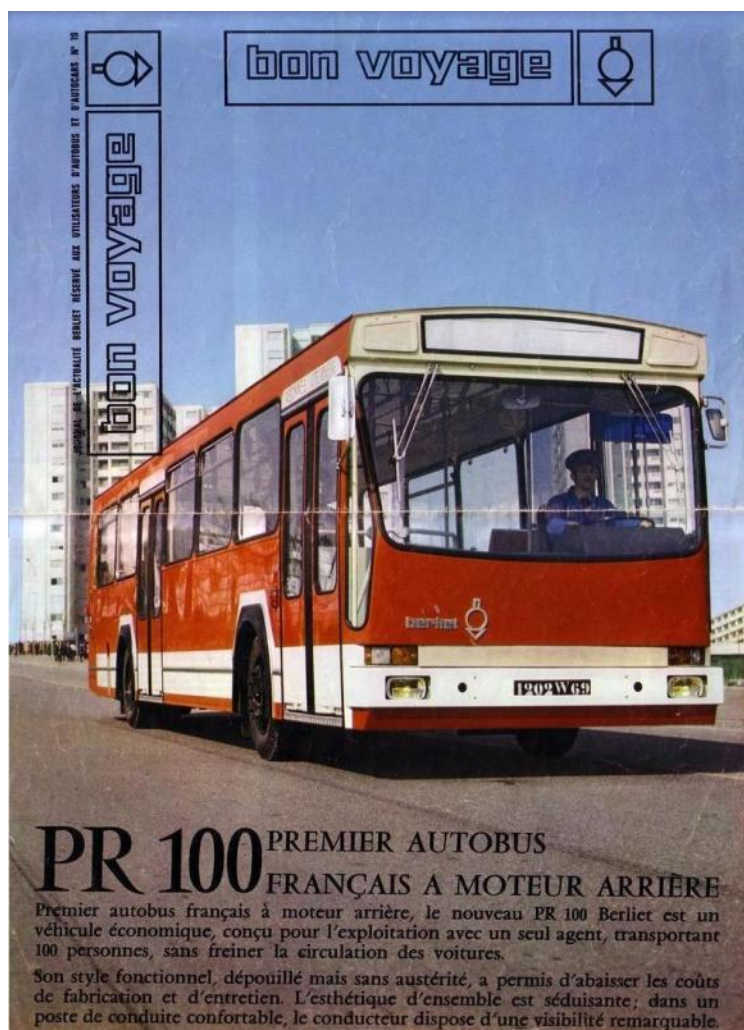
Podobno w sumie przyjechało ich wtedy 10 sztuk, gdzie jeszcze trafiły, trudno powiedzieć, ale być może uda się kiedyś to ustalić.

Testy wypadły na tyle dobrze, że w kilka miesięcy później zakupiono kilkanaście autobusów Crusair 3; m. in. pod potrzeby francuskich specjalistów budujących zakłady chemiczne w Policach i we Włocławku.

W lipcu 1970 roku na kolejne testy do Warszawy trafiły jeszcze raz 3 Skody SM 11.

Tym razem w nieco odmienionej wersji z większym, silniejszym silnikiem¹⁸.

Późną jesienią 1970 roku inżynierowie z Berliet’a wyprodukowali kolejne 4 prototypy PR 100, które przechodziły próby na górskich drogach. Po kilku zmianach wiosną 1971 roku powstał model pokazowy i w maju 1971 zaprezentowano go oficjalnie na „Dwudziestym Tygodniu Samochodów” w Monte Carlo. Zgodnie z przewidywaniami zyskał on natychmiast uznanie całej europejskiej branży autobusowej¹⁹.



Na wystawie w Monte Carlo pokazano wersję PR 100 w wersji podmiejskiej, międzymiastowej z dwoma wejściami a obok autobusu pokazowego na planszach wersję miejską z trzema wejściami z dopiskiem, iż trwają ostatnie prace nad prototypem, który winien przejść ostatnie testy w 1972 roku.

Po wystawie w Monte Carlo, latem 1971 roku, zakłady w Lyonie uruchomiły pierwszą, tzw. pilotażowo-promocyjną produkcję kilkunastu autobusów z przeznaczeniem na rozpoczęcie promocji i sprzedaży na rynku francuskim i europejskim. Francuskie miasta przyjęły nowy autobus z aplauzem, a jako pierwsze po kilkadziesiąt sztuk zamówiły Tulon i Lyon.

A tym czasem w Warszawie w styczniu 1971 roku paradę nowych rozwiązań i konstrukcji rozpoczął węgierski Ikarus ze swym modelem 242.

¹⁸ „Życie Warszawy” nr 170 z 18 lipca 1970 roku, art. „Karosa” na warszawskiej ulicy.

¹⁹ W 1976 roku zaprezentowano PR 100 w wersji dla ruchu lewostronnego dla Australii, a w 1977 już jako Saviem -Renault PR 100 w Oakland – Kalifornia w USA. Również i tam jego niektóre rozwiązania konstrukcyjne zyskały uznanie. Kilka egzemplarzy w 1976 roku zakupiono dla australijskiego miasta Surfside. Ostatni egzemplarz był eksploatowany jeszcze w 1991 roku.

W tym samym roku, niemal równocześnie (czerwiec-lipiec) trafiły na testy kolejne autobusy. Niemiecki autobus Magirus Deutz model M170 S11H²⁰. Wspomniany wcześniej Hino RC 620²¹ i włoski Fiat model 418.



Autobus testowy Fiat 418, kraniec Cm. Kat. Wola, 30 czerwca 1971, foto CAF 244729/12 - Badowski; inf. prasowa: Od 30 czerwca kursuje po ulicach W-wy autobus "Fiat" oferowany MZK przez włoską fabrykę w Turynie. Próbną jazdą "Fiata" na linii pospiesznej "F"

Planowano również testy autobusu Scania CR 111M, którego największą zaletą było to, iż w ruchu miejskim był konkurentem na głowę cichą pracą silnika nie przekraczającą 77 decybeli, gdy inne przekraczały 85-90 decybeli. Rozważano testy autobusu MAN napędzanego gazem ziemnym, ale dość szybko zrezygnowano z testów z powodu: - braku możliwości napełnienia go gazem ziemnym w MZK. Zresztą i sam MAN prowadził jeszcze badania nad tym nowym typem autobusu, jak i samego silnika.

Jak widać, była wówczas sama europejska „śmietanka producentów autobusów” i było w czym wybierać, trzeba było tylko podjąć decyzję, a ta ciągle nie była jeszcze ostatecznie wyartykułowana przez przyszłych użytkowników.

²⁰ Model Magirus-Deutz M 170 S 11 H, produkowany od 1968 roku. Był to autobus spełniający wymogi niemieckiego standardu VOV-I, tzw. Standardbus. Standardyzację autobusów sprowadzono w Niemczech w połowie lat 60-tych XX wieku w celu zmniejszenia kosztów obsługi pojazdów różnych marek oraz jednocześnie poprawy komfortu oferowanego pasażerom. Oznaczenie modelu M170 S11H rozwijało się w wypadku Magirusa następująco: M pochodziło od pierwszej litery nazwy producenta, 170 oznaczało ilość koni mechanicznych silnika, S oznaczało Standardbus (autobus standaryzowany), 11 - długość nadwozia w metrach, H - umieszczenie silnika (Heckmotor - autobus tylnosilnikowy). Magirus był autobusem nowoczesnym, ze stosunkowo mocnym silnikiem, posiadał również automatyczną skrzynię biegów i zawieszenie pneumatyczne. Testy autobusu miały miejsce w regularnym ruchu liniowym oraz na specjalnie przygotowanej trasie Radzymin-Wyszków. Magirus nie wyraził jednak zgody na zastosowanie w autobusie polskich komponentów i z wyboru tego producenta zrezygnowano.

²¹ Najbardziej egzotycznym z testowanych na początku 70-tych lat autobusów był japoński Hino RC620. Autobus ten, o konstrukcji tylnosilnikowej, posiadał poszycia zewnętrzne wykonane z blach aluminiowych, łączonych przez nitowane. Hino napędzane było przez umieszczony za tylną oś wysokoprężny, 6-cylindrowy silnik o mocy 200 KM. Autobus był 11-metrowy i nie posiadał trzecich drzwi, co utrudniało wymianę pasażerów na obciążonych liniach. Licencji na autobus nie zakupiono prawdopodobnie ze względu na nitowaną konstrukcję wykonaną ze stopów aluminium, których przedtem w Polsce do wyrobu samochodów nie stosowano. długość 11 000 mm szerokość 2 500 mm, liczba miejsc 96, miejsc siedzących 37

W numerze 15 z sierpnia 1971 roku zakładowej gazety MZK – „Trasy” toczyła się kolejna batalia o to jaki ma być wreszcie ten autobus dla Warszawy. W artykule „Być albo nie być miejskiego autobusu” Autor artykułu, pracownik MZK, praktyk związany z montażem autobusów, przedstawił bardzo długą listę uwag i sugestii. Generalnie krytykował autobus z silnikiem z tyłu niemal pod każdym względem. Trudno przytoczyć cały artykuł, ale kilka fragmentów warto, gdyż jakby prorokują przyszłe problemy z autobusami z silnikami z tyłu, jako gorszych od tych z silnikami z przodu. Wiele z tych wyroczeni faktycznie, później miało miejsce.

„Umieszczenie silnika z tyłu pojazdu jest niekorzystne z uwagi na:

- przyjęte w większości rozwiązań konstrukcyjnych podłogi pochylej z tyłu pojazdu, a ta jest uciążliwa dla pasażera (nie tylko wysokiego; wysokość autobusu zmniejsza się), nagle hamowanie kierowcy i pasażer będzie szybciej niż dotychczas leciał do przodu pojazdu.
- kierowca nie słyszy silnika i nie wyczuje momentu jego zacierania,
- zużycie cięgieł znajdujących się wzdłuż całej długości pojazdu szybciej niż w przypadku przedniego silnika pogorszy lub uniemożliwi eksploatację pojazdu (cięgła sprzęgła, cięgła gazu, przeguby i cięgła lewarka zmiany biegów)
- kontrolki pracy silnika w znacznej odległości od silnika, a więc często błędne wskazania przy minimalnych nieszczelnościach (wskaźnik ciśnienia oleju, wskaźnik ciśnienia powietrza, wskaźnik temperatury wody),
- uderzenia w tył wozu, bardzo często spotykane przypadki wśród naszych awarii, zmuszają do konstrukcji ograniczającej skutki uderzenia. W przypadku gdy silnik jest z przodu, kierowca najczęściej uderza prawą stroną nie niszcząc silnika, ale najczęściej uderza inny wóz w środek tyłu (bardziej kosztowne są takie naprawy awaryjne),
- gdy silnik jest z tyłu występuje większe zapylenie na filtr powietrza od kół pojazdu, zmniejszona efektywność chłodzenia chłodnicy silnika,
- możliwość większej awaryjności cięgieł (np. kamień spod koła, gałęzie),
- uciążliwa i trudna do opanowania w naszych warunkach – eksploatacja i naprawa linek zmiany biegów, linek szybkościomierza (np. w przypadku Chaussona, ciągły import i kłopoty z zaopatrzeniem).

Autobus miejski nie może być adaptacją autobusu dalekobieżnego, jak również nie może być rozwiązaniem kompromisowym.”

W przytaczanym artykule w dalszej części autor precyzuje wysokość wnętrza (min 2 metry) jak również przekonuje do zastosowania manualnej skrzyni biegów jako lepszej od automatycznej, gdyż MZK nie jest przygotowane do kosztownych napraw skrzyń półautomatycznych czy automatycznych.

I faktycznie problemy techniczne z obsługą autobusów PR 100 były momentami nie do pokonania, nie tylko ze względu na brak części zamiennych, ale przede wszystkim odpowiedniego oprzyrządowania technicznego do montażu i demontażu wielu zespołów.

W trzy miesiące później na łamach „Tras” (nr 19 październik 1971) ukazał się artykuł dosłownie miazdzący artykuł z numeru 15 - zwolenników autobusu z silnikiem z tyłu. Autor dosłownie punkt po punkcie obalał wnioski i wykazywał wyższość autobusu z silnikiem z tyłu nad z silnikiem z przodu.

„Chcę w swojej wypowiedzi przestrzec przed zbyt pochopnym wyciąganiem wniosków, które często mogą wprowadzić w błąd. Mam wrażenie, że autor oparł swoje wywody na podstawie autobusów, które były użytkowane tytułem próby w MZK oraz na autobusie z silnikiem z przodu, to znaczy Jelczu.



Kadr z Polskiej Kroniki Filmowej z 1972 roku

Muszę na wstępie przyznać się, że jestem bardzo wysoki (prawie 2 metry), ale w żadnym autobusie tylnosilnikowym nie odczuwałem takich emocji przy hamowaniu jak w Jelczu. Pomijając niedogodność umieszczenia uchwytów pod samym dachem, każde gwałtowniejsze hamowanie pozbawia mnie części włosów na głowie. Natomiast umieszczenie silnika z tyłu pozwala na znaczne obniżenie podłogi, gdyż nie trzeba niemal przez całą długość autobusu prowadzić wału pędnego do tylnej osi.

Pewną przesadą jest natomiast stwierdzenie, że kierowca nie usłyszy silnika.

Przecież od dawna dążymy do ulżenia kierowcy w jego pracy poprzez zmniejszenie hałasu w kabinie. Kierowca nie musi słyszeć silnika. Wystarczy jeśli będzie umiał kontrolować jego pracę przy pomocy różnych wskaźników. Nie muszą to być wskaźniki ciśnieniowe czy hydrauliczne. Powinny być elektryczne, bimetaliczne i wtedy nie ma znaczenie jak długie będą przewody elektryczne od wskaźnika do kontrolki.

Miejsce umieszczenia chłodnicy jest zupełnie obojętne przy dobrze rozwiązanym wiatraku z napędem elektrycznym, którego prędkość obrotów jest regulowana automatycznie w zależności od obciążenia autobusu...

...Na zakończenie chciałem stwierdzić, że sądząc po osiągnięciach i tendencjach dużych, poważnych i renomowanych wytwórni autobusów, najbliższa przyszłość należy do pojazdów z silnikiem umieszczonym z tyłu. Autobusy te zapewniają duży komfort jazdy, ułatwiają właściwe i maksymalne wykorzystanie miejsca wewnątrz pojazdu i przy właściwym rozwiązaniu konstrukcyjnym są łatwe i szybkie w obsłudze. Takie autobusy są już w Polsce używane i pozwalają osiągać duże bezawaryjne przebiegi między-naprawcze..."

Trudno dzisiaj powiedzieć, czy tę polemikę nie tylko na łamach prasy zakładowej MZK,

ale również codziennych warszawskich i ogólnopolskich gazet obserwowały uważnie zakłady „Berliet’a”.

Jedno jednak jest pewne, że na pewno tę i inne dyskusje m. in. na temat telekomunikacji obserwowała Rada Przemysłowców Francuskich działająca m. in. przy Komitecie „Francja – Europa Wschodnia” działającego w Paryżu²², który regularnie od 1968 roku przynajmniej 2-3 razy w roku przemiennie w Polsce i we Francji odbywał robocze spotkania francuskich przemysłowców z polskimi władzami, przedstawicielami przemysłu, dotyczące podjęcia szerokiej współpracy gospodarczej między krajami począwszy od wymiany prostych elementów, podzespołów, aż po szeroką koprodukcję i kooperację.

Decyzja poparta dodatkową ofertą

Jedno z takich spotkań miało miejsce we wrześniu 1971 roku w Warszawie i było to bodajże największe pod względem uczestników spotkanie robocze. Ze strony francuskiej było aż 36 osób reprezentujących 26 największych francuskich producentów różnych branż, a wśród nich przedstawiciel „Berliet’a”, który na zakończenie obrad chciał zaprezentować zebranym niespodziankę. Jednak z przyczyn technicznych owa prezentacja przesunęła się o kilkanaście dni.

W dniu 22 października 1971 roku na zakończenie obrad Rady i Komitetu przewodniczący Georges Villers udzielił wywiadu Polskiej Agencji Prasowej (PAP). W dość długim wywiadzie stwierdził, że: - zakończone właśnie rozmowy stworzyły podstawy dla współpracy gospodarczej i kooperacji przemysłowej pomiędzy obu krajami.

Ta bardzo dyplomatyczna wypowiedź świadczyła, że zakończono wszelkie formalności przygotowawcze (trwające ponad 3 lata) do podpisania umowy o kooperacji przemysłowej głównie w dziedzinie przemysłu elektromaszynowego, maszynowego, obrabiarkowego, maszyn budowlanych, maszyn włókienniczych i przemysłu motoryzacyjnego (na wniosek „Berlieta” do umowy dopisano w listopadzie 1971 roku – przemysł motoryzacyjny). Podpisanie umowy planowano na grudzień 1971 roku²³.

Kilka dni później na Placu Defilad pod Pałacem Kultury zaprezentowano po raz pierwszy najnowszy model autobusu „Berliet PR 100” z informacją, że tego typu autobus będzie produkowany w Jelczu. Uwieczniła to Polska Kronika Filmowa, która miała zamieścić stosowny reportaż - migawkę w grudniu 1971 w związku z podpisaniem umowy. Jako, że umowy nie podpisano w grudniu 1971 zamieszczono materiał dopiero styczniowej Kronice, który przypadkowo zbiegł się z testami nowego „Berlieta PR 100” na warszawskich ulicach w styczniu 1972 roku przez MZK.

²² Jednym z owoców wizyty De Gaulle’a w Polsce w 1967 roku było stworzenie podstaw do szerszej współpracy Francji z Europą Wschodnią również na teren Polski. To zadanie miał spełniać powołany w 1966 roku Komitet „Francja-Europa Wschodnia”. Na jego czele niemal od początku istnienia stał Georges Villers przewodniczący Rady Przemysłowców Francuskich powstałej w 1946 roku i jeden z przywódców francuskiego syndykalizmu

²³ Umowę podpisano dopiero w sierpniu 1972 roku, gdyż z polskiej strony brakowało jeszcze wielu elementów gwarantujących jej wykonanie. Również jednym z powodów przełożenia terminu były jeszcze niestabilna sytuacja polityczna w Polsce po wydarzeniach w grudniu 1970 roku. Niemał przez cały 1971 roku nowy I sekretarz KC PZPR odbywał podróże po Polsce chcąc uzyskać jak największe poparcie polityczne dla jego reform. Musiał stworzyć całe zaplecze i uspokoić nastroje społeczne. W 1971 roku ważniejsza była polityka wewnętrzna państwa niż zagraniczna polityka gospodarcza



Kadr z Polskiej Kroniki Filmowej z 1972 roku

„Trasy” z lutego 1972 roku podały na swych łamach, że ocena modelu w oparciu o wnikliwe badania wypadła pozytywnie i nadaje się na następcę „Jelcza”.

Jednak ciągle jeszcze było sporo sceptyków wąpiących w celowość zakupu licencji na autobusy PR 100. Jednak wiosną 1972 i ich głosy zamilkły, gdy ze strony „Berliet’a” padły jeszcze dwie propozycje. Pierwszą było – „dorzucenie” do przyszłego kontraktu kilkuset ciężkich ciężarówek „Berliet GBH12” pod potrzeby firm budowlanych (wywrotki, gruszki do betonu, itd.), które w przyszłości miały zapoczątkować kolejną kooperację w dziedzinie dużych, ciężkich ciężarówek (ostatecznie w kilka lat później zawarto stosowne porozumienie ale z firmą Steyer). A drugą propozycją nie do odrzucenia, była propozycja, mimo dość dużego oporu francuskich inżynierów z „Berliet’a”, ze względu na krótkie okresy projektowe, skonstruowania nowego modelu PR 110 z trójgim drzwi już z użyciem polskiego silnika, polskiej skrzyni biegów, itd. w dwa lata po wejściu do produkcji w Jelczu PR 100 – tj., w 1974 roku. Seryjnie PR 110 miał być produkowany od 1975 roku, aż do wygaśnięcia licencji w 1980 roku. Planowano, że na podstawie licencji zakłady w Jelczu wyprodukują ok. 20 tysięcy autobusów marki „Jelcz-Berliet”²⁴.

Późną wiosną 1972 roku firma Berliet zawarła ostatecznie porozumienia z francuskimi bankami na finansowanie całego przedsięwzięcia i można było sfinalizować cały kontrakt.

W dniu 1 sierpnia 1972 roku w Warszawie podpisano m. in. umowę dotyczącą licencyjnej produkcji w Polsce nowoczesnych autobusów dużej pojemności z przeznaczeniem dla komunikacji miejskiej, międzymiastowej i turystycznej. Umowę ze strony polskiej podpisał dyrektor naczelny PHZ „Polmot” – Andrzej Górecki a ze strony francuskiej dyrektor generalny firmy „Berliet” – Paul Berliet. Zgodnie z umową pierwsze autobusy zmontowane w całości z francuskich części miały opuścić fabrykę w Jelczu pod koniec grudnia 1972 roku. Po podpisaniu kontraktu, ambasador Francji w Warszawie wydał koktajl w pomieszczeniach recepcyjnych ambasady. Podczas spotkania jeden z dziennikarzy zadał Paul’owi Berliet pytanie: - Z jakich pobudek zrodziło się zainteresowanie „Berliet’a” współpracą motoryzacyjną z Polską? W odpowiedzi usłyszał: - Ponad pół wieku temu (lata 20-te przyp. red.) mój ojciec Marius Berliet chciał sprzedawać swoje samochody ciężarowe dla polskiego

²⁴ Zdzisław Podbielski „Berliet partner Jelcza” Miesięcznik „Młody technik” nr 12/1972

wojska, a nawet wejść w umowy licencyjne z „Ursusem”, ale nic z tego nie wyszło, bo ubiegli go Włosi. Cieszę się, że jako spadkobierca i kontynuator tradycji rodzinnych udało mi się zrealizować jego ówczesne plany.

We wrześniu 1972 roku na łamach „Tras” nr 15 na stronie drugiej ukazał się artykuł pod znanym tytułem „Chcemy jeździć „Berlietem”. Autor opisuje dość obszernie zalety autobusu i jego udogodnienia dla kierowcy i pasażerów. Kończąc pisze:

„Zakup licencji na autobus „Berliet PR 100” poprzedził długi okres badań przydatności tego samochodu do polskich warunków. Brało w nich udział kilkakrotnie także nasze przedsiębiorstwo. Opinie kierowców, inżynierów, techników którzy uczestniczyli w badaniach pojazdu można sprowadzić do jednego stwierdzenia: Chcemy jeździć autobusem „Berliet”. Należy się cieszyć, że życzenia te będą w niedalekiej przyszłości zrealizowane”
We wrześniu w MZK powołano „Dział Berliet’a” i rozpoczęto przygotowania do przyjęcia pierwszych wozów.

Jadą wozy kolorowe taborami....

Emocje związane z przybyciem pierwszych „Berlietów PR 100” do stołecznego MZK, rozpoczęły się na długo przed ich faktycznym przyjazdem, bo jeszcze pod koniec sierpnia 1972 roku i w pewnym momencie przyćmiły nawet otwarcie w listopadzie kolejnej, drugiej w tym samym roku, zajezdni przy Kleszczowej (2 listopada 1972, wcześniej przy Pożarowej). W sierpniu 1972 rozpoczęto modernizację hal postojowych w zajezdni przy Chełmskiej pod potrzeby nowych wozów wg zaleceń firmy „Berliet”. Głównie powiększono wjazdy do hali OC i OT zaopatrując je w nowoczesne bramy z fotokomórkami, a na stacji diagnostycznej kanał przejazdowy i ściany wyłożono nawet białymi kafelkami (choć tutaj akurat takich zaleceń ze strony francuskiej nie było). Wymieniono oświetlenie na nowocześniejsze (rtęciowe).

W miejsce likwidowanych trolejbusów miały stanąć Berliety, a motorowe, bo tak nazywano kierowców trolejbusów miały przejść odpowiednie przeszkolenie, aby przesiąść się za kierownicę nowych wozów, które jak chwaliła prasa są bardzo łatwe w prowadzeniu i nie wymagają tyle sił fizycznych co prowadzenie Jelcza. Ile faktycznie skorzystało z tej oferty, trudno dzisiaj ustalić, ale niektórzy świadkowie tamtych dni mówią o 3-4 kobietach, które próbowały swych sił w Berlietach.

W magazynach MZK na Obozowej (dzisiaj Zakład Torów i Sieci Tramwajów Warszawskich) rozpoczęto modernizację budynków magazynowych pod przyszły Centralny Magazyn Części Zamiennej²⁵ do autobusów Berliet nie tylko dla MZK, ale również innych przedsiębiorstw komunikacyjnych, które będą eksploatowały Berliet’y (Kraków, Wrocław, Katowice).

Magazyn miał funkcjonować wg wzorów francuskich, które zakładały utrzymanie gospodarki materiałowej w takim stanie aby jak najmniej „zamrażać” pieniędzy przez przechowywanie optymalnej (jak najmniejsze zapasy) ilości części zamiennych zapewniając jednocześnie prawidłową eksploatację wozów²⁶.

W Zajezdni przy Inflanckiej, która jako pierwsza miała przyjąć nowe autobusy również trwały gorączkowe przygotowania. Zmieniano układ stanowisk postojowych na placu i hali postojowej, gdzie pod dachem miały stać nowiutkie wozy. Modernizowano hale OC i OT.

²⁵ Centralny Magazyn rozpoczął oficjalną działalność 1 kwietnia 1973 roku. Na ponad 2 km pótek składowano ponad 5,5 tysiąca pozycji części zamiennych. Każda pozycja występowała w 7-8 sztukach. W sumie w magazynie było ponad 100 tysięcy sztuk części zamiennych.

²⁶ „Trasy” nr 6/1974

Powstał Dział Berliet'a, którym kierował inż. A. Bojanowski, a jego najważniejszym zadaniem w dniach przed przybyciem autobusów było opracowywanie wszystkich niezbędnych instrukcji eksploatacyjnych w oparciu o normy i zalecenia francuskie. Wśród kierowców przeprowadzano tzw. weryfikację uprawnień i sprawdzano przebieg pracy (jak najmniejsza wypadkowość). Wszystko, aby wybrać najlepszych z najlepszych, którzy pod koniec grudnia pojadą do Jelcza po autobusy.



Prezentacja pierwszych 20-tu Jelczy - Berliet PR 100 we Wrocławiu - 29 grudnia 1972

Również stołeczna i zakładowa prasa publikowała liczne artykuły o autobusie i jego zaletach. Prześcigano się w różnego rodzaju akcjach, które miały spowodować, aby autobus stał się nie tylko synonimem nowoczesności, ale również ulubieńcem kierowców i pasażerów.

Np. stołeczne „Życie Warszawy” a wraz z nim zakładowe gazety w Jelczu („Głos Jelcza”) i w MZK („Trasy”)²⁷ ogłosiły niemal ogólnopolski konkurs pod hasłem: - Jak nazwać „Berlieta”, gdyż powinien on mieć polską nazwę, brzmiącą miło dla ucha i nie trącać francuszczyzną. Propozycji było wiele, ale wówczas najczęściej mówiono po prostu – „Berliet”. Dopiero po roku eksploatacji w MZK otrzymał on wiele nazw²⁸. Wiele z nich zawierało w sobie nie zawsze pochlebne słowa.

Jednak w tej ogólnej euforii i oczekiwaniu na nowy autobus miejski ukazał się w „Życiu Warszawy” pewien dość ciekawy artykuł, który sygnalizował, powiedzmy: - jeszcze jeden „mały problem”, a ten należało rozwiązać stosunkowo szybko. Był nim problem braku autobusów dla komunikacji międzymiastowej.

„Między „Jelczem” a „Berlietem” – autobus zastępczy?

²⁷ Gazeta „Trasy” nr 17/1972 art. „Jak nazwać „Berlieta”

²⁸ peerka – od skrótu PR, peregnot – do skrótu PR dodano – słowo gniot, jako nieudany model, odkurzacz, wentylatorek – od głośno pracującego wentylatora chłodnicy, kopeć – od chmury dymu wydobywającej się z rury wydechowej przy ruszaniu z przystanku lub po prostu – Francuz. Czasami nazywano autobus Berliet PR 100 przepełniony pasażerami jako - akwarium z glonojadami (ryby oczyszczające szyby akwarium z glonów).

Pisaliśmy niedawno o niepokojącej „luce” – o tym, iż w przejściowym okresie pomiędzy zmniejszaniem ilości produkowanych autobusów „Jelcz”, a pojawieniem się nowych licencyjnych „Berlietów”, nie będą w pełni wykorzystane moce produkcyjne zakładów w Jelczu.

Jak wynika z artykułu opublikowanego w „Gazecie Robotniczej” załoga fabryki wysunęła interesującą koncepcję zapełnienia „luki” i zwiększenia dostaw autobusów w okresie przejściowym. Dostawcy podwozi gwarantują na rok 1973 i 1974 po 1 300 podwozi, a na rok 1975 – 500 podwozi. W Jelczu opracowano własny projekt budowy autobusu o obecnej sylwetce nadwozia „Jelcz” z tym, że podwozie montowane byłoby z elementów importowanych i zapożyczonych z samochodu ciężarowego. Fabryka mogłaby wykonać już w 1973 roku – 100 takich zastępczych autobusów, w 1974 – 800 sztuk, w 1975 – 1000 i ew. w 1976 – 750 sztuk.

Prototypowy egzemplarz zastępczego „Jelcza” (Jelcz II – 044, przyp. red.) już wypróbowano w zakładach i obecnie wystąpiono do Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego „Polmo” o wyrażenie opinii i ewentualną akceptację projektu. Zjednoczenie wstępnie zatwierdziło projekt²⁹.

Z uwagi na to, iż nawet po uruchomieniu montażu i produkcji licencyjnych autobusów „Berliet” w pierwszym okresie będą to wozy przeznaczone wyłącznie do komunikacji miejskiej. Projekt załogi Jelcza zasługuje na wnikliwe i życzliwe przeanalizowanie, gdyż proponowane autobusy zastępcze zasilić będą mogły szczupły wciąż tabor PKS.”

Zjednoczenie przeanalizowało projekt, zatwierdziło, jednak co do ilości produkcji, jak się wyrażono – będzie zależna od potrzeb.

W sumie w latach 1974-75 wyprodukowano zaledwie 100 egz. Jelczy II typ 044 i powrócono do produkcji modelu 043 w wersji międzymiastowej. Jednym z powodów braku zainteresowania modelem 044 przez PKS, jako głównego odbiorcy, był brak odpowiedniego, specjalistycznego zaplecza technicznego do napraw głównych i utrudniony dostęp do części zamiennych (Zakłady „Kapena” w Słupsku dopiero rozpoczynały działalność, jako główne zakłady naprawcze Jelczy z PKS-u i nie były jeszcze przygotowane na rozszerzenie napraw o nowy model).

W październiku 1972 roku do zakładów w Jelczu zjechało o własnych siłach z Lyonu 20 pierwszych autobusów, wioząc na swym pokładzie grupę francuskich specjalistów i monterów, którzy w pierwszym okresie uczyli polskich pracowników w Jelczu z firm komunikacji miejskiej podstawowej obsługi technicznej³⁰.

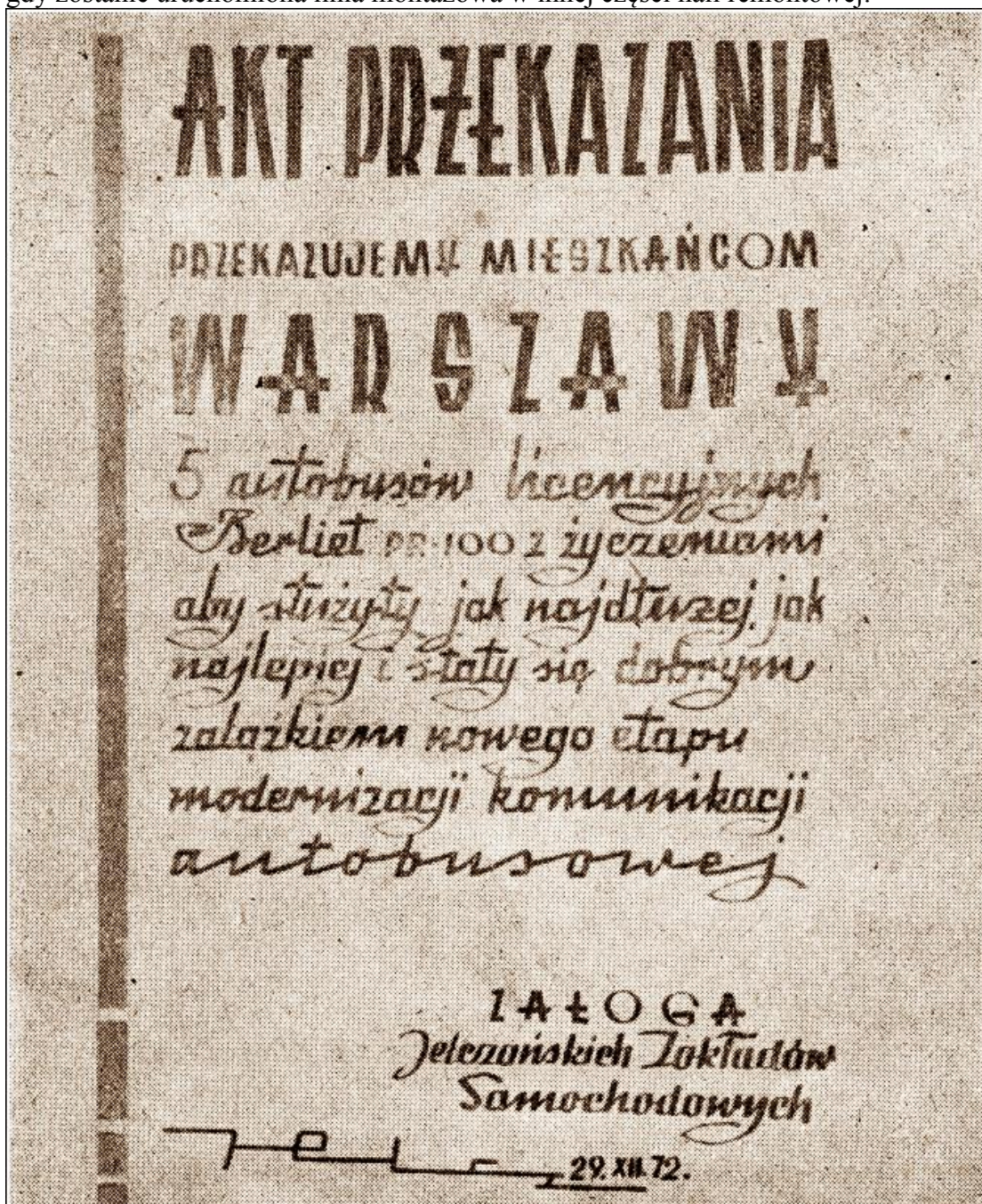
Na zaimprovizowanej Stacji Obsługi w halach Zakładu Remontu Autobusów (właściwe hale pod licencję zaczęto budować dopiero na początku lipca 1972 roku) poznawano tajniki

²⁹ Prototypy autobusu o nazwie Jelcz II na tym podwoziu zbudowano na początku 1972 roku. Nowy autobus, niemal nie różniący się zewnętrznie od typu 043 nosiła oznaczenie 044. Do napędu użyto silnika ZS typu SW 680/55 produkowanego w WSK Mielec na podstawie licencji angielskiej firmy Leyland. Zastosowano jednotarczowe sprzęgło cierne opracowane i produkowane w WSK Świdnik i opartą na licencji niemieckiej firmy ZF skrzynkę przekładniową typu S6-90, zblokowaną z silnikiem, o wszystkich biegach do przodu zsynchronizowanych. Bieg V był bezpośredni. Napęd przenoszony był na most tylny przez dwuczęściowy, rurowy wał napędowy. Użyto tu importowanego z Węgier mostu typu Raba ze stożkową przekładnią główną i zwolnicami planetarnymi umieszczonymi w piastach kół.

Autobus otrzymał podłużnicową ramę nitowaną. Przednia sztywna oś i tylny most zawieszono na wzdłużnych półeliptycznych resorach piórowych, które współpracowały z amortyzatorami teleskopowymi. Tarczowe koła jezdne wyposażono w ogumienie o wymiarach 11.00-20". W układzie kierowniczym zastosowano przekładnię śrubowo-kulkową z integralnym wspomaganie hydraulicznym. Dwuobwodowy hamulec zasadniczy oraz hamulec pomocniczy uruchamiane były pneumatycznie. Przy nie zmienionych wymiarach masa własna tego autobusu była większa o 200 kg od modelu 043 i wynosiła 8900 kg. Osiągał on prędkość maksymalną 76 km/h, a zużycie paliwa przy prędkości 60 km/h wynosiło 26-29 dm³/100 km, natomiast podczas ciągnięcia przyczepy typu P01 wzrastało do 35-40 dm³/100 km.

³⁰ „Trasy” nr 2/1973 art. „Zanim Berliety pojawiły się w Warszawie”

konserwacji. Na właściwą naukę montażu autobusów trzeba było poczekać do lutego 1973, gdy zostanie uruchomiona linia montażowa w innej części hali remontowej.



Razem z Berlietami otrzymaliśmy ten oto dokument.

Gazeta MZK - "Trasy" nr 2(139) z 25 stycznia 1973 str.1

Przekazanie pierwszych 20 autobusów użytkownikom zaplanowano na koniec grudnia 1972. W piątek 29 grudnia 1972 na placu pod Urzędem Wojewódzkim we Wrocławiu ustawiono w rzędzie 20 pierwszych autobusów, gdzie miało odbyć się uroczyste przekazanie wozów do eksploatacji w Warszawie, Katowicach i Wrocławiu. Każde z miast miało otrzymać po 5 autobusów. Pozostałe 5 sztuk rozdysponowano pomiędzy WSK w Mielcu (m. in. pod potrzeby konstrukcyjne mocowania silnika), Miejską Radę Narodową w Oławie i Zakład Transportu w Jelczu (pod potrzeby szkoleniowe i dowozowe pracowników). Z Warszawy po odbiór autobusów przybyła grupa 10 pracowników MZK (mechanicy i kierowcy) z dyrektorem naczelnym Bogdanem Kontowiczem.

Podczas uroczystości, w której uczestniczył ówczesny wiceminister przemysłu maszynowego Aleksander Kopeć, dyrektor handlowy Jelcza poinformował, że już w tych 20 pierwszych autobusach dzięki dobrej współpracy z Berliet'em zastosowano polskie elementy – ogumienie i akumulatory, co jest zapowiedzią coraz większego udziału polskich podzespołów w kolejnych egzemplarzach pojazdów. W niedalekiej przyszłości (3-4 lata) udział polskich podzespołów ma wzrosnąć do 96 procent. Znajdujący się obecnie na deskach projektantów większy autobus typu PR 110 zasłuży całkowicie na miano polskiego Berlieta³¹.

Uczestniczący w uroczystości a następnie powracający jednym z autobusów do Warszawy pracownik MZK – Działu Berlieta Edward Dalba, tak wspominał tamte dni w swojej relacji zamieszczonej w gazecie „Trasy” nr 2/1973:

„Piękne, równiutko ustawione autobusy przed gmachem Urzędu we Wrocławiu prezentowały się doskonale. Nieefektywnie wyglądały przy nich obecnie kursujące po Wrocławiu Jelcze. Mieszkańcy Wrocławia żywo interesowali się autobusem, który ma być przyszłością komunikacji w Polsce.

Wyrażali się przychylnie o walorach pojazdu, wyrażali również obawy, obawiano się szczególnie wandalizmu. Niestety, obawy te wkrótce sprawdziły się, bowiem nieznanemu wandalowi udało się zniszczyć piękne obicie tapicerskie siedzenia w autobusie przeznaczonym dla WPK Katowice. Dzięki temu, że każdy autobus kontrolowałem osobiście i przypominałem kierowcom o zwracaniu uwagi na zwiedzających udało się nam uniknąć jakichkolwiek szkód. Jechaliśmy do Warszawy po zapadnięciu zmroku i dopiero w tych warunkach mogliśmy się przekonać o walorach tego autobusu. Doskonale ustawione światła szosowe oraz światła mijania, doskonały sygnał dźwiękowy zwiększały bezpieczeństwo jazdy. Powietrzne zawieszenie i resorowanie sprawiały wrażenie, że autobus płynie po jezdni, niczym w powietrzu. Mimo, że do Warszawy przyjechaliśmy około pierwszej w nocy nie czuliśmy zmęczenia. Umieszczony z tyłu silnik był bardzo mało słyszalny, pomimo długiej jazdy nie czuliśmy bólu głowy. Po drodze we wszystkich miastach wzbudzaliśmy sensację, przechodnie stawali i długo wodzili wzrokiem za znikającymi autobusami”



Pierwsza piątka kierowców Berlieta (z R-5), prowadzili oni autobusy Berliet po zakończeniu Konferencji Prasowej, był to pierwszy „Dziennikarski kurs”.

Gazeta MZK - "Trasy" nr 2(139) z 25 stycznia 1973 str.1

³¹ „Życie Warszawy” nr 311 z 30 grudnia 1972 art. „Jelczańskie „Berliety” już na polskich drogach”

W dniu 5 stycznia 1973 roku w zajezdni przy Inflanckiej odbyła się pierwsza konferencja prasowa z udziałem przedstawicieli Berliet'a, na której oficjalnie poinformowano, że pierwsze 5 wozów wyruszy na trasę linii pospiesznej „A” w niedzielę 7 stycznia.

Gazeta „Trasy” nr 2/1973 relacjonując konferencję nie tylko pisała, że oto zaczyna się nowy etap w historii stołecznej komunikacji, ale także rozpoczyna się nowa epoka przewozów masowych na nowych zasadach funkcjonowania.



Główny specja'lista d/s autobusu Berliet inż. A. Bojanowski i przedstawiciel firmy Berliet J. P. Camelin przed nowym wozem linii „A”.

Gazeta MZK - "Trasy" nr 2(139) z 25 stycznia 1973 str.1

Jedną z nich było, że od 7 stycznia we wszystkich autobusach pospiesznych będzie można wsiadać i wysiadać dowolnie każdym z wejść, a nie jak dotychczas; wejście tylnymi drzwiami a wyjście przednimi, chociaż było to raczej usankcjonowanie i zezwolenie na to, co było i tak powszechne w Warszawie.

Inną innowacją było podniesienie wskaźnika wykorzystania taboru. Dla autobusów Berliet w roku 1973 miał wynosić aż 90 procent (w 1972 roku wynosił dla autobusów Jelcz: solówek 71%, dla przegubów 67%).

W sumie do końca 1973 roku warszawskie MZK miało otrzymać jeszcze 240 wozów Berliet, co pozwoliłoby na koniec roku całkowicie wycofać z tras linii pospiesznych autobusy Jelcz. Powiało euforią i ogólnie udzielającym się optymizmem. Nowe zajezdnie, nowe duże dostawy, nowoczesnego taboru, lżejsza praca i wyższe zarobki.

Resume

Jednak życie dość szybko zweryfikowało plany.

Do końca 1973 roku dotarły 164 Berliet'y PR 100, a zakładany wskaźnik wykorzystania wyniósł 76,5 procent, chociaż przy dużej awaryjności pod koniec 1973 roku (średnio 15

wozów stało w naprawach zajezdniowych) nie było złym wynikiem³² Niestety, w następnych latach było już tylko gorzej i nie była to tylko wina autobusu, jego nadmiernego przeciążenia pasażerami, niedostosowania do polskich potrzeb czy złego zarządzania³³.

Mało kto o tym mówi, ale do naszej polskiej porażki z autobusem Berliet PR 100 przyczynił się, mówiąc delikatnie, nasz polski pęd do ulepszania wszystkiego „po polsku”.

Całkiem dobry, udany autobus ulepszany „po polsku” gdy nie ma się odpowiedniego zaplecza materiałowego, technologicznego i technicznego, w którymś momencie musiał stanąć na ulicy. Niemal czymś normalnym było zastępowanie droższych kompozytów stali, modyfikowanego aluminium i innych materiałów – tańszymi zamiennikami, które nie były w stanie sprostać swymi parametrami wytrzymałościowymi pierwowzorom.

Wiele użytych w PR 100 przez Francuzów materiałów nie wytwarzano w Polsce. Często szukano materiałów zastępczych o podobnych parametrach wytrzymałościowych.

Szukano niemal od pierwszych dostaw.



Je3lcz - Berliet PR 100 na Żoliborzu, styczeń 1973; foto: "Trasy" styczeń 1973

³² Na koniec roku 1973 MZK posiadało 1 851 wozów: 1356 Jelczy solo, 326 Jelczy przegub i 169 Berliet PR 100. Wskaźnik wykorzystania taboru wynosił dla autobusów: solo 71,9% (plan zakładał 71,4%), przegubowych 72,1% (plan 71,7), Berliet PR 100 76,5% (plan 69,1%). W naprawach zajezdniowych średnio w roku było 197 autobusów, w tym: solo 144, przegub 45 i 15 Berliet. Źródło: Komunikacja Miejska m. st. W-wy w liczbach, wyd. MZK 1974 w zbiorach Archiwum Państwowego m. st. W-wy

³³ Na koniec 1977 roku MZK posiadało łącznie 2 179 pojazdów, w tym: 983 Jelcz Mex – solo, 83 Jelcz przegub, Berliet PR 100 – 819 sztuk i 294 Jelcz-Berliet PR 110. Wskaźnik wykorzystania taboru wynosił dla autobusów: Jelcz Mex 282 solo 71,6% (plan zakładał 74,7%), Jelcz przegub 69,9% (plan 73,2%), Berliet PR 100 67,5% (plan 65,0%), Jelcz-Berliet PR 110 – 81,9% (plan 73,4%). W naprawach zajezdniowych było średnio 285,5 wozów, w tym: 123 Jelczy solo, 23 jelcze przegub, 129,8 Berliet PR 100 i 7 PR 110. W naprawach głównych średnio w roku było 99,2 autobusy w tym aż 71,4 Berliet PR 100 Źródło: Komunikacja Miejska m. st. W-wy w liczbach, wyd. MZK 1978 w zbiorach Archiwum Państwowego m. st. W-wy

Gdy przegląda się książki gwarancyjne i obsługi dołączone do każdego kolejnego wozu z Jelcza, to niemal w każdej jest tzw. dodatkowa wkładka, w której zakłady w Jelczu informują, że w porozumieniu z firmą Berliet nastąpiły zmiany tego czy innego elementu na inny element, ale już produkcji polskiej.

Przy jednej z dostaw kolejnych wozów w 1973 roku były nawet rysunki techniczne, jak wykonać opaski na połączenia pneumatyczne, gdyż są one proste w wykonaniu we własnym zakresie. Zatem sugerowano użytkownikowi, aby nie liczył na ich dostawy z Jelcza czy z Francji?

Podobnych „kwiatków” można znaleźć więcej, ale są one tylko pewnym potwierdzeniem, że na opinię, że Berliet PR 100 był buble, także i my zapracowaliśmy.

W sumie w latach 1973-77 zakłady w Jelczu dostarczyły do MZK 832 sztuki Berlietów PR 100. Eksploatowały je zajezdnie R-5/MZK „Inflancka”, R-9/MZK „Chełmska” i R-10/MZK „Ostrobramska”.



W 1976 roku do MZK rozpoczęto dostawy nowego Jelcza - Berlieta PR 110, który miał zastąpić PR 100. Wraz z kolejnymi dostawami ze stanu inwentarzowego MZK w 1976 roku zaczęto zdejmować najstarsze PR 100 (1 wóz nr tab. 3312). W sumie w 1977 roku skreślono 10 pierwszych Berlietów (3 z Inflanckiej, 5 z Chełmskiej i 2 z Ostrobramskiej).

Kilkadziesiąt Berlietów otrzymało tzw. „drugie życie” w MZK.

W 1979 wyremontowano w CWS-ie 20 sztuk PR100 dostosowując je do potrzeb Ośrodka Szkolenia Zawodowego MZK. Pełniły funkcję pojazdów szkoleniowych. Jednocześnie zostały przemalowane na kolor niebieski. Najdłużej pełniącym służbę szkoleniówki był wóz o numerze 9021 który został skasowany w czerwcu 1985.

Ostatnim oficjalnym dniem służby Jelczy PR100 był 31.12.1983 ale wozy o numerach 3289, 3593, 3634, 3719, 3727, 3744, 3773, 3787, 3791, 3806, 3823, 3831, 3851, 3852, 3869 zostały zgromadzone na zajezdni Stalowa gdzie miały pełnić rolę pojazdów gospodarczych. Jednak

były one widoczne później na mieście podczas obsługi normalnych linii. W 1987 roku zostały one definitywnie skasowane a wozy 3719, 3773 przekazane do Automobilklubu. Wóz 3207 został w 1975 roku przebudowany na trolejbus. W 1980 roku z 4 skasowanych wozów stworzono 2 przyczepy. Nie zostały jednak dopuszczone do ruchu. Dlatego też jedną przeznaczono na ekspedycję, zaś drugą na kasę biletową³⁴.



Przyczepa produkcji CWS na bazie autobusu Berliet PR 100

A tak naprawdę, nie był takim złym wozem, skoro ostatnie PR 100 opuściły linie montażowe w 1999 roku. Co prawda nie jako Berliet PR 100, a Renault PR 100, ale prawie niczym, jeśli chodzi o design nadwozia, to nie różniły się od swego pierwowzoru z fabryki w Lyonie z lat 70-tych.

We francuskich autobusach stosowano dwa rodzaje silników: Perkins V8.510³⁵ i silnik Berliet V.800 (B).

Od 1972 roku już w seryjnej produkcji Berlietów PR 100 we Francji stosowano przemiennie te silniki i w zależności, który zastosowano był to model autobusu Berliet PR 100P (z silnikiem Perkinsa) lub Berliet PR 100B (z silnikiem Berlieta – od 1973 roku).

Pierwsze seryjne autobusy PR 100 PA (silnik Perkins V8.510) z fabryki w Lyonie dostarczono do francuskiego Dijon, (departament Cote-d'Or – Burgundia).

W pierwszych seriach produkcyjnych stosowano najczęściej silniki Perkinsa. Silniki Berlieta były dużo głośniejsze od Perkinsa i dodatkowo zbyt dymią³⁶. Niemal od początku produkcji

³⁴ http://www.omni-bus.eu/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=1839&Itemid=24

³⁵ Konstrukcja silnika V8.510 powstała w 1965 roku w Zakładach „Frank Perkins” (dzisiaj Perkins Engines należący do Perkins-Caterpillar INC. Tylko w samym 1969 roku sprzedano ponad 300 tysięcy. Głównym odbiorcą silników Perkinsa była zakłady Massey – Ferguson produkujące maszyny rolnicze i budowlane

pracowano nad usprawnieniem obu silników zarówno pod względem ich wyciszenia, zmniejszenia drgań, które przenosiły się na całą konstrukcję, powodując jej wibracje, jak i nad zmniejszeniem zużycia paliwa, oleju, nie tracąc mocy silnika.

W podstawowej produkcji były modele PR 100 PA (silnik Perkinsa) – trzy drzwiowy miejski i R 100 PB (silnik Berliet) – dwu drzwiowy podmiejski.

Po włączeniu Berlieta w 1978 roku do Saviem był produkowany jako Saviem PR 100 a po fuzji Renault z Saviem jako Renault PR 100. Ostatnie modele PR 100 zostały wyprodukowane w 1999 roku. W sumie w latach 1971 – 1999 wyprodukowano ponad 13 500 autobusów PR 100.

Były montowane w Lyonie (Francja), Villaverde (Hiszpania) i w polskim Jelczu

W 1981 roku model miał szansę wejść na stałe na rynek amerykański (pierwszy pokaz odbył się jeszcze w 1977 roku w Oakland, Kalifornia³⁷). Dwa egzemplarze dostosowane do wymagań publicznego transportu zbiorowego w Nowy Jorku testowano przez ok. 3 miesiące³⁸ w 1981 roku.

W 1975 PR 100 pokazywano w Australii na „Sydney Bus Show” w wersji dostosowanej do lewostronnego ruchu miejskiego. Kilka egzemplarzy zakupiono do australijskiego Surfside. Ostatni egzemplarz eksploatowano jeszcze w 1991 roku³⁹.

Czyli nie był to taki bubel.

Kilka danych technicznych autobusu Berliet PR 100 składanych w Jelczu: długość: 11230 mm, szerokość: 2500 mm, wysokość: 2915 mm, rozstaw osi: 5800 mm, rozstaw kół przednich: 2088 mm, rozstaw kół tylnych: 1884 mm, masa własna: 8300 kg, masa całkowita: 15400 kg, Ilość miejsc: 97, miejsc siedzących: 29, Ilość drzwi: 2, wysokość podłogi w I drzwiach: 645 mm, Wysokość podłogi w II drzwiach: 670 mm, silnik: Berliet V800 rzędowy, 6-cylindrowy, chłodzony powietrzem, pojemność skokowa: 8,2 l., moc maksymalna: 170 KM, prędkość maksymalna: 70,5 km/h, skrzynia biegów: półautomatyczna Wilson HVD 60ME lub manualna Wilson BXSA 108.

ww.

³⁶ Gabriell Bonnafoux i Albert Clavel art. ” 100 lat transportu publicznego w Tulonie” – francuski miesięcznik motoryzacyjny „Charge utile” nr 79 – lipiec 1999

³⁷ http://www.actransit.org/wp-content/uploads/AR_1977-1978.pdf

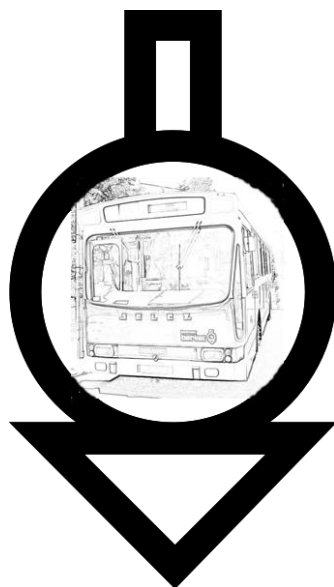
³⁸ <http://www.nycransitforums.com/forums/forumdisplay.php?f=1>

³⁹ <http://www.busastralia.com/forum/viewtopic.php?f=10&t=21652&p=230578&hilit=berliet#p230578>

Marka „Berliet” w Polsce

w latach 1914-1973

Część 2



Fakty, mity, polemiki

Warszawa 2014

1. Berliet w Polsce przed 1972 rokiem

Mówiąc o kontaktach Berliet'a z Polską warto odnotować, że pierwsze miały miejsce jeszcze przed pierwszą wojną światową dzięki sprzedaży samochodów osobowych i ciężarowych przez Towarzystwo Akcyjno Handlowe „Ł. J. Borkowski”, która sprzedawała niemal wszystko co dało się sprzedać i miała dość dużą sieć swoich sklepów nie tylko w Polsce, ale nawet w Moskwie i Charkowie⁴⁰. Również po I Wojnie światowej zajmowała się sprzedażą samochodów, ale z jakiś względów zmieniła sprzedaż samochodów francuskich na amerykańskie i od 1936 roku miała m. in. wyłączność na sprzedaż Forda.

TOWARZYSTWO AKCYJNE HANDLOWO-PRZEMYSŁOWE
„L. J. BORKOWSKI” ZARZĄD — BIURA — SKLEP
WARSZAWA, MAZOWIECKA № 11.

Oddziały: Dąbrowa Górnicza, Łódź, Częstochowa, Lublin, Radom, Moskwa, Białystok, Charków.

ŻELAZO	STAL	WĘGIEL	CEMENT	KOLEJKI WĄZK.	METALE	ARTYKUŁY TECHN.
BELKI ŻEL.	WYROBY ŻEL.	KOKS	CEGLA	MASZYNY	ODLEWY	PASY, LINY
BLACHY różne.	RURY.	ANTRACYT.	MAT. BUDOWL.	NARZĘDZIA.	ARMATURA.	OLEJE, SMARY

Wyłączne reprezentacje:

PILY	„FAIRBANKS Co”	A/B B. A. HYORTH & Co. Stockholm.	ŚWIDRY
SZWEDZKIE	STALOWE KOŁA PASOWE.	LAMPKI i KOLBY DO LUTOWANIA.	„TITAN” i „TITEX”.
„SANDVIKENS”	ARMATURA i NARZĘDZIA.	NARZĘDZIA.	STAL AMERYKAŃSKA.
PILNIKI AMERYKAŃSKIE.	OSOBOWE i	CIĘŻAROWE „BERLIET”.	„CRUCIBLE STEEL COMPANY.
„CZARNY DJAMENT”			OF AMERICA”.

Tygodnik Ilustrowany „Świat” z 30 maja 1914

Jednak największe kontakty miały miejsce podczas pierwszej wojny światowej za sprawą wyposażenia w 1917 roku części polskich oddziałów wojskowych (późniejszej armii gen. Józefa Hallera) walczących we Francji w ciężkie samochody ciężarowe Berliet CBA. Wraz z powrotem armii Hallera do Polski (kwiecień – czerwiec 1919) na wyposażenie polskiej armii trafiło pierwsze 216 ciężarówek CBA. Dalsze wozy CBA trafiły do Polski z francuskiego demobilu dzięki pośpieszным, nie zawsze przemyślanym, często chaotycznym zakupom Polskiej Wojskowej Misji Zakupów we Francji na doposażenie polskiego wojska uwikłanego w wojnę polsko-bolszewicką. Część z tych dostaw nie dotarło nawet na front i dość szybko w formie przetargów, licytacji była sprzedana cywilnym odbiorcom w Polsce już w 1921 roku. Wg Tygodnika „Przemysł i Handel” i dodatku do niego wkładki „Demobil” w ciągu lat 1921 - 1923 roku w prywatne ręce trafiło ok. 200 wozów CBA, w dużej części nawet pozbawionych silników.

Łącznie z pojazdami w wojsku polskim w 1923 roku można mówić, że w Polsce było ok. 700 Berlietów CBA.

2. Ursus i Berliet

Inny ciekawy, wartym odnotowania kontakt Berlieta z Polską miał miejsce w sierpniu 1923 roku (18 sierpnia 1923), kiedy to, Koło Naukowe Studentów Politechniki Warszawskiej przy Wydziale Inżynierii Lądowej przy współpracy Towarzystwa Polsko – Francuskiego w Warszawie i Towarzystwa France – Pologne w Paryżu odbyło wycieczkę do Francji i do m. in. fabryki Berliet w Lyonie. Podczas dwutygodniowej wycieczki zwiedzali także fabryki samochodów Creusot Schneidera i Citroena. Studentów z Polski w fabryce Berliet wprowadzał sam Marius Berliet.

⁴⁰ Więcej o firmie „Borkowski” na stronach: <http://100lattemu.pl/index.php/polityka-i-gospodarka/biznes2/4231-tow-akc-l-j-borkowski-w-warszawie> i <http://tarkos.gessel.pl/galeria.php>

W swym opracowaniu – relacji zamieszczonym w studenckiej gazecie „Ars technika” tak opisują wizytę w fabryce Berliet: „Czas w technice francuskiej jest czynnikiem zasadniczym. Robotnik, jak również inżynier, starają się zawsze wykonać jak najwięcej pracy, podział której i wyzyskanie czasu dochodzi nieomal do szczytu możliwości. Np. w fabryce Berliet w Lyonie – samochód powstaje w ten sposób, że na poruszający się jednostajnie łańcuch bez końca nakładana jest w jednym końcu fabryki ostoja samochodu (podwozie), na której znajdujący się ściśle w wyznaczonych miejscach robotnicy montują części i mechanizmy, a na drugim końcu schodzą gotowe auta. Robotnik nie może nie zrobić w określonym czasie wyznaczonej mu roboty, gdyż łańcuch uniósłby auto już do innego miejsca zajmowanego przez innego robotnika i praca wszystkich innych zostałaby wstrzymana.”⁴¹



Berliet CBA na usługach Wojska Polskiego w latach 30-tych XX w.

To co zachwycało studentów z Polski było przez samego Berlieta przemyślane jeszcze w 1912 roku, jako tzw. identyfikacja czasu pracy poprzez eliminację czasu nieprodukcyjnego, czynności zbędnych, oczekiwania, itd. Marius Berliet jako jeden z pierwszych w Europie zastosował amerykańską metodę Tayloryzmu, która nie przyniosła mu chwały szczególnie wśród robotników w jego fabrykach. W okresie międzywojennym była przyczyną wielu strajków w jego fabrykach. Mimo interwencjonizmu państwowego w poprawę warunków pracy robotników nakazującego odejście od pewnych zasad, swoje metody wynikające z Tayloryzmu stosował również podczas II wojny. Pewne rozwiązania Tayloryzmu przejął również po ojcu Paul Berliet następca i ostatni właściciel firmy w latach 1950-1978. On również popadł w liczne konflikty z pracownikami swoich fabryk. Mimo wszystko niemal do końca pracował na udoskonaleniu „Zasad naukowego zarządzania”⁴² popadając w ostre konflikty ze związkami zawodowymi⁴³.

⁴¹ Ars Technika – czasopismo Wydziałowych Kół Naukowych Studentów Politechniki Warszawskiej – Warszawa; grudzień 1923 zeszyt 5-6, strona 78 – 83 ze zbiorów Biblioteki Publicznej m. st. W-wy.

⁴² Zasady – po raz pierwszy spisał je Frederick Winslow Taylor ur. [20 marca 1856](#), zm. [21 marca 1915](#)) – amerykański inżynier, wynalazca [stali szybkotnącej](#) i młota parowego, twórca [tayloryzmu](#). Autor „Zarządzania

Zainwestowanie przez Berlieta w wycieczkę polskich studentów w 1923 roku mogłoby dość szybko przynieść oczekiwane zyski dla koncernu Berliet, które zaowocowałyby dostawami dużych do 3 ton ładowności ciężarówek. Jednak pewne okoliczności i szczerze mówiąc - niedbalstwo polskich inżynierów, spowodowały, że nie podjęliśmy produkcji ciężarówek a później autobusów i samochodów osobowych na podstawie licencji Berlieta jeszcze w 1924 roku.

W maju 1924 roku Ministerstwo Spraw Wojskowych podpisało umowę z prywatnymi jeszcze ZM „Ursus” na dostawy w ciągu trzech lat począwszy od 1926 roku po 200 Berlietów CBA i 150 włoskich S.P.A. rocznie.



Ich produkcja miała odbywać się w podwarszawskich wówczas Czechowicach (dz. dzielnica Warszawa – Ursus) w wybudowanej fabryce ZM „Ursus”. Kontrakt z Ministerstwem

warsztatem wytwórczym” („*Shop Management*”) i „Zasad naukowego zarządzania” („*The principles of Scientific Management*”).

Wprowadził metodę naukową do [zarządzania](#) oraz określił rolę czynnika kierowniczego i wykonawczego w zarządzaniu. Należał do nurtu techniczno-fizjologicznego wykazując zainteresowanie ogniwami podstawowymi dla sprawnego funkcjonowania organizacji.

Pracując w [Bethlehem Steel Corporation](#) przygotowywał eksperymenty dotyczące m.in. ładowania materiałów za pomocą łopat (nazwał te prace „nauką o ładowaniu”), a następnie wykorzystywał je do maksymalizowania [wydajności pracy](#).

Ustalając dokładnie wszystkie szczegóły procesu ładowania przez robotników surówki żelaza na wagony m.in. kształt szufli, długość trzonka, kąt nachylenia łopaty przy nabieraniu surówki i jej wychylenia przy wyrzucaniu na wagon, a nawet sposób ustawienia stóp pracownika doprowadził do 3,8-krotnego zwiększenia wydajności pracy ładowaczy.

Prowadził także badania nad: sortowaniem kulek do łożysk, analizą mikroruchów, przerwami w pracy, skracaniem dnia pracy, premiami i karami oraz zastosowaniem kar ostrzegawczych prowadzących do zwolnienia z pracy. Opracował [chronometraż](#).

Pomimo że jego doświadczenia często były wykorzystywane jako sposób do większego wyzysku pracownika, sam Taylor wierzył, że jego badania spowodują wzrost ich płac oraz poziomu życia.

⁴³ Jeden z największych strajków w historii firmy Berliet miał miejsce w 1968 roku, gdzie robotnicy strajkowali przez 6 tygodni nie wychodząc z fabryki. Konflikt załagodziła dopiero mediacja władz samorządowych okręgu Rhone z rodziną Berliet.

pozwoił kierownictwu „Ursusa” na dalszą rozbudowę fabryki m. in. poprzez wybudowanie nowoczesnych hal montażowych pozwalających na wyprodukowanie ok. 350 sztuk pojazdów rocznie, co przy zapotrzebowaniu rynku krajowego na duże pojazdy ciężarowe zupełnie wystarczało

Jednak pojawiło się opóźnienie w budowie.

Oficjalne otwarcie nastąpiło dopiero 11 lipca 1928 roku zamiast planowanego na rok 1926.

Jednak w czasie, kiedy budowa fabryki trwała w najlepsze, zastanawiano się dalej, mimo podpisanego kontraktu, jakiej marki samochody mają być produkowane.

Postanowiono, że najlepiej będzie zorganizować rajd na dystansie 3000 km, w którym wezmą udział marki brane pod uwagę, jak i kilka innych, które były używane w wojsku.

Ta, której auto zwycięży miała dostać kontrakt. Trasa rajdu w 1925 roku wiodła w większości po rozmokłych drogach gruntowych. Tak zresztą wyglądały wówczas typowe polskie drogi. Ustalono minimalną średnią prędkość dla samochodów 3-tonowych: 20 km/h a dla 1,5-tonowych: 35 km/h. Z uwagi, iż wszystkie auta (z wyjątkiem 3-tonowej S.P.A.) ukończyły rajd w wyznaczonym czasie zdecydowano, iż badanie techniczne po zakończonym rajdzie pomoże wyłonić zwycięzcę. W klasie ładowności do 3 ton najlepiej wypadły Berliet CBA i De Dion-Bouton, a w klasie do 1,5 tony De Dion-Bouton i S.P.A. 25 C Polonia. Tak więc auta francuskiej firmy De Dion-Bouton powinny były trafić do nowej fabryki, a nie auta S.P.A. w klasie lekkiej i Berliety CBA w klasie ciężkiej.

Zdecydowano, że w nowej fabryce będą produkowane auta włoskiej marki S.P.A.. a co do Berlietów ciągle było brak rozstrzygnięcia i kierownictwo „Ursusa” nalegało na podjęcie produkcji 3-tonowego S.P.A.



Berliet CBA na podwórku warsztatu ślusarskiego Józefa Kuchty - Brzesko 1945

źródło: portal:www.brzesko.ws; kolekcja Marka Sukiennika

Wojsko nie zgodziło się jednak na produkcję 3-tonowej S.P.A., gdyż ta odpadła jeszcze w trakcie rajdu. Z uwagi na to, iż wojsko odrzuciło 3 tonowe S.P.A., postanowiono sprowadzić 400 sztuk zmontowanych we Francji Berlietów CBA.

Niestety, Ursus w owym czasie nie był gotów ani do montażu, ani do produkcji. Władze Ursusa nie ukrywały, iż zamierzały produkować u siebie wyłącznie samochody marki SPA, toteż żaden z inżynierów Ursusa nie pofatygował się na – choćby krótkie – szkolenie do fabryki Berlieta w Lyonie. Zaskakującym jest jednak fakt, że podobną postawę Ursus prezentował w odniesieniu do przygotowań do produkcji włoskiego 1,5-tonowego S.P.A. Początkowo tylko jeden inżynier i to z ramienia wojska (inż. Karaczkiewicz) pojechał do Włoch by zapoznać się z technologią produkcji. Później dołączyli Tadeusz Hennel i Witold Jakusz (kierownik Biura Technicznego Fabryki Samochodów ZM Ursus).

Naturalną konsekwencją takiej postawy były piętrzące się problemy z pasowaniami i doborem odpowiednich materiałów przy wdrażaniu produkcji. Spowodowało to kolejne opóźnienie w rozpoczęciu produkcji. Ostatecznie, wojsko po otrzymaniu 400 sztuk Berlietów CBA, zgodziło się na zastąpienie nie dostarczonej jeszcze ostatniej partii 200 ciężkich Berlietów i 150 sztuk lekkich S.P.A. przez samochody 3-tonowe S.P.A. ,w ilości zwiększonej do 375 sztuk.

W 1929 roku zamówiono jeszcze 100 sztuk Berlietów CBA, ale już w wersji udoskonalonej, dostosowanej do polskich warunków klimatycznych. Polscy inżynierowie dodatkowo zmodyfikowali je poprzez pełną zabudowę kabiny kierowcy i wymianę ogumienia kół z tzw. masywów na pustaki (pustaki miały wgłębienie z boków i na obręczy koła).

W sumie na dzień 1 stycznia Wojsko Polskie dysponowało ok. 750 wozami marki Berliet CBA, z czego 250 pochodziło jeszcze z dostaw sprzed 1924 roku.

3. Reklama dzwignią handlu

Mimo tych perturbacji z zakupem licencji, niezbyt dobrze świadczących o nas nie tylko jako partnerach handlowych ale i kooperacyjnych, Berliet nie ustawał w szerokiej reklamie swoich produktów przy każdej okazji. Na Targach w Poznaniu począwszy od 1930, kiedy to po raz pierwszy zorganizowano Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki zawsze prezentował swoje samochody osobowe, ciężarowe czy autobusy. Uczestniczył w nich aż do 1939 roku. W prasie zamieszczał również dużo tzw. artykułów reklamowych.

„Fabryka francuska „Berliet” jest jedną z najstarszych i największych fabryk samochodowych w Europie. Już podczas wojny światowej samochody „Berliet” wykazały swą niezawodność i wytrzymałość, a będąc użyte do przewozu pod Verdun znacznych oddziałów wojska, przyczyniły się do zwycięstwa. „Berliet” jest wozem seryjnym armii francuskiej, a po konkursie wozów ciężarowych, seryjnych w Polsce, w którym samochód „Berliet” przebył rajd ponad 3 tysiące km, bez punktów karnych, ministerstwo spraw wojskowych zakupiło 450 sztuk samochodów CBA. Fabryka produkuje samochody osobowe oraz ciężarowe od 0,5 do 12 ton, specjalne, autobusy od 15 do 45 miejsc, moto-pompy, sanitarki, wywrotki, cysterny, itp. Na uwagę zasługują wozy terenowe 6-cio kołowe, których produkcja dała się poznać podczas rajdu w Polsce w 1927 roku, w którym to samochód „Berliet” był pomocą przy holowaniu samochodów marek konkurencyjnych.

Na wyróżnienie zasługują maszyny osobowe, 6-cio cylindrowe typu „V” IHF, 2-u litrowe, z którymi fabryka staje do bezwzględnej konkurencji z wozami amerykańskimi, uważanymi obecnie w świecie automobilowym za najbardziej nowoczesnymi”⁴⁴

W okresie międzywojennym firma „Berliet” dość aktywnie reklamowała swoje wyroby, które były cenione za ich trwałość i prostotę obsługi. Jej wozy osobowe były popularne zarówno wśród dostojników państwowych, samorządowych jak również wśród ludzi tzw. biznesu: bankierów, przemysłowców jak również wśród np. warszawskich taksówkarzy.

Jak podaje „Kronika Warszawy”⁴⁵ z 1930 roku w Warszawie w 1929 roku było zarejestrowanych 20 taksówek marki „Berliet”. W rok później w 1930 roku było ich już 25.

⁴⁴ Gazeta Handlowa nr 53 z 5 marca 1929 roku rubryka „Rynek samochodowy – Samochody „Berliet”

Wg danych warszawskiego Magistratu w 1933 roku było zarejestrowanych już ponad 40 taksówek marki „Berliet” i około 30 limuzyn tej samej marki.

Również sam Magistrat miał do swojego użytku służbowego 2 samochody osobowe marki „Berliet”, które serwisowały instytucje miejskie. Jeden z nich był serwisowany i garażowany przez Zakład Oczyszczania Miasta (Z. O. M.)⁴⁶

W ciągu 1929 r. dorożki samochodowe, kursujące w Warszawie, reprezentowały około 60 różnych marek fabrycznych, z których najczęściej spotykane wykazuje niżej podane zestawienie:

Nazwa marki fabrycznej	Liczba samochodowych dorożek	
	w dn. 1.1.1929 r.	w dn. 1.1.1930 r.
Ford	692	648
Chevrolet	342	441
Renault	218	217
Citro n	145	177
Peugeot	133	151
Rugby	70	117
Tatra	96	102
Morris	78	95
Unic	55	84
Overland Whippert	—	43
Chenard Walcker	13	39
Opel	39	34
Delahaye	24	33
As	26	32
Fiat	32	28
Durant	—	27
Berliet	20	25
Chrysler	5	27
Mathis	29	19

Kronika Warszawy 1930 - zeszyt 1

4. Berliet i Kwinto

Inną, może niezbyt chlubną kartą historii w kontaktach handlowych Polski z Berlietem, była sprzedaż samochodów osobowych tej marki, przez firmę „Auto-Palace”, którą warto nieco szerzej omówić, gdyż wiąże się z pewną, faktycznie istniejącą osobą - Pana Kwinto, która w Polsce szerzej znana jest jako fikcyjna postać filmowa kasiarza w filmie „Vabank” niż postać bankiera.

W okresie międzywojennym, szczególnie w latach 20-tych, produkcja samochodów osobowych marki Berliet stanowiła ponad 50 procent wartości całej produkcji sprzedanej, a sama marka zajmowała przez wiele lat pierwsze miejsce wśród francuskich producentów samochodów osobowych. Tylko w samym 1929 roku we Francji wyprodukowano ponad 245 tysięcy pojazdów, a w drugiej po niej Wielkiej Brytanii nieco ponad 225 tysięcy. W liczbie

⁴⁵ Kronika Warszawy nr 1 z 1930 roku; zasoby Mazowieckiej Biblioteki Cyfrowej w Warszawie

⁴⁶ Sprawozdanie Zakładu Oczyszczania Miasta za rok 1930; zasoby Mazowieckiej Biblioteki Cyfrowej w Warszawie

245 tysięcy francuskich prawie 70 tysięcy to wozy Berliet, szeroko sprzedawane w całej Europie. Ile z nich trafiło do Polski, trudno dzisiaj ustalić, ale wg pewnych szacunkowych, niepełnych danych mogło to być w okresie od 1920 do 1939 roku ponad 1000 samochodów (część pochodząca również z wojskowego demobilu)⁴⁷.

Największym, i jak sama to głosiła – jedynym - na Polskę przedstawicielem Berliet'a w latach 20-tych XX wieku była firma handlowa „Bracia Mączyńscy” a od 1925 roku „Auto-Palace – Bracia Mączyńscy mająca swój salon w Warszawie przy Moniuszki 20, a warsztaty i garaże pod wynajem przy Tatrzańskiej 4, które z czasem rozwoju firmy i rozbudowy miały stać się drugim salonem Braci Mączyńskich. Byli także jedynymi przedstawicielami fabryki Berliet na wolne miasto Gdańsk. Firma jako pierwsza w Polsce już w 1924 roku sprowadzała z Francji 3-tonowe ciężarówki-wywrotki marki Berliet, jednak nie cieszyły się one zbyt dużym zainteresowaniem. Większe sukcesy finansowe firma osiągała w sprzedaży samochodów osobowych w tzw. klasie średniej, zarówno cenowej jak i tzw. standardu.

W WIĘKSZYCH MIASTACH POLSKICH		
NAZWA FIRMY	Adres	Reprezentacja marki samochodowej
W A R S Z A W A		
1. Austro-Daimler	Wierzbowa 6	Austro-Daimler, Citroën, O. M.
2. Auto-Centrala, Alfred Bergman i S-ka	Nowosenatorska 5/7	Talbot, Sunbeam
3. Auto-Koncern	Wierzbowa 8	Chrysler, Rochet-Schneider
4. Auto-Palace, B-cia Mączyńscy	Tatrzańska 4	Berliet
5. Auto-Service	Nowy Świat 13	Mathis
6. Auto-Skoda	Królewska 10	Skoda, Hispano-Suiza L. K.
7. Auto-Traktor	Ossolińskich 4	Lincoln, Ford
8. Auto-Union, Sp. z o. o.	Wilcza 1	Studebaker
9. Belpol	Żórawia 15	Metallurgique, Vermorel
10. Biuro Rolniczo Techniczne, inż. Stanisław Nawakowski	Kredytowa 4	Praga
11. B-cia Stefan i Piotr Bergman	Marszałkowska 154	Pontiac, Oakland, Chevrolet
12. Czapek inż.	Piękna 21	Rover Riley
13. Elcar-Motor	Koszykowa 5	Elcar
14. Elibor	Plac Napoleona 1	Buick, Ford
15. Esper	Marszałkowska 153	Renault
16. Frank A. V.	Nowy Świat 34	Crossley
17. Iwa, Sp. z o. o.	Ossolińskich 8	Whippet Overland
18. Kooprolna	Kopernika 30	Hotchkiss
19. Kotliński	Tłomackie 8	Barré, George Irat
20. Krupka Leonard	Nowy Świat 8	Büssing
21. Łączny Czesław i Sp.	Nowy Świat 21	Unic
22. Pezet-Steyr	Krak.-Przedmieście 66	Steyr
23. Polski Fiat	Hotel Europejski	Fiat S. P. A.
24. Rotax	Niecała 1	Packard
25. Rotmil	Moniuszki 5	Peugeot, Hupmobile
26. Sair	Pl. Żelaznej Bramy 2	Morris
27. Syndykat Handlowy	Nowy Świat 23/25	Lancia, Ansaldo, Panhard — Levasseur
28. Tatra-Auto	Aleje Jerozolimskie 14	Tatra
29. Towarzystwo dla handlu z Francją	Skorupki 8	Farman
30. Varsovie-Automobile	Kopernika 4/6	Minerva, Dodge, F. N., Morris
31. Zawbor	Czackiego 5	Cadillac, La Salle

Tygodnik Auto 1927

W szerokiej ofercie były modele V.I.G. w cenie od 1300 do 1700 \$ (w zależności od wyposażenia), V.I.G.H. (1775 – 1890 \$). V.I.H.B (2160 – 2335 \$) i najdroższe V.R.L. (2300

⁴⁷ „Polska Gospodarcza” zeszyt 45 strona 1996 „Francja – rozwój wytwórczości samochodowej” – zbiór: Biblioteka Uniwersyteckiego Uniwersytetu Warszawskiego

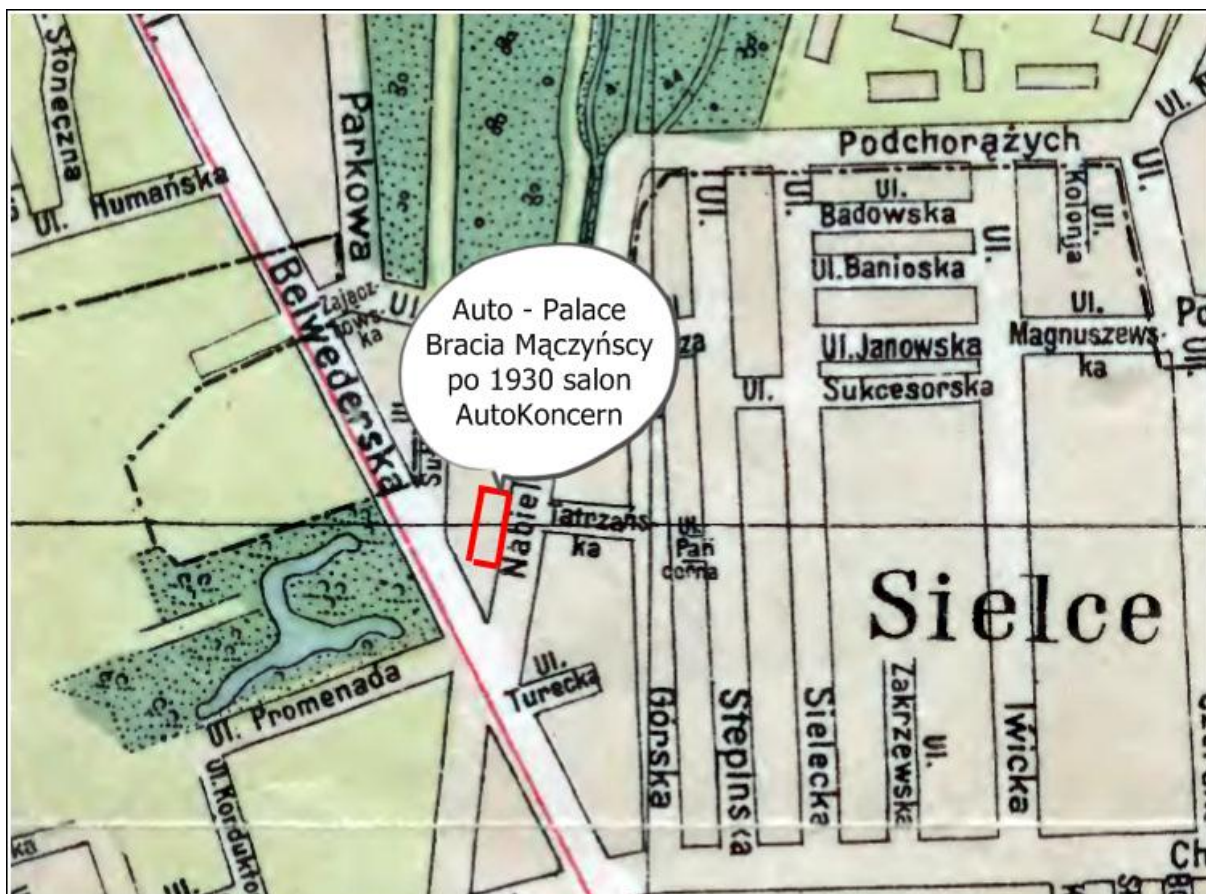
– 3080 \$). Podobnej klasy (6-cio cylindrowe) samochody Buick, Chrysler, Dodge kosztowały od 2500 – 3500 \$ i więcej⁴⁸. Ze względu na solidność wykonania i cenę samochody cieszyły się sporym zainteresowaniem szczególnie wśród ludzi biznesu, kupców, bankierów szukających tanich, reprezentacyjnych wozów. Wśród kupujących znalazł się niejaki Stanisław Kwinto – właściciel znanego warszawskiego kantoru bankowego przy Marszałkowskiej 121⁴⁹ a przez pewien czas dyrektor Banku dla Handlu i Przemysłu w Warszawie.

Bracia Mączyńscy⁵⁰ poznali Stanisława Kwintę w 1923 roku podczas operacji bankowych w w/w banku. Operacje robili dość często, gdyż przelewali pieniądze na konta różnych firm, jak również zdeponowane wcześniej w bankach amerykańskich. Podczas jednej z wizyt w banku w 1924 roku, dyrektor Kwinto szepnął im na ucho, aby wycofali wszystkie swoje pieniądze z banku, gdyż grozi mu upadłość. Bracia nie do końca byli przekonani co do wiarygodności poufnej informacji i brakowało im jednomyślności. W tej sytuacji inicjatywę przejął jeden z braci -Eugeniusz Mączyński, który zawierzył informacji i wycofał pieniądze z banku. W kilka dni później bank faktycznie ogłosił upadłość. Uradowany Eugeniusz Mączyński nabrał ogromnego zaufania do bankiera i za jego namową uruchomił z bratem firmę z ograniczoną odpowiedzialnością „Auto-Palace – Bracia Mączyńscy”. Dyrektorem firmy został syn Zbigniew Kwinto.

⁴⁸ Tygodnik „Auto” 1927 rok

⁴⁹ Stanisław Kwinto reklamował swoje usługi w bardzo inteligentny sposób. W witrynie jego kantoru zawsze można było zobaczyć graficzne, uzupełnione zwartym tekstem omówienia aktualnych problemów gospodarczych, obrotu gotówkowego, giełdowego co miało sugerować potencjalnym klientom, że w tym kantorze są sami fachowcy, godni zaufania, znający się na obrocie weksłami, zastawami, itd. Znany był w Warszawie m. in. z faktu, że uczestniczył w obronie Warszawy w 1920 roku, jako kierowca – motocyklista źródło: <http://kronikatalikowskich.com/pl/48>

⁵⁰ Bracia Mączyńscy przybyli do Polski po I wojnie światowej z dość znacznymi pieniędzmi, których dorobili się w USA na handlu mąką. Od chwili przybycia ok. 1922 roku poszukiwali sposobu na ulokowanie swoich pieniędzy. Postanowili zainwestować w handel samochodami, na których nie bardzo się znali. Znali się natomiast dobrze na robieniu pieniędzy



Auto - Palace B-cia Mączyńscy, plan W-wy z 1930 roku

Firma działa dość prężnie a zbyt na sprowadzane samochody zachęcił Mączyńskiego w 1929 roku do zamówienia większej partii samochodów i części zamiennych. Jednak firma „Berliet” zażądała gwarancji, że rachunki będą uregulowane. Ostatecznie odpowiednich gwarancji udzielił Kwinto.

Gdy zamówiony towar dotarł do Warszawy i do firmy Berliet nie dotarły pieniądze, Mączyński stwierdził, że zamówiony towar posiada ukryte wady i w związku z tym zapłaci jedynie za część towaru (50 procent pierwotnej ceny). Część gotówką, a część poręczonymi przez Kwintę wekslami. Niemal natychmiast firma „Berliet” delegowała do Warszawy swego przedstawiciela, który „stwierdził wady i z bonifikował” pierwotną cenę o 50 procent (ze 160 tys. \$ na ok. 80 tys. \$). Jednak zapłata nie nadchodziła do Francji i powstał spór prawny pomiędzy firmą Mączyńskich a „Berlietem”.

W międzyczasie Mączyńscy w 1929 roku sprzedali swoje garaże i rozpoczęli budowę ogromnego salonu samochodowego przy Tatrzańskiej 4, którą nabył niejaki Horodyski specjalizujący się w sprzedaży amerykańskich samochodów marek Stubaeker i Hudson. Znany kierowca rajdowy z licznymi sukcesami w latach 20-tych uczestniczący w rajdach na samochodach Sudebaeker. Dokończył budowę i w 1930 roku otworzył jako współwłaściciel salon „Auto-Koncern” przy tym razem Nabielaka 10, bo Tatrzańska źle się kojarzyła.

W wyniku tzw. sądu polubownego pomiędzy domem bankowym Kwinty a „Berlietem”, który w imieniu Mączyńskich spłacał do firmy „Berliet” wszelkie zobowiązania doszło do ugody i wyrokiem sądu wszystkie należności miały być zapłacone do 1931 roku⁵¹.

⁵¹ Gazeta codzienna „ABC” nr 24 z 25 stycznia 1934 roku

Jednak do stycznia 1934 roku, kiedy to odbywał się głośny w całej Polsce proces Kwinty⁵² pieniądze do „Berlieta” nie dotarły. Prawdopodobnie nie dotarły i później.

Mimo niepowodzeń handlowych, a nawet strat finansowych oferty „Berlieta” stale napływały do Polski. Były m. in. propozycje dostaw spalinowych pociągów pasażerskich czy autobusów miejskich, w tym również napędzanych gazem drzewnym. Jednak większość z nich mówiła o dostarczeniu gotowych wyrobów niż udzielania licencji czy wchodzenia w kooperację. Być była to ostrożność ze strony firmy „Berliet”, ale i nie bez znaczenia była ówczesna, do 1939 roku, polityka państwowa promująca własną produkcję motoryzacyjną, która od 1936 roku zaczynała coraz śmielej nie tylko raczkować, ale i intensywnie rozwijać się całkiem udanymi polskimi konstrukcjami autobusów miejskich na bazie podwozi Fiata.

„Berliet” wchodzi bocznymi drzwiami?

Wybuch II wojny światowej przerwał kontakty handlowe pomiędzy Francją a Polską. Większość zakładów przemysłowych w obu okupowanych przez Niemców krajach przestawiono na produkcję zbrojeniową. Jednak we Francji część zakładów znajdujących się w tzw. Francji Vichy⁵³ zachowało swój cywilny profil produkcji. Wśród nich były zakłady „Berliet’a” w Lyonie, które nie tylko dalej produkowały samochody osobowe, ciężarowe, autobusy, ale i prowadziły szerokie badania nad nowymi konstrukcjami i budowały prototypy, które wchodziły do produkcji. Kontynuowały także wcześniejsze, przedwojenne badania nad prototypami. Wśród nich nad prototypami autobusów gazowych (na holz-gas, gaz świetlny), pojazdów elektrycznych⁵⁴ (trolejbusy, wózki transportowe) i dużych, ciężkich samochodów ciężarowych z tzw. zmiennym paliwem (gaz-olej napędowy, benzyna), którymi interesowali się Niemcy a szczególnie Wehrmacht (model GDLS z 1940 roku).

Firma Berliet do maja 1940 roku była jednym z największych dostawców sprzętu wojskowego dla francuskiej armii. Niemal połowa jej produkcji to był to sprzęt wojskowy, samochody ciężarowe, pancerne, specjalnego przeznaczenia, itd. W 1939 ukończono prace nad modelem GDLS, który miał wejść do produkcji wiosną 1940 roku. Model wszedł do produkcji i był produkowany niemal do 1944 roku, z tym tylko, że głównym odbiorcą ciężarowego GDLS był właśnie Wehrmacht. Na bazie podwozia GDLS w 1940 powstał

⁵² Tygodnik „Stolica” nr 27 (1126) – 6 lipca 1969 strona 3-4

⁵³ Francja Vichy ([fr. La France de Vichy](#)), oficjalna nazwa Państwo Francuskie (fr. *L'État français*) – [kolokwialne](#) określenie [marionetkowego państwa francuskiego](#), istniejącego w latach 1940-1944 (faktycznie do listopada 1942 - do momentu pełnej okupacji wojskowej) ze stolicą w [Vichy](#) (ob. w regionie [Owernia](#), w departamencie [Allier](#)).

⁵⁴ Początki produkcji pojazdów elektrycznych w firmie Berliet sięga początków XX wieku, dokładnie lat 1904-1910, kiedy firma budowała nie tylko tramwaje dla Lyonu, ale również małe pojazdy ciężarowe dla poczty francuskiej zasilane z akumulatorów elektrycznych. W 1905 do prac badawczych Berlieta nad samochodami elektrycznymi dołączył inż. Henry Crochat przemysłowiec, mający fabryki w Lyonie i Paryżu m. in. Towarzystwo Pojazdów Elektrycznych, „Société de Véhicules Electriques” - SVE) w którym opracował inż. Luis Noyer. Na bazie podwozia samochodu Berliet zbudował w 1919 napędzany bateriami elektrycznymi wóz asenizacyjny mogący w swej cysternie pomieścić ok. 2 ton ścieków komunalnych. Zainteresowanie było tak duże, że należało zbudować nową fabrykę SVE na którą nie było stać Henry Crochat’a. Poszukiwał współpracowników. W 1925 roku dzięki poręczeniu i częściowemu kapitałowi f-my Berliet firma SVE wraz Bankiem Schlumberga w kwietniu 1925 roku zakłada Spółkę „Sovel”. W spółce część udziałów należała do Berlieta. Firma przynosiła zyski i wkrótce Bank Schlumberga włączył do produkcji inną firmę która miała swoje udziały. Firmę „Vetra”. Jednak największy sukces handlowy to produkcja pojazdów elektrycznych na bazie ram z fabryki Chausson. Pojazdy przewoziły do 700 kg. Do 1939 roku firma Sovel produkowała rocznie 1000 pojazdów elektrycznych, różnego przeznaczenia.

również bardzo ciekawy i nowoczesny autobus miejski, który miał być dostarczany w wersji międzymiastowej (oficjalnie sanitarnej) również dla niemieckiego Wehrmachtu.

Ta „współpraca”⁵⁵ po wojnie miała swoje przykre skutki dla „Berliet’a”.

Wróćmy jednak do prac „Berliet’a” nad prototypami pojazdów elektrycznych, a szczególnie trolejbusów.

W 1932 powstał prototyp trolejbusu CS 60 we współpracy z firmą „Vetra”, w której część udziałów poprzez Bank Schlumberga miał również „Berliet”. „Berliet” dostarczył podwozie, a zabudowę (pudło) wykonała firma „Vetra”. Część elektryczna była produkcji francuskiego „Alstomu” i firmy „Sovel”, w której również miał udziały „Berliet”. W 1933 roku trolejbus wszedł do seryjnej produkcji i jego wiele egzemplarzy kursowało nie tylko w Lyonie, ale i Strassburu, Tulonie czy Algierze.

Był to strzał w przysłowiową „10” co zachęciło konstruktorów z „Berlieta” i „Vetry” do dalszych prac. Zaowocowały one skonstruowaniem w 1941 roku trolejbusu „Vetra- Berliet” typ VBB/TEB-1 a na przedniej masce umieszczono nowe logo jeszcze nieformalnej spółki, która z czasem miała być „wchłonięta” przez „Berliet’a”.



Logo Berliet-Vetra z 1941 roku na trolejbusie VBB/TEB-1

Wartym odnotowania, jest fakt, że w latach 1940-45 nad trolejbusami pracował również odwieczny rywal „Berlieta” – firma „Renault”.

W 1940 roku Renault zaproponował „trolejbusową” wywrotkę typ ABF, jednak nie były one na tyle zaawansowane co w Berliet-Vetra. W tamtym czasie wszelkie moce produkcyjne i konstrukcyjne Renault były zaangażowane w produkcję ciężarówek, czołgów których głównym odbiorcą w latach 1941-44 był niemiecki Wehrmacht. Wg francuskich źródeł w pewnym okresie firma „Renault” sprzedawała Niemcom więcej swoich wyrobów jak „Berliet”.

⁵⁵ Jako że fabryki Berlieta były we Francji Vichy, niekontrolowane przez Niemców, którym zależało na sprzęcie produkowanym przez firmę, próbowali go zakupić drogą legalną za tzw. „obligacje” Rzeszy na poczet odszkodowań Francji na rzecz Niemiec, które miała Francja zapłacić po przegranej wojnie w 1940 roku. Po 1945 tę „wymianę” handlową zaliczono do jednej z form kolaboracji z Niemcami. Wśród kolaborantów znalazł się Marius Berliet, który został skazany na 5 lat więzienia i przepadek mienia na rzecz rządu francuskiego

Co prawda w 1945 roku firma „Renault” zaprojektowała i wykonała prototyp trolejbusu typ „C”, jednak był to raczej model nieudany, a i sama firma „Renault” nie była gotowa na uruchomienie dużej produkcji samodzielnie⁵⁶. Wybrano współpracę z firmą „Vetra”, która korzystała z podwozi „Berliet’a”. Firma „Renault” miała budować nadwozia w oparciu o współpracę z „Berlietem” i „Vetra”.

W 1947 roku w „Berliet” i „Vetra” powstał trolejbus VBBh/TEB 2 (czasami zamiennie B47, TEB 47) będący udoskonalonym modelem VBB/TEB1, w którym część elektryczną i w pewnej części mechaniczną dostarczała „Vetra” (V), podwozie „Berliet” (B) i nadwozie w zdecydowanej większości „Berliet” (B) i „Vetra”, stąd skrót VBB. Literka ‘h’ wg różnych źródeł oznaczała pneumatykę a w innych hydraulikę m. in. otwierania drzwi, wspomaganie kierownicy. Model udany, który wzbudził duże zainteresowanie użytkowników. Jednak w 1947 roku ani „Vetra” ani „Berliet” nie były w stanie zaspokoić rosnącego we Francji zapotrzebowania na trolejbusy. O ile oprzyrządowanie elektryczne i podwozia nie stanowiły problemu, to problemem były nadwozia. Do produkcji włączył się „Renault” ze swoimi nadwoziami. Dla rozróżnienia kto jest producentem nadwozia trolejbusu wprowadzono małą modyfikację w oznaczenia modelu. I tak powstał trolejbus VBRh⁵⁷. Czyli podwozie „Berliet”, elektryka „Vetra” a nadwozie „Renault”.

Modele z nadwoziami „Renault” trafiły także do Warszawy w listopadzie 1947.

Jak zatem widać firma „Berliet” pojawiła się po raz pierwszy w Polsce po II wojnie światowej już w 1947 roku. Dla wszystkich było wiadomym, że są to trolejbusy „Vetra”, a mało kto, zapewne poza mechanikami w warsztatach przy Łazienkowskiej widziało, że faktycznie jest to „Vetra-Berliet” z nadwoziem wykonanym w zakładach „Renault”.

Dlaczego na tamtych trolejbusach nie było już loga „Berliet – Vetra”?

⁵⁶ W 1945 roku toczyło się postępowanie sądowe o uznanie winnym firmy Renault za kolaborację z Niemcami. Również trwało postępowanie w sprawie nacjonalizacji firmy na rzecz francuskiego skarbu państwa. Niepewność sytuacji i przyszłości firmy znacznie utrudniało prace projektowe nad prototypami.

⁵⁷ W 1948 roku rozbudowują się zakłady Vetra (z 6 tys. m² do 22 tys. m²) tworząc duże własne magazyny i nowe linie produkcyjne. Wraz z otwarciem nowej fabryki powstaje model trolejbusu VBBh/TEB 3. Ciekawostką jest, że w 1951 roku do producentów nadwozi TEB3 dołączyły zakłady Chausson, które swój model oznaczyły VBC-APV



Trolejbus VBRh na dziedzińcu Zajezdni przy Łazienkowskiej, początek lat-50tych, zbiory: Redakcja "Trasy"

Logo „Berlieta” usunięto ze względów politycznych i niejasności dotyczącej przyszłości firmy „Berliet” (więcej czytaj poniżej w artykule „Rodzina Berliet a francuscy komuniści”). Zapewne wielu zdziwi, ale „Berliet” dostarczał silniki i podwozia dla producenta karoserii autobusowych „Million-Guiet-Tubauto”, z którym współpracował także przy następnych modelach PCP 10 i PCS 10.

Do Warszawy w 1948 roku jako dar Polonii francuskiej trafił model „Tubauto” B5 z silnikiem Panharda HL4. Jednak w tamtym czasie „Tubauto” montował w swych wozach również silniki „Berliet’a”.

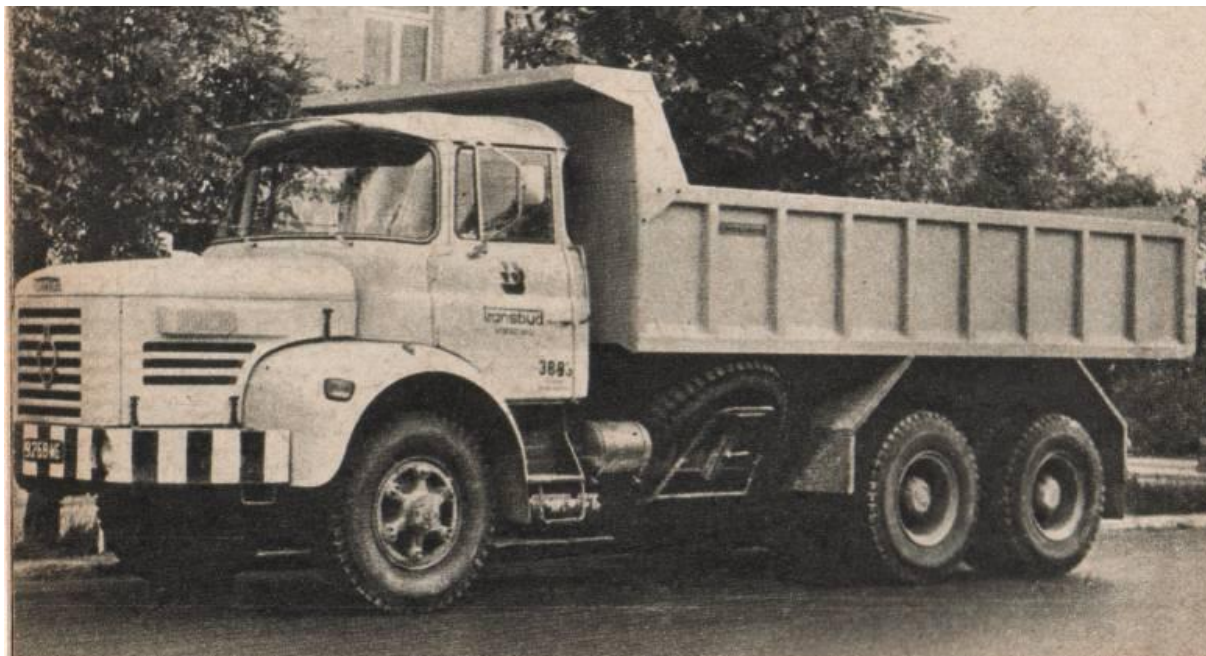
Zatem było to, jakby kolejne wejście do Polski firmy Berliet, z tym tylko, że jakby bocznymi drzwiami, gdyż jak wspomniano wyżej nie mogła oficjalnie z powodów politycznych.

Mało znanym polskim historykom komunikacji miejskiej jest dość ścisła współpraca „Berliet’a” z „Chausson’em”, który dostarczał fabrykom „Berliet’a” w Lyonie chłodnice silnika, jak również pewne elementy pneumatyki. „Berliet” niejednokrotnie współuczestniczył w projektowaniu autobusów „Chausson”. M. in. przy APH 48 który powstał w pewnej części na bazie autobusów Berliet’a PCK 7 i PCK 8. Również pomagał przy projekcie APH 521.

Nawet po „wchłonięciu” „Chaussona” przez „Saviem”, niektóre wyroby wyposażenia autobusowego produkowanego przez „Chausson’a” zachowały prawo do umieszczania na nich logo „Chausson” do 1983 roku. Stąd w niektórych modelach Berlieta PR 100 można było znaleźć logo „Chausson” m. in. na chłodnicy czy niektórych elementach układów chłodzenia, ogrzewania.

W latach 60-tych w ramach importu samochodów ciężarowych do Polski przez centralę „Polmot” sporo trafiło samochodów marek francuskich. Najwięcej było wozów marki „Saviem”, głównie cystern, ale było też kilka ciężkich ciągników Berliet GLH służących do ciągnięcia naczep z ładunkami specjalnymi.

Mówiąc o wyrobach marki „Berliet” warto wspomnieć o autobusach Berliet Crusair 3, które trafiły do Polski w ramach testów ich przydatności dla PKS-u na liniach międzymiastowych w 1969 i 1970 roku. Wg różnych źródeł w sumie trafiło do Polski ok. 10 egzemplarzy testowych, które później zostały odkupione po okazyjnej cenie lub przekazane do kilku dużych zakładów przemysłowych. M. in. jeden z nich trafił do ZM „Ursus” a inny do Huty Lenina w Krakowie.

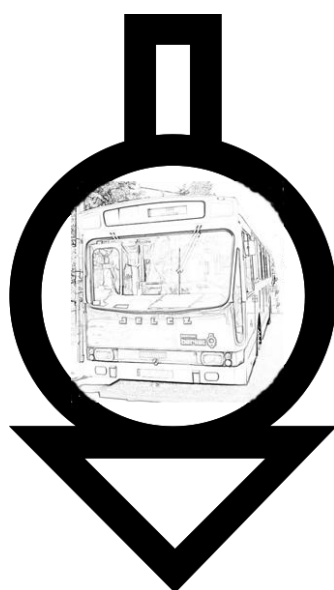


Autobus w ZM „Ursus” służył do przewozu wycieczek pracowników niemal do 1975 roku, potem można go było zobaczyć na przykładowym parkingu jeszcze przez kilka lat późniejszych. Być może w zbiorach prywatnych byłych pracowników znajdą się jego zdjęcia. Kilka autobusów Crusair zostało zakupionych na przełomie lat 60/70 do przewozu francuskich specjalistów budujących zakłady chemiczne w Policach i we Włocławku. Jeden czy dwa egzemplarze były używane także przez Zespół Pieśni i Tańca „Mazowsze”. Na początku lat 70-tych trafiło kilkaset ciężarówek GBH, głównie używanych jako tzw. gruszki do przewozu betonu. Była to kolejna oferta „Berlieta” na wejście z Polską w kooperację produkcyjną dużych ciężarówek dla budownictwa. Była to pewnego rodzaju kontrpropozycja mająca wyeliminować „Steyer’a” i „Leylanda”. Jednak w końcowym efekcie wybrano ofertę „Steyer’a”, jako bardziej atrakcyjną cenowo i licencyjnie. Pod koniec 1972 roku w zakładach w Jelczu zostają zmontowane pierwsze autobusy „Berliet” PR 100 z części francuskich w ilości 20 sztuk. Niemal po 50 latach, wreszcie udaje się firmie „Berliet” wejść dość mocno na rynek polski. Niestety, raptem na 10 lat. Historia, to wejście i kilkuletnią obecność na nim, ocenia różnie. Nie brakuje głosów krytycznych, często opartych na niewiedzy czy przypuszczeniach. Rzadko opartych na zrozumieniu faktów. Mam nadzieję, że tym artykułem „zarażę” kilku pasjonatów historii motoryzacji, którzy w rzetelny, oparty na faktach sposób prześledzą i spiszą dokładnie, - jak to właściwie było z tym „Berliet’em”. Początek już jest, teraz trzeba tylko co nieco dołożyć i uporządkować. ww.

Marka „Berliet” w Polsce

w latach 1914-1973

Część 3



Fakty, mity, polemiki

Rodzina Berliet a francuscy komuniści

Nawet w samej Francji trwają do dziś spory o wyjaśnienie do końca kilku wątków związanych z rodziną Berliet.

Jeden z nich to zarzuty o kolaborację Mariusa Berlieta i jego synów Paul'a i Jean'a z Niemcami podczas II wojny światowej, a drugi to, wpływ związków zawodowych i komunistów francuskich na rozwój firmy Berliet po II wojnie światowej.

O ile pierwszy faktycznie miał miejsce i został w miarę udokumentowany, wyjaśniony, choć z wieloma nie do końca można się zgadzać, to drugi w dużej części jest niedorzeczny i słabo udokumentowany. Raczej stworzony na potrzeby propagandowe niż stwierdzający fakty, a te obalają ów mit o wpływie komunistów na rozwój fabryki – nie licząc lat 1944-1947 i tzw. „Eksperymentu – Berliet”, kiedy to faktycznie współrzadzili zakładami.

Jednak był to tylko pewien epizod.

Zarówno Marius Berliet jak i jego następca Paul Berliet niemal od zawsze byli w ostrym sporze zarówno ze związkami zawodowymi jak również partiami politycznym o lewicowych poglądach. Zawsze rodzinie Berliet było bliżej do konserwatyzmu o podłożu nawet silnie religijnym (ściśle związki z Kościołem Sanit Leup) niż umiarkowanym.

Innym, nie bez znaczenia faktem wpływającym na złe stosunki było to, że już od 1912 roku Marius Berliet był nie tylko pierwszym we Francji orędownikiem Tayloryzmu, ale aktywnie rozwijał go w swoich fabrykach. Również jego syn Paul nie stronił od stworzenia naukowych zasad adaptujących Tayloryzm i jego hasła po II wojnie światowej w fabrykach Berliet'a.

To aktywne stosowanie zasad Tayloryzmu przez Mariusa Berliet dość szybko skonfliktowało go z robotnikami i związkami zawodowymi. Po 1918 roku ów konflikt stał się niemal otwartą wojną, opłaconą licznymi strajkami. Jeden z nich w kwietniu 1938 niejako potwierdza

niechęć Berliet'a do lewicowych związków zawodowych spod znaku CGT⁵⁸ poprzez dotowanie związków zawodowych związanych PPF⁵⁹.

W kwietniu 1938 m. in. z inicjatywy CGT robotnicy z fabryk Berlieta ogłosili strajk z żądaniami ekonomicznymi – podwyżek płac. Były również żądania usunięcia lub zmniejszenia wpływów ludzi z PPF.

Niemal natychmiast po ogłoszeniu strajku stanęli w opozycji do robotników zrzeszonych w CGT robotnicy należący do PPF. Zgłosili powołanie pod swoim kierownictwem specjalnego Komitetu Mediacyjnego, którego działalność nota bene była finansowana m. in. z pieniędzy przekazywanych przez Berlieta do PPF. Zadaniem Komitetu było nie tylko zakończenie strajku, ale również usunięcie najbardziej aktywnych związkowców spod znaku CGT, będących również członkami PCF⁶⁰ i ustanowienie, że w fabrykach Berlieta jedynymi legalnymi związkami mogą być te związane z PPF. Tak się też stało i do 1944 roku w fabrykach Berlieta działały jedynie związki związane z PPF.

Co prawda do maja 1940 działały jeszcze śladowe związki spod znaku CGT, ale była to raczej marginalna działalność, którą można skwitować stwierdzeniem: - , że w firmie Berliet działają także inne związki zawodowe nie związane z PPF.

Po przegranej wojnie Francji z Niemcami w 1940 roku zarówno PCF jak i CGT przeszły do podziemia tworząc Francuski Ruch Oporu z czasem podporządkowany Komitetowi Wolnej Francji kierowanej przez Charles'a de Gaulle'a z Londynu. Z czasem w myśl porozumienia politycznego w skład Krajowej Rady Ruchu Oporu „Resistance” weszli socjaliści, radykałowie, chrześcijańscy demokraci.

W roku 1944 uchwalony został program Krajowej Rady Ruchu Oporu, w którym założono, że po zwycięstwie utrzymana zostanie jedność sił Oporu w imię przeobrażenia oblicza Francji. Sformułowano także ideę nowej Republiki, w której nie będzie istnieć zdrada i korupcja, lecz

⁵⁸ CGT - Generalna Konfederacja Pracy (francuski : Confédération Générale du travail , CGT) największa francuska centrala skupiająca francuskie związki zawodowe w nurcie lewicowym. W okresie międzywojennym ściśle współpracująca m. in. z Francuską Partią Komunistyczną – PCF. Silne wpływy na politykę francuską miała w latach 1945-1990. Po 1990 odchodzi coraz bardziej od współpracy z PCF na rzecz umiarkowanych poglądów lewicowych.

⁵⁹ PPF -Parti Populaire Français (Francuska Partia Ludowa) działała w okresie 28 VI 1936 22 lutego 1945. Jej działalność wzorowała się m. in. na faszystowskich i nazistowskich wzorach z Niemiec. Kierował nią Jacques Doriot. Co ciekawe założyli ją komuniści nie zgadzający się z nurtem PCF – Francuskiej Partii Komunistycznej i stworzyli własną PPF narodowo-socjalistyczną. W historii Francji PPF jest uznawana za typową faszystowską partię dążącą do ograniczenia we Francji demokracji i liberalizmu i masonerii. PPF była wojującym przeciwnikiem PCF. Korzystała z pieniędzy francuskich przemysłowców i bankowców. Jeszcze przed 1939 rokiem ściśle współpracowała z faszystowskimi Niemcami i Włochami. W czasie okupacji członkowie legalnej wówczas PPF współpracowali z gestapo o francuską policją (Milice). Członkowie PPF na wezwanie przywódcy Doriot'a utworzyli Legion des Volontaires Français (LVF) do walki na froncie wschodnim. Osiągnięcia jednostki były słabe i następnym roku został usunięty do walki z partyzantami na Białorusi . W 1944 LVF, wraz z oddzielną jednostką, Waffen-SS Französische SS-Grenadier-Freiwilligen-Regiment (Waffen-SS-SS Wolontariat francuski pułk grenadierów), zostały połączone w Waffen -Grenadier-Brigade der SS "Charlemagne" . W lutym 1945 roku jednostka została oficjalnie przeniesieni do podziału i przemianowany 33.Waffen-Grenadier-Division der SS "Charlemagne". Sam Doriot był na froncie wschodnim pomiędzy 1941 i 1944 roku – trzy razy.

⁶⁰ PCF – Francuska Partia Komunistyczna

sprawny rząd połączony ze skuteczną kontrolą przedstawicielstwa narodowego mającego również wpływ na gospodarkę Francji przez tzw. interwencjonizm państwowy⁶¹.

Podkreślono również konieczność przeprowadzenia reform ekonomicznych oraz ukarania kolaborantów, rozliczenia również działalności PFF i ludzi z nią związanych.

Od 1942 roku w składzie „Resistance” działa grupa bojowa pod dowództwem Yves Farge⁶², którego Charles De Gaulle w 1944 roku mianuje Komisarzem Republiki na departamenty regionu Rhon-Alpe, w tym departament Lyonu.

Z chwilą wyzwolenia Lyonu na wniosek generała Lattre⁶³, Yves Farge wydaje polecenie aresztowania w dniu 4 września 1944 Mariusa Berliet a w kilka dni później również jego synów Paul’a i Jean’a⁶⁴.

Jedną z przyczyn aresztowania Berlietów była m. in. tajna narada członków „Resistance” z Radą Rodziny Berliet w marcu 1944, podczas której Marius Berliet i synowie odmówili współpracy z Resistance w akcjach sabotażu polegających m. in. zaprzestania produkcji wojskowej dla Niemców. Ta odmowa współpracy zakiełkowała w członkach „Resistance” z ramienia lewicy potrzebę dokładnego „prześwietlenia” całej działalności Berliet’ów podczas okupacji. Szczególnie współpracy z niemiecką firmą Bussing NAC i firmą Ludwika Renault, także produkującej samochody dla Niemców w czasie okupacji. Prześwietlenia również powiązań z bankami rządu Vichy i bankami niemieckimi i zebrania dostatecznych dowodów,

⁶¹ Interwencjonizm państwowy – [polityka](#) aktywnego oddziaływania [państwa](#) na przebieg procesów gospodarczych, przeciwieństwo [liberalizmu](#) gospodarczego. Zwolennicy interwencjonizmu wskazują na trzy główne jego cele: ograniczenie [bezrobocia](#) do poziomu uznanego za niezbędny, a nawet korzystny dla [gospodarki](#), pobudzenie [popytu](#) globalnego, którego niedostateczny poziom uznaje się za jedną z przyczyn wahań [koniunkturalnych](#), podniesienie tempa [wzrostu gospodarczego](#). Do głównych narzędzi pozwalających realizować [politykę interwencjonizmu](#) należą: podejmowanie przez państwo przedsięwzięć inwestycyjnych pozwalających zwiększyć zatrudnienie bez wzrostu podaży dóbr i usług (np. [roboty publiczne](#)); [dotacje](#) do nierentownych [przedsiębiorstw](#) lub ich [nacjonalizacja](#); [protekcjonizm](#) w zakresie [handlu zagranicznego](#); [polityka pieniężna](#); [polityka fiskalna](#); [polityka finansowa](#). Zakres i wykorzystanie tych narzędzi zależy od potrzeb gospodarki, wynikających przede wszystkim ze stopnia jej rozwoju oraz aktualnego stanu [koniunktury](#). [Polityka interwencjonizmu](#) państwowego stwarza zagrożenie [inflacją](#), wynikające ze zwiększonych wydatków [budżetu państwa](#) ([deficyt budżetowy](#)). Źródłem jej finansowania jest najczęściej [dług publiczny](#).

⁶² Yves Farge jest polityk francuski, urodzony 19 sierpnia 1899 w Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône), zmarł 31 marca 1953 r. w wypadku samochodowym w Tbilisi (Gruzja , ZSRR). Mimo, że był blisko związany z francuskimi komunistami, to nie należał do PCF i raczej od nich stronił. Po wyzwoleniu Francji od 8 stycznia do 16 grudnia 1946 był ministrem żywności w rządzie Georges’a Bidault. Zastąpił wówczas jako bezwzględny w walce z czarnym rynkiem i spekulacją. Uczestniczył w założeniu Ruchu na rzecz Pokoju w 1947 . Był prezesem aż do śmierci. Był także członkiem Światowej Rady Pokoju . Za działania w walce o pokój, został odznaczony Nagrodą Stalina dla Pokoju pośmiertnie w 1953 roku.

⁶³ Jean Joseph Marie Gabriel de Lattre de Tassigny (ur. 2 lutego 1889 w Mouilleron-en-Pareds, zm. 11 stycznia 1952 w Paryżu) – francuski wojskowy, marszałek Francji. Dowódca dywizji w kampanii 1940 roku. Później generał armii Vichy; w 1941 naczelny dowódca wojsk francuskich w Tunezji. W 1942 roku dowódca dywizji we Francji kontynentalnej. Za próbę stawiania oporu wkraczającym w listopadzie 1942 roku do strefy nieokupowanej Niemcom aresztowany, zdegradowany i skazany na długoletnie więzienie. W 1943 roku zbiegł z więzienia. Od 1943 w siłach zbrojnych Wolnej Francji; dowódca francuskiej 1 Armii. Reprezentował swój kraj przy podpisaniu w Berlinie aktu bezwarunkowej kapitulacji Niemiec

⁶⁴ Francois G. Dreyfus „Patriotyzm Francuzów pod okupacją niemiecką” Editions de Paris, 2000 str. 149

aby postawić po zakończeniu wojny niezbitych dowodów na kolaborację Berliet'ów z Niemcami.

Innymi zarzutami wobec Berlietów było stłumienie w 1942 roku strajku pracowników, przeciwko wysyłaniu robotników z fabryk Berlieta na roboty do Niemiec, pod pretekstem kształcenia w nowych technologiach. Wśród wielu wysyłanych na roboty byli ludzie związani z lewicą. Strajk z 1942 roku stłumiono przy pomocy Milicji Petain'a, która współpracowała także z niemieckim gestapo.

Resistance uznała ten fakt jako jeszcze jeden dowód na potwierdzenie pewnego rodzaju współpracy Berliet'ów z gestapo w celu likwidacji ludzi niewygodnych⁶⁵. Ostatecznie podczas procesu w 1946 roku nie udało się do końca udokumentować tych zarzutów.

W wyniku długiego procesu (rozpoczął się dopiero 6 stycznia 1946 roku), pełnego niejasności, nadinterpretacji prawnej, czy czasami politycznych przepychanek, który w efekcie stał się procesem politycznym inspirowanym m. in. przez PCF Marius Berliet otrzymuje karę więzienia 2 lata (ostatecznie, ze względu na wiek, zamieniony na areszt domowy), a synowie po 5 lat pracy przymusowej i zakaz przebywania w okręgu Lyon i okręgach przylegających do okręgu Lyon.

Sąd orzeka również konfiskatę fabryk Berlieta na rzecz państwa⁶⁶. Rodzinna willa Esquirol Avenue w Lyonie, wybudowana w latach 1913 i rozbudowana w 1916 i utrzymane w stylu Art Nouveau przez mistrza szklarstwa Jacquesa Grubera i stolarza Louis Majorelle, staje się siedzibą komendy wojskowej USA we Francji⁶⁷.

Do fabryk wchodzi zarząd komisaryczny na czele którego z polecenia Komisarza Yves Farge staje inżynier z zakładów Berlieta – Mosnier Marcel członek PCF, wspierany przez Alfreda Bardin. Ich zadaniem jest uruchomienie produkcji, ale faktycznie mają doprowadzić zakłady do upadłości, co pozwoli na ich znacjonalizowanie. Zakładem kieruje tzw. „Rada czterech” reprezentująca lewicowe i centrowe związki zawodowe. Okres rządów w latach 1944-47 „Rady czterech” w historii Berlieta nazywany jest „Eksperymentem Berliet”, który kończy się wraz z ogłoszeniem przez załogę Berlieta 5 listopada 1947 roku strajku generalnego. Jedno z głównych haseł strajku, to odwołanie „Rady czterech” i odrzucenie haseł autorytaryzmu⁶⁸ aparatu produkcyjnego.

Strajk kończy się dopiero 10 grudnia 1947 roku wraz z odwołaniem Mosnier Marcel'a przez ówczesnego ministra produkcji przemysłowej Roberta Lacoste. Na jego miejsce powołuje on Armand'a Ansay, który ma zwiększyć produkcję nawet kosztem jakości. Takie wytyczne niestety, dość szybko skutkują odejściem od firmy Berliet stałych, dużych klientów (w tym największego - armii francuskiej). Wpływy do skarbu państwa drastycznie maleją.

⁶⁵ <http://operationpoulpe.blogspot.com/2012/08/andre-gerin-le-communiste-qui-aime-les.html>

⁶⁶ Louis Muron – „Marius Berliet 1866-1949” wyd. ELAH - 1995

⁶⁷ Dzisiaj jest siedzibą Fundacji Mariusa Berlieta

⁶⁸ Autorytaryzm – system rządów (reżim polityczny), opartych na autorytecie charyzmatycznego przywódcy, a często także na jego politycznym zapleczu.

Oczekiwany szczególnie przez członków PCF „Eksperyment Berliet⁶⁹” kończy się totalną klapą i powoduje, że rząd francuski odchodzi od planowanego upaństwowienia zakładów Berliet i przekazuje w ręce rodziny Berliet całą firmę wraz z aktywami w 1949 roku.

I to jest właściwie jedyny wątek, który mówi o współudziale francuskich komunistów i związkowców z nurtu lewicowego w zarządzaniu firmą Berliet. Po nim nigdy więcej PCF nie miała już tak dużych wpływów jak w latach 1944-1949. Właściwie były one marginalne i dodatkowo, szczególnie po 1955 roku skrupulatnie obserwowane i eliminowane.

W 1949 wolność odzyskują Marius Berliet i jego synowie, a rodzinny interes wraca w ich ręce niemal dosłownie w stanie agonialnym. W 1949 roku firma zatrudnia ok. 5 tysięcy ludzi (w roku 1940 zatrudniała ponad 28 tysięcy ludzi, a w 1944 ok. 20 tysięcy). Z ledwością jest w stanie wyprodukować dziennie 17 pojazdów (w 1940 produkowała nawet 300 sztuk dziennie). Niestety, w kwietniu 1949 roku umiera Marius Berliet a na czele firmy staje Emile Perfect inżynier z zakładów Arts & Craft bliski współpracownik Mariusa Berlieta od 1935 roku.

Jego zastępcą zostaje Paul Berliet.

Nowe kierownictwo, nowe zarządzanie czyli marginalizowanie interwencjonizmu państwowego w zakładach Berliet

Najważniejsze zadanie od 1950 roku dla firmy Berliet to, wdrożyć nowe projekty⁷⁰ i przywrócić zaufanie klientów, jak również przywrócić stare, wypracowane metody organizacji pracy wypracowane przez ojca Marius'a Berliet. Czyli ponowna racjonalizacja produkcji, wprowadzenie niektórych zasad Taloryzmu i chronometrażu. Również ograniczenia działalności związków zawodowych, szczególnie z nurtu lewicowego (wspomnienia z lat 1944-49 mimo, że z czasem słabły, jednak do samej śmierci Paul'a Berliet'a dawały o sobie znać z pewną nie zawsze widoczną niechęcią nie tylko do francuskiej lewicy).

Okres 1950 – 1954 u boku Emile Perfect to okres wzmożonej odbudowy pozycji firmy na rynku francuskim, nieraz kosztem pracowników, co skutkuje kolejnymi konfliktami nie tylko na tle ekonomicznym, ale i socjalnym, które po kilku godzinach są dławione w zarodku, nie mogąc rozprzestrzenić się na całe zakłady. Najczęściej powstawały one w najbardziej newralgicznych punktach zakładów – blacharni i lakierni, które w tamtych latach decydowały nie tylko o zwiększeniu produkcji, ale również dotrzymaniu terminów dostaw, które zgodnie z teorią Mariusa Berlieta, a potem Paul'a były najważniejsze w budowie marki i pozycji na rynku.

W 1954 roku Paul Berliet obejmuje kierownictwo rodzinnej firmy.

⁶⁹ Więcej i szczegółowiej o „eksperymentach” można przeczytać na:

<http://bataillesocialiste.wordpress.com/2009/12/25/1%E2%80%99experience-berliet-et-son-sabotage-par-les-politiciens-1948/>

⁷⁰ Projekty GLR- produkcja dużych, ciężkich ciężarówek o udźwigu ponad 10 ton, GLM – produkcja dużych ciężarówek do 10 ton ładowności i intensywny rozwój produkcji autobusów miejskich, międzymiastowych z serii PCK

Zbierając materiały do tekstu natknąłem się na bardzo ciekawy film ukazujący firmę Berliet w 1957 roku i wywiad z Paul'em Berliet tłumaczącym pracę fabryk, jak także ukazującym jego plany. Film niemal idylliczny zaczynający się syreną fabryczną, ukazujący przyfabryczne osiedla robotników Berliet'a z małymi przydomowymi ogródkami a wśród nich uśmiechniętych idących do fabryk robotników, kupujących w fabrycznych bufetach swoje bagietki. Jednym słowem sielskość, ogólne zadowolenie. Jednak gdy patrzy się na krótkie przejazdy po fabrycznych halach i pracę ludzi widać jak jest ona wykorzystana do maksimum zarówno pod względem chronometrażu ludzkiej pracy, jak również maksymalnego wykorzystania miejsca pod maszyny. Wszystko pod potrzeby zwiększenia produkcji. Perfekcyjny transport międzywydziałowy i w halach montażu, gdzie nie ma możliwości na błędy. A błędy to strata czasu i kolejne kłopoty i koszty.

Mówi o tym także Paul Berliet w swoim wywiadzie. Stwierdza również, że pracuje niemal w każdą niedzielę i nie widzi w tym nic złego⁷¹. Jednak najważniejszą wypowiedzią są jego plany prawdziwej gospodarczej ekspansji Berliet'a poza Francję, a właściwie ich kontynuacja, która zaczęła się już w 1950 roku z Chinami, choć nie mówi o tym w wywiadzie.

Co prawda te pierwsze kontakty były nieudane z powodu braku stosunków dyplomatycznych, gospodarczych, ale nie zostały z tego powodu zarzucone w latach następnych.

Zmieniono jedynie sposób realizacji pomysłu m. in. poprzez dostawy ciężarówek Berliet'a przez jego fabrykę Berliet-Maroc w 1958 roku. Te dostawy z czasem zaowocowały wybudowaniem fabryki w Chinach dużo wcześniej niż w Polsce i wcale nie miały na celu wspieranie chińskich komunistów, a raczej stworzenie przyczółku na ogromny azjatycki rynek zbytu dający znaczne korzyści finansowe. Stworzenie przyczółku, który mógłby rywalizować z japońskim przemysłem samochodowym wspieranym przez Amerykanów, którzy nota bene, coraz bardziej i intensywniej „instalowali” swoje firmy motoryzacyjne również w Europie.

Wiedział o tym Paul Berliet. Wiedział, że z czasem ta amerykanizacja przemysłu motoryzacyjnego⁷² zagrozi europejskim producentom samochodów. Dostrzegał coraz bardziej drapieżną politykę amerykańskiego ekspansjonizmu⁷³ gospodarczego, która może zagrozić także jego zakładom.

A czy w tym myśleniu był też jakiś element „odegrania się” na Amerykanach za zabrane jego rodzinnego domu, jak czasami można przeczytać we francuskich materiałach na ten temat?

⁷¹ <http://fresques.ina.fr/rhone-alpes/fiche-media/Rhonal00114/paul-berliet-et-son-usine.html>

⁷² Amerykanizacja europejskiego przemysłu zaczęła się niemal od skończenia II wojny światowej. Początkowo na zasadzie odbudowy przedwojennych powiązań firm amerykańskich z niemieckimi. M. in. Opla, MAN'a. Odbudowa, w której początkowe udziały były pół na pół, ale z czasem większość akcji przechodziła w ręce amerykańskie. Podobnie było w wielu innych gałęziach niemieckiego przemysłu, szczególnie związanego z produkcją wojskową. Po 1949 roku amerykański ekspansjonizm wchodził do Francji, Wielkiej Brytanii m. in. za sprawą planu Marschala

⁷³ Ekspansjonizm – termin określający [politykę](#), polegającą na rozszerzaniu wpływów politycznych i ekonomicznych kosztem innych [państw](#) lub na opanowywaniu obcych terytoriów.

Raczej nie, było to tylko i wyłącznie myślenie biznesowe odziedziczone po ojcu, które miało skutecznie i bez skrupułów odbudować potęgę rodziny Berliet. Potęgę, którą z czasem trudno było okiełznać francuskiemu interwencjonizmowi państwowemu w główne gałęzie francuskiej gospodarki.

M. in. w przemyśle motoryzacyjny, który wielkością produkcji jeszcze na początku lat 50-tych ustępował jedynie amerykańskiemu.

Gaullizm motorem napędowym Berliet'a

Ten niebywały rozwój firmy Berliet, po 1950 roku miał jeszcze jeden bardzo ciekawy i dość istotny wątek, prawdziwie szczerzej przyjaźni z generałem Charles de Gaulle, który sprzyjał niektórym pociągnięciom biznesowym Paul'a Berliet'a.

Czy owa przyjaźń była odkupieniem win generała za lata 40-te, za jego ciche przyzwolenie na eksperymenty działaczy PCF na fabrykach Berliet'a?

Raczej nie.

Do realizacji wielu wizji i planów politycznych, gospodarczych de Gaulle'a, nazwanych później Gaullizmem⁷⁴, był potrzebny człowiek rzutki, energiczny, w miarę niezależny od państwowych finansów, którymi w latach 50-tych rządili głównie socjaliści i komuniści. Człowiek kierujący się myślami chrześcijańskimi o poglądach konserwatywnych i liberalnych. Ideальnym kandydatem i wykonawcą wielu doktryn de Gaulle był Paul Berliet.

Charles de Gaulle stanął na czele państwa francuskiego 3 czerwca 1944 roku tworząc na bazie Francuskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego (CFLN) Tymczasowy Rząd Republiki Francuskiej (GPRF). We wrześniu (9 września) 1944 roku uzupełniono rząd o socjalistów i komunistów. Głównym celem GPRF było doprowadzenie do tego, aby wyzwolane przez aliantów (Anglię, USA) tereny Francji nie podlegały okupacji przez aliantów, a były zarządzane przez władze francuskie. W dniu 16 listopada 1945 roku stworzył trójpartyjny gabinet na bazie Ruchu Republikańsko-Ludowego i socjalistów, do którego formalnie weszła Francuska Partia Komunistyczna (PCF). Gabinet miał stworzyć konstytucję dla IV Republiki. Jednak podczas prac Komitet Konstytucyjny (dzięki aktywności PCF) ograniczył władzę prezydencką, co nie spodobało się De Gaulle'owi. Odszedł z rządu w styczniu 1946 roku. Zdążył jeszcze przed odejściem ułaskawić ponad 1000 osób skazanych za kolaborację z rządem Vichy. W wielu sprawach zarządził nowe dochodzenia i wyjaśnienia. Również w

⁷⁴ Gaullizm – to myśl polityczna i [ruch polityczny](#), którego podstawy stworzył [Charles de Gaulle](#) (1890-1970), [generał](#), polityk, [prezydent V Republiki Francuskiej](#) w latach 1959-1969. Doktryna gaullizmu łączyła liczne elementy nadające jej [prawicowość](#) w powojennej historii [Francji](#). Główne składniki doktryny: myśl chrześcijańska - opieranie zasad polityki na zasadach chrześcijaństwa, [konserwatyzm](#), [liberalizm](#), [pragmatyzm](#) polityczny, liczne elementy [bonapartyzmu](#), oraz nawiązywanie do chwalebnej historii Francji.

sprawie rodziny Berliet. Być może to zarządzenie wpłynęło na nieco łagodniejsze, późniejsze wyroki dla rodziny Berliet.

Mimo, iż de Gaulle nie uczestniczył aktywnie w życiu politycznym Francji w latach 1955-58, to utrzymuje stosunki z rodziną Berliet widząc w jej poczynaniach gospodarczych przeciwwagę dla upaństwowionego przemysłu motoryzacyjnego zdominowanego w zakresie kierownictwa przez siły lewicowe (m. in w Chausson, Renault, które były wówczas prawdziwymi twierdzami członków PCF).

Popiera i wspiera ekspansję gospodarczą Paul'a Berliet'a w 1957 w Algierii związanej z budową pierwszej zamorskiej fabryki Berliet'a, która będąc pod kontrolą Francji pośrednio będzie wpływać na znaczenie gospodarcze także nad byłą kolonią. Wiedział, że ruchów narodowo-wyzwoleńcze w północnej Afryce nie uda się powstrzymać i należy myśleć nad stworzeniem francuskiej wspólnoty gospodarczej z byłymi koloniami i w ten sposób zachowanie pewnej pozycji mocarstwowej Francji w byłych koloniach.

W związku z trudną do opanowania sytuacją w Algierii i znalezieniem się Francji na skraju wojny domowej, w maju 1958 roku prezydent René Coty zaprosił de Gaulle'a do powołania rządu ocalenia narodowego. Jako premier przygotowywał projekt nowej konstytucji, którą w referendum 28 września 1958 roku poparły europejska część Francji i terytoria zamorskie.

W 1958 roku zostaje otwarta fabryka Berliet w Ruiba (20 km od Algieru)⁷⁵.

Niejako za ciosem, realizując swoje rozmowy z lat 50-tych z de Gaulle'em otwiera w 1958 kolejną fabrykę w pobliżu Casablanki w Maroku (Berliet-Maroc).

Również w 1958 roku wzrasta eksport ciężarówek z Berliet-Maroc do Chin.

Stworzona w 1950 roku, a udoskonalona w połowie lat 50-tych ciężarówka GLR zyskuje coraz większe uznanie we francuskich siłach zbrojnych zaangażowanych w konflikty zbrojne w swych koloniach. Również zyskuje uznanie innych armii (Belgia, Portugalia) zaangażowanych w wojny kolonialne w Afryce. Duże zakupy (ponad 1000 sztuk rocznie) doprowadzają do otwarcia w Portugalii w 1963 roku montowni Berliet w miejscowości Tramore. Powstaje oddział Berliet Tramore. Powstaje również montownia w Hiszpanii.

Jeszcze pod koniec lat 50-tych Berliet staje się numerem „1” francuskiej, eksportowej gospodarki. Wielkością swojej produkcji wyprzedza nawet państwowe Saviem i Renault.

Nie może pozostać to nie zauważone przez obie firmy, które przystępują do gospodarczej kontrofensywy przeciwko Berliet.

Wybory w 1958 skutkują kolejną porażką socjalistów i komunistów we Francji.

Taki stan rzeczy umacnia pozycję zarówno de Gaulle'a jak i Berlieta i zachęca do dalszej niezależności od polityki USA, za którymi obaj gracze zbytnio nie przepadali. Wielokrotnie, coraz odważniej manifestując to w późniejszym czasie.

⁷⁵ Przekształcona po 1970 roku z Sonacome i następnie SNVI. W swoim profilu ma produkcję głównie samochodów ciężarowych, choć w kooperacji z Mercedeselem produkuje samochody wojskowe m. in. dla algierskiej armii

Niebywała dynamika rozwoju firmy, jej produkcji powoduje powstanie w 1962 roku w Lyonie własnego centrum projektowo-wdrożeniowego nowych konstrukcji jak również własnych biur marketingowych nastawionych na dalszą ekspansję firmy Berliet na światowe rynki. Już w 1962 roku Centrum zatrudnia ponad 1000 inżynierów.

W 1964 roku Charles de Gaulle wbrew stanowisku USA uznaje Chińską Republikę Ludową w styczniu 1964 i nawiązuje stosunki dyplomatyczne.

Wizyta Charles'a de Gaulle'a w Chinach w 1965 roku, w którego ekipie jest Paul Berliet, pozwala na podjęcie ze zdwojoną siłą ekspansji Berlieta w Chinach. Dobra opinia chińskich odbiorców, szczególnie chińskiej armii, przyspiesza zakup licencji i budowę dużej fabryki w Chinach. We Francji w 1966 szkołą się chińscy inżynierowie, technicy i w 1966 roku rusza masowa produkcja ciężarówek GLR.

Zacieśnienie współpracy gospodarczej Francji z Chinami nie pozostaje bez echa również w Związku Radzieckim, który zabiega o nawiązanie współpracy z Berlietem i jest zaniepokojony francuską obecnością w Chinach, z którymi w tamtym okresie miał naprawdę złe stosunki polityczne i gospodarcze. Uruchomienie fabryki z dużymi mocami produkcyjnymi dużych, przydatnych dla wojska ciężarówek, także nie było bez znaczenia. Zabiegi dyplomatyczne doprowadzają do wizyty premiera ZSRR Aleksieja Kosygina w fabryce Berlieta i w 1966 roku skutkuje podpisaniem umowy na dostawę silników do produkowanych przez zakłady w ZSRR ogromnych ciężarówek m. in. Bielaz.

Z czasem dostawa miała się stać przyczynkiem do podpisania licencji, jednak do niej nie doszło.

Właściwie wszędzie (poza Rumunią) gdzie był z wizytą zagraniczną de Gaulle był w jego zespole Paul Berliet i przeważnie dochodziło po tych wizytach do podpisania kolejnych kontraktów na dostawę licencji na produkty marki Berliet. Jedynym wyjątkiem była chyba tylko Kuba, gdzie Paul Berliet przy akceptacji de Gaulle'a sam zainicjował budowę montowni autobusów w kubańskim mieście Mariel wraz z odpowiednim zapleczem portowym do wywozu kubańskiego niklu w zamian za autobusy. Niklu bardzo potrzebnego stalowniom Berliet'a.

Warto dodać, że pierwsze kontakty Berliet'a z Kubą były już w 1964 roku, kiedy to m. in. z angielskim Lelandem dostarczającym autobusy miejskie, dostarczał swoje ciężarówki. Było to pewne polityczne zagranie wobec USA, które wówczas stosowało tzw. blokadę gospodarczą wyspy.

Jako ciekawostkę warto obejrzeć w tym temacie Polską Kronikę Filmową z 1964 z numerem 50B a w niej filmowy news z Kuby, który najlepiej podkreśla interesy firmy a nie pomoc dla walczącej Kuby i kubańskich komunistów.

Project Cuba

W niewielkiej miejscowości Mariel koło Hawany z kredytów udzielonych przez m. in. przez Berliet'a w 1968 roku rozpoczęto budowę montowni, mogącej w pierwszym etapie

produkować na potrzeby kubańskie ok. 200 autobusów rocznie⁷⁶. Po dalszej rozbudowie jej moce produkcyjne miały wzrosnąć, co pozwoliłoby na eksport autobusów do krajów południowoamerykańskich. Głównie do Brazylii w zamian za kauczuk potrzebny do wyrobu opon, które w produkcji motoryzacyjnej są równie istotne jak silniki.

Wybór tej miejscowości nie był przypadkowy, gdyż leży ona nad naturalną dużą zatoką o tej samej nazwie idealnie nadającą się na wybudowanie dużego portu nie tylko mogącego przyjmować duże dostawy francuskich autobusów w częściach, ale również mogącego wywozić rudy niklu⁷⁷, wydobywane na Kubie, których złoża oceniane są jako 3 na świecie pod względem wielkości. Przewidywano również budowę niewielkiej przetworni rudy, aby wywozić także półprodukty. Planowano również wywóz chromu i kobaltu, które posiada Kuba. Port w pobliżu Kanału Panamskiego, Florydy, zasadniczo kubański, ale w pewnej części francuski to, łatwiejszy start na ekspansję gospodarczą z wyrobami f-my Berliet na Amerykę Południową.

Paul Berliet znakomicie zdawał sobie sprawę, że uruchomienie montowni na Kubie, to dostęp do tanich surowców hutniczych i odlewniczych (nikiel służy m. in. do produkcji stali nierdzewnych). Tanie nierdzewne blachy, to zwiększenie trwałości pojazdów, to lepsze, trwalsze silniki, itd.

Cały kubański projekt Berliet'a nazwano „Project Cuba”, który nawiązywał swą nazwą do nieudanej akcji CIA przeciwko Kubie w 1962 roku. Ta przewrotna nazwa, była kolejnym manifestowaniem Berliet'a swojej niechęci do USA.

Ta przewrotna, ale jednak przemyślana działalność gospodarcza Berliet'a, bardzo spodobała się nie tylko na Kubie, ale w całym bloku krajów RWPG.

Jednak coraz częściej prywatna polityka gospodarcza Berliet'a zaczynała się nie podobać nie tylko w USA, ale i w samej Francji. Z czasem trzeba było za nią słono zapłacić.

Niestety, do 1974 roku w kubańskim Mariel udało się zrealizować tylko część tego projektu – wybudowano fragment nabrzeża i kilku hal montażowych, ale w 1969 roku rozpoczęto pilotażową produkcję autobusów, które można było zobaczyć jeszcze w 2008 roku na ulicach kubańskiego miasta Santa Clara.

Co ciekawe, po latach (dokładnie w latach 2009-14) powrócono do tego pomysłu i dokończono m. in. za pieniądze Brazylii (ok 1 miliarda \$) i Rosji (100 milionów \$) budowę portu i montownię autobusów „Diana”, na bazie rosyjskich GAZ (PAZ – 32053)⁷⁸. Rocznie

⁷⁶ Pierwsze rozmowy w sprawie budowy montowni na Kubie rozpoczęły się jeszcze w 1966 roku. Zapewne pewną inspiracją, jak i przyzwoleniem była wizyta radzieckiego premiera Kosygina w Zakładach Berliet w 1966 roku. Polityczne wspieranie budowy montowni na Kubie przez ZSRR było także pewną „polityczną zagrywką” ZSRR względem USA.

⁷⁷ Największe kopalnie rud niklu znajdują się w Moa i Nicaro, przy rudach niklu występują dość bogate złoża manganu, chromu, kobaltu

⁷⁸ Umowa z Kubą jest częścią ekspansji firmy GAZ na rynek południowo-amerykański. Autobus powstaje w ramach joint venture również z brazylijską firmą Caisa grupą Unecamoto BUSSCAR w Guanajay, na przedmieściach Hawany. Źródło: Cubastandard.com – Cuban Business and Economic News

na Kubie ma być montowanych ok. 300 mikrobusów „Diana”. Spłatą za port i m. in. montownię ma być współdziałanie w formie holdingów gospodarczych firm brazylijskich, rosyjskich wraz z kubańskimi przy wydobywaniu rud niklu, jak również wspólna eksploatacja bogatych złóż ropy naftowej na dnie oceanu w pobliżu Kuby⁷⁹.

Gen. de Gaulle z wizytą przyjaźni w Polsce

Oczywiście nie mogło zabraknąć Paul'a Berliet'a również podczas wizyty de Gaulle'a w Polsce we wrześniu 1967. Prawdopodobnie podczas oficjalnych spotkań de Gaulle'a z polskimi władzami Paul Berliet dość intensywnie rozpoznawał potrzeby polskiego rynku motoryzacyjnego z tzw. autopsji. Dzięki dobremu rozeznaniu polskich kłopotów z produkcją nie tylko autobusów, ale również dużych ciężkich ciężarówek po powrocie do Francji dość szybko opracował propozycję najpierw dostaw autobusów do montażu, a z czasem przejęcia przez Polskę licencji na ich produkcję. W maju 1968 do polskiej Centrali Handlu Zagranicznego „Polmot” dotarła stosowna oferta a w kilka miesięcy później odpowiednie autobusy. Nie tylko te najbardziej potrzebne w postaci autobusów miejskich, ale także w wersji międzymiastowej – Berliet PR 250 Crusair 3⁸⁰, jako propozycja przyszłych autobusów dla PKS.

Oferta bardzo korzystna, gdyż nie tylko zawierała korzystne warunki spłaty licencji (wieloletnie spłaty z częściową możliwością spłaty produkcją na udostępnionych przez Berlieta rynkach zagranicznych), ale również proponowała późniejsze wejście firmy w produkcję dużych ciężarówek. Miała to być kontrpropozycja dla angielskiego Leylanda i austriackiego Steyr'a, które zabiegały o podjęcie wstępnej współpracy i następnie sprzedaży licencji. Kontrpropozycją była licencja ciężarówek z rodziny GBH (260-280).

Propozycja Berlieta była kusząca dla polskich władz.

W 1969 roku podjęto pierwsze rozmowy techniczne i handlowe, które miały zaowocować podpisaniem ostatecznego kontraktu w drugiej połowie 1970 roku. Jednak wzrastające polskie oczekiwania odnośnie ostatecznego wyglądu modelu, który będzie w przyszłości produkowany w Polsce przesunęły termin na rok 1971, a z czasem na 1972.

Kończąc ten wątek warto dodać jeszcze kilka mało znanych historyjek komunikacji miejskiej i produkcji autobusów w Polsce faktów. Faktów, które zapewne podważą i jak myślę wyjaśnią ostatecznie, że zakup licencji Berliet'a nie był zakupem politycznym, rzekomo ratującym upadającą firmę, w której większość udziałów mieli komuniści.

O tym, że na przełomie lat 60-tych i 70-tych nie mieli udziałów świadczą powyższe fakty.

⁷⁹ Rosjanie zamierzają zainwestować na Kubie kolejne 15 mln dolarów. Aleksiej Michajłowski, dyrektor zarządzający A1 podkreśla, że badania wykazały, iż w Nicaro znajduje się nie tylko nikiel, ale też żelazo, kobalt i chrom. Rosjanie zamierzają zainwestować na Kubie 15 mln dolarów. Aleksiej Michajłowski, dyrektor zarządzający A1 podkreśla, że badania wykazały, iż w Nicaro znajduje się nie tylko nikiel, ale też żelazo, kobalt i chrom.

⁸⁰ Kilka z nich po testach w początkach 1970 zostało w Polsce. Po jednym trafiły m. in. do Huty Lenina w Krakowie i do ZM „Ursus”. W kilka lat później były zakupione i użytkowane m. in. przez Zakłady Chemiczne w Policach do dowozu francuskich pracowników budujących zakłady. Kilka sztuk zakupił również „Orbis”.

Warto dodać, że w 1968 roku w zakładach Berliet miał miejsce ostatni bardzo poważny strajk inspirowany przez związki zawodowe. Strajk okupacyjny trwający 6 tygodni. Zakończony porażką związkowców i w ostateczności dalszym ich osłabieniem. Strajk, który wzmocnił jeszcze bardziej pozycję Berliet'a.

Dzięki przemyślanej ekspansywności biznesowej Berliet'a, przy dużej pomocy m. in. Charles'a de Gaulle'a, który próbował zmniejszyć francuski państwowy interwencjonizm gospodarczy, uważając, że jest szkodliwy dla rozwoju gospodarki, fabryka w latach 1967-1974 przeżywała prawdziwy rozkwit.

W 1967 roku zatrudniała ok. 17 tysięcy osób, a już w 1974 już ponad 24 tysiące. Średniorocznie przyjmowała do pracy 1000 osób, budowała wokół Lyonu kolejne zakłady (Project Berliet 60 km)⁸¹.

Znacząco zwiększała swą produkcję (w 1974 roku tylko w zakładach wokół Lyonu produkuje ponad 120 ciężarówek dziennie).

W 1974 zajmuje pierwsze miejsce we Francji w sprzedaży swoich wyrobów na eksport, zarówno ilościowym jak i wartościowym w sektorze samochodów ciężarowych, specjalnych, autobusów. Ponad 50 procent produkcji eksportowej jest sprzedawana poza Europą. W zestawieniu sprzedaży nie ujęto za 1973 rok sprzedaży licencji do Polski.

Była jedną z najbogatszych firm prywatnych we Francji z dużym potencjałem rozwojowym zagrażającym nie tylko francuskim państwowym firmom motoryzacyjnym (m. in. Renault, Saviem) dzięki licznym biznesowym fuzjom z Michelin i Citroen i innymi, ale również zagrażająca potencjalną dominacją nad angielskimi i niemieckimi rynkami produkcji motoryzacyjnej. Ten gwałtowny wzrost gospodarczy nie mógł być nie zauważony przez konkurencję, która jednoczyła siły do walki z Berliet'em i w końcowym efekcie chęci przejścia nad Berliet'em kontroli (początkowo Saviem + Renault). Jednoczyła się także z niemieckimi, angielskimi i amerykańskimi firmami chcąc zmniejszyć dominację Berliet'a w produkcji w określonych typach wozów⁸².

Francja nie potrzebuje prywatnego Berliet'a

Smierć Charles'a de Gaulle, zmiana polityki gospodarczej Francji za rządów Georges'a Pompidou promującego francuski interwencjonizm państwowy w gospodarkę narodową był znakomitą okazją do rozpoczęcia walki z Berliet'em. Jednak najostrzejsze formy przybrała dopiero po 1974 roku za przyzwoleniem francuskiego rządu, który chciał uderzyć w rodzinę Berliet i jej zakłady poprzez ich znacjonalizowanie.

Także przyczyną wchłonięcia Berliet przez Renault nie była zła kondycja finansowa gospodarcza zakładów, a rozgrywki polityczne francuskich socjalistów przy akceptacji

⁸¹ Project „Berliet 60 km”, zakładał budowę kolejnych zakładów w promieniu 60 km od zakładu macierzystego w Venissieux koło Lyonu. W kompleksie miały powstać również zakłady produkujące opony i zakłady chemiczne produkcji tworzyw sztucznych, olejów itd. Projekt zrealizowano w części poprzez budowę 4 zakładów z zakładanych 10-12

⁸² Jean Francois Grevet – Uniwersytet of Lille-North of France “The French automobile industry confronting the social, economic and environmental crisis of the 1970s (1968-1981) Lille 2010

francuskich komunistów, chcących znacjonalizować zakłady, które zagrażały fabrykom Renault, nota bene współrządzonym przez socjalistów i komunistów.

Jeśli już łączyć zakup licencji z francuskimi komunistami, wspieraniem francuskich komunistów przez polskie zakupy to, powinniśmy byli wybrać licencję Renault, a nie Berliet'a, bo w tamtym czasie właśnie zakłady Renault miały kłopoty.

Pozostaje zatem odpowiedzieć sobie na pytania: Jak to było z tą upadającą firmą i jej ratowaniem przez Polskę? Czy faktycznie upadała? Czy faktycznie komuniści w zakładach Berlieta potrzebowali polskiej pomocy?

Ja uważam, że nie. Zakup licencji był zwykłym, biznesowym, korzystnym dla Polski zakupem. Zupełnie pozbawionym jakichkolwiek znamion politycznych nurtu lewicowego. Chyba, że mówimy o polityce gospodarczej Francji przełomu lat 60-tych i 70-tych, a ta potrzebowała dalszej interwencji państwowej w rodzimy przemysł, by utrzymać pozycję swojej mocarstwowości.

A, że nie wyszło nam z tą licencją, to już zupełnie inna sprawa, w której w dużej mierze sami jesteśmy winni, ale o tym było wspomniane w artykule związanym z historią zakupu Berliet'a.

Włodzimierz Winek – wiwo,

lipiec 2014