

Andrzej Oryński

ZNANE I NIEZNANE FAKTY Z DZIEJÓW PAFAWAGU W RELACJI STANISŁAWA KOMOROWSKIEGO I TADEUSZA ORYŃSKIEGO

Opracowanie zawiera artykuł „Świadectwo tamtych dni” autorstwa mego Ojca Tadeusza Oryńskiego¹, stanowiący fragment Jego wspomnień² spisanych w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku, które uzupełniłem niepublikowanymi wspomnieniami Stanisława Komorowskiego, sporządzonymi po roku 2000. Wspomnienia te wraz z danymi biograficznymi udostępnił mi Maria Karwacka, córka S. Komorowskiego, i Jego syn Jerzy.

Autorzy opracowania opisali przebieg przejmowania przez władze polskie zakładów Linke-Hofmann (późniejszego Pafawagu) z punktu widzenia uczestników opisywanych wydarzeń, przeważnie mało lub zupełnie nieznanymi. Przedstawili też własne zdanie na temat działań osób i instytucji (nie tylko polskich), z którymi przyszło im współpracować. Tekst wspomnień pozostawiłem w kształcie nadanym im przez autorów, uzupełniając go biogramami autorów i przypisami. Fragmenty autorstwa S. Komorowskiego wyróżniłem kursywą.

Andrzej Oryński

Streszczenie: Opracowanie zawiera opis przejmowania i uruchamiania zakładów Linke-Hofmann (późniejszej Państwowej Fabryki Wagonów Pafawag we Wrocławiu) przez władze polskie po kapitulacji hitlerowskich Niemiec. Autorzy opracowania uczestniczyli w opisywanych zdarzeniach, znali więc do dziś mało znane fakty ukrywane w czasach PRL. Należą do nich m.in.:

- ogłocenie zakładów Linke Hofmann z maszyn i narzędzi przez wojska radzieckie po uprzednim usunięciu polskiej załogi, zabezpieczającej zakłady na polecenie władz państwowych,

¹ T. Oryński, *Świadectwo tamtych dni*, „Pafawag” nr 16 (668) z dn. 31.08.1981 r.

² Tenże, *Grupa operacyjna Wrocław*, „Odra” 1967, nr 5; tegoż: *To nie była tylko przygoda*, „Wiadomości” 1970, nr 26–30; *Narodziny Pafawagu*, „Przegląd Gospodarczy” 1975, nr 7; *Fundamenty przemysłu*, [w:] *Wspomnienia wrocławskich pionierów*, red. W. Suleja, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1995, s. 89–99. Maszynopis wspomnień A. Oryńskiego znajduje się także w posiadaniu Ossolineum oraz w Muzeum Miejskim we Wrocławiu.

- wysoce szkodliwa działalność zarządu miasta Wrocławia, który zmierzał do przejęcia przez miasto zakładów Linke-Hofmann i w tym celu pertraktował na własną rękę z lokalnym władzami radzieckimi losów tego zakładu,
- starania o uzyskanie od władz radzieckich maszyn i urządzeń, które mogłyby zrekompensować wywiezione przez nie wyposażenie zakładów.

Słowa kluczowe: dokumenty, dyrektor, grupa operacyjna, maszyny, minister, pełnomocnik, plan, Wrocław, zakłady.

Notki biograficzne:

Stanisław Maurycy Komorowski („Edom”) ur. 19.05.1917 r. w Paryżu, zm. 28.09. 2007 r. w Warszawie, syn inż. Jerzego Komorowskiego, naczelnego dyrektora zakładów Lilpop, Rau i Loewenstein. Absolwent Liceum im. Batorego w Warszawie i krakowskiej Akademii Górniczo-Hutniczej. We wrześniu 1939 r. walczył w obronie Warszawy. W czasie okupacji pracował w konspiracyjnym Biurze Wojskowym Przemysłu w Szefostwie Biur Wojskowych KG ZWZ/AK: najpierw w oddziale Bohdana Zenowicza, a następnie w grupie dowodzonej przez Mikołaja Gutowskiego, przygotowującej objęcie i uruchomienie po wojnie zakładów Linke-Hofmann we Wrocławiu. Od lutego do kwietnia 1945 r. działał w Grupie Operacyjnej Górny Śląsk i Centrali Żelaza i Stali w Katowicach; od maja do sierpnia 1945 r. jako szef sztabu Grupy Operacyjnej Dolny Śląsk, pełnomocnik Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów (KERM), a następnie dyrektor – najpierw techniczny przyszłego Pafawagu, a potem, do października 1948 r., jego dyrektor naczelny. W latach 1948–1949 był dyrektorem naczelnym FSO w Warszawie; w latach 1949–1960 kierownikiem Wydziału Organizacyjnego ZST (Warszawa), PROZAMET, w latach 1961–1965 zatrudniony w biurze handlu zagranicznego CEKOP, a w latach 1965–1972 pracował dla ONZ w Sekretariacie Komitetu Ekonomicznego ds. Afryki w Addis Abebie; w latach 1972–1978 – w Komisji Planowania przy Radzie Ministrów. W 1968 r. doktoryzował się z ekonomii, habilitował w 1976 r. Od 1978 r. – profesor na Wydziale Geograficznym UW (specjalność: geografia ekonomiczna, gospodarka przestrzenna, planowanie, organizacja, zarządzanie).

Odznaczony m.in. Złotym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i Medalem XXV-lecia TMW „Rodło”.

Tadeusz Oryński ur. 9.07.1905 r. w Łodzi, zmarł 3.05. 1993 r. we Wrocławiu, z zawodu ekonomista. Przed 1939 r. pracował w państwowym przemyśle zbrojeniowym. Jako podporucznik uczestniczył w Wojnie Obronnej 1939 r. 3.10.1939 r. dostał się do radzieckiej niewoli, z której zbiegł wraz z kilkoma kolegami. Lata okupacji spędził w Charsznicy, pracując w Fabryce Przetworów Owocowych, należącej do jego teścia. Do Wrocławia dotarł 9.05.1945 r. wraz z Grupą Operacyjną Dolny Śląsk, zostając wkrótce szefem Grupy na miasto i powiat Wrocław, a następnie kierownikiem Delegatury Ministerstwa Przemysłu we Wrocławiu. W 1946 r. przeszedł do pracy w przemyśle wrocławskim, zajmując kierownicze stanowiska w Pafawagu,

następnie w Dolmelu i Zjednoczeniu Węgla Brunatnego. W 1952 r. opuścił Wrocław, obejmując przedsiębiorstwo zmarłego teścia, przejęte wkrótce na własność państwa. Pod koniec lat pięćdziesiątych podjął pracę w Państwowej Agencji Handlowej w Krakowie, a następnie zorganizował krakowski oddział Biura Obrotu Maszynami i Surowcami, zostając jego dyrektorem. W 1970 r. przeszedł na emeryturę.

Odznaczony: Złotym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, medalami: Za Wojnę Obronną 1939, XXV-lecia TMW „Rodło”, Zasłużony dla Miasta i Województwa Wrocławskiego.

Historia przejęcia przez władze polskie zakładów wagonowych Linke-Hofmann (późniejszy Pafawag) ma wszelkie cechy fabuły filmu sensacyjnego.

Plany przyłączenia do powojennej Polski Dolnego Śląska i przejęcia przez polską administrację zakładów Linke-Hofmann zrodziły się w 1942 r. w podziemiu. Brakuje danych, kim byli ludzie, mający w tej sprawie organizacyjne powiązania z Krajową Delegaturą Rządu Polskiego w Londynie, wiadomo jedynie, że bezpośrednio dyspozycje otrzymywał i kierował przygotowaniami inż. Mikołaj Gutowski, wybitny fachowiec i znakomity organizator.

W planach Polski powojennej wybrana kadra specjalistów z zakładów Lilpop, Rau i Loewenstein SA miała w imieniu Krajowej Delegatury Rządu objąć zakłady Linke-Hofmann i zorganizować je jako filię warszawskich zakładów w porozumieniu z AK/OP – Ochrona Przemysłu, stanowiącą specjalne oddziały AK. Już w okresie okupacji pracownicy „Lilpopa”, inż. Jerzy Klarner i inż. Gustaw Zieleniecki, zostali wydelegowani przez niemieckiego Treuhändera tego przedsiębiorstwa do zakładów Linke-Hofmann. Zdobyli tam plany przedsiębiorstwa i przewieźli je do Warszawy celem dokładniejszego ich opracowania. Wkrótce potem inż. Klarner został aresztowany przez Gestapo i zginął w czasie badań w Alei Szucha.

Działając w podziemiu – pisze Stanisław Komorowski – uczestniczyłem w realizacji dwóch działań: opracowaniu danych do wniosków reparacyjnych po wojnie, konkretnie w zakresie przemysłu odlewniczego, i przygotowaniu przejęcia zakładów Linke-Hofmann-Werke A.G. i uruchomieniu produkcji po wojnie. Jednocześnie otrzymałem nominację na dyrektora technicznego zakładu – nominacja była formalnie potwierdzona w lipcu 1945 r. przez Naczelnego Dyrektora Centralnego Zarządu Przemysłu Metalowego A. Kręglewskiego. Oba wspomniane zadania inspirowane i sterowane ze strony Delegatury Rządu dla mnie były wynikiem indywidualnych kontaktów osobistych, w pierwszym przypadku profesora Politechniki Warszawskiej Kazimierza Gierdziejewskiego, w drugim – eksdyrektora „Lilpop, Rau i Loewenstein S.A.” Mikołaja Gutowskiego. O ile pierwsze z tych zadań było indywidualnym, drugie miało charakter zbiorowy, łączyło się z kompletowaniem kadry kierowniczej zakładu, którego naczelnym dyrektorem mianowano M. Gutowskiego i było realizowane w ramach kadry kierowniczej „Lilpop, Rau i Loewenstein S.A.” (ewentualnie „Parowozu”, którego jednym z dyrektorów był M. Gutowski). [...]

W czasie okupacji dokonano dwóch wywiadów w wrocławskim zakładzie, zdobywając szkic planu zakładu oraz jego opis, w szczególności wydziału produkującego węglarki, który należało uruchomić w pierwszej kolejności. Kadra kierownicza została skompletowana, lecz niestety tylko niewielka jej część mogła wziąć udział w odbudowie i uruchomieniu zakładu.

Powstanie Warszawskie pokrzyżowało całkowicie plany dotyczące zakładów Linke-Hofmann. Przede wszystkim przestała istnieć zrównana z ziemią podstawowa baza operacyjna: zakłady Lilpop, Rau i Loewenstein SA. Kadra, mająca uruchamiać zakład, w części zginęła w czasie powstania, w części rozproszyła się po Polsce, część znalazła się na terenie zachodnich Niemiec, ewakuowana tam przez okupanta. Ludzie ci wrócili do kraju dopiero latem i jesienią 1945 r. Po wyzwoleniu centralnej Polski inż. Mikołaj Gutowski został mianowany naczelnym dyrektorem Południowego Zjednoczenia Przemysłu Metalowego w Katowicach, któremu, według ówczesnej struktury organizacyjnej, miał podlegać wrocławski przemysł metalowy, więc i zakłady Linke-Hofmann. Wrocław był obleżony i bronił się jeszcze. Naczelnym dyrektorem Centralnego Zarządu Przemysłu Metalowego inż. A. Kreglewski, znający dokładnie plany dotyczące zakładów Linke-Hofmann, włączył się czynnie do ich realizacji w warunkach zmienionych wydarzeniami wojennymi i desygnował inż. M. Gutowskiego na naczelnego dyrektora tychże po wyzwoleniu Wrocławia. Dyr. M. Gutowski zmobilizował odnalezionych pracowników Lilpopa, ściągnął ich do Katowic, zatrudniając przejściowo w Zjednoczeniu lub w pobliskich pokrewnych instytucjach. Na tej zasadzie najbliższy współpracownik dyrektora, inż. Stanisław Komorowski, przyjechał do Katowic i przyjął czasowo pracę w tamtejszej Centrali Żelaza i Stali. 9 maja 1945 r., trzy dni po kapitulacji Wrocławia, dyr. M. Gutowski mianował inż. S. Komorowskiego pełnomocnikiem Zjednoczenia Przemysłu Metalowego w Katowicach do zabezpieczenia zakładów Linke-Hofmann i wydelegował go w tym celu do Wrocławia.

Jak wspomina S. Komorowski: *10 maja dowiedzieliśmy się, że grupa pracowników przyszedłszy zarządu miasta Wrocławia pod wodzą dra B. Drobnera, znanego krakowskiego lewaka (formalnie rzecz biorąc PPS-owca, ale w gruncie rzeczy skrajnego utopijnego komunisty, uznanego w Polsce i w ZSRR za zasłużonego weterana ruchu, co nie przeszkadzało mu mieć w Krakowie dobrze prosperujące przedsiębiorstwo handlujące wyposażeniem sanitarnym) [...] 11 maja wyruszyłem autobusem ekipy Drobnera w tłoku i na stojąco w drogę do Wrocławia okrężną drogą przez Oleśnicę, lądując w okolicy dzisiejszej ulicy Trzebnickiej, gdzie znalazłem tymczasową kwaterę. Rano podjąłem próbę rozmówienia się z kimś z zarządu miasta, kto miałby zajmować się sprawami przemysłu. Drobnera nie było, była tylko pani wiceprezydent, nie pamiętam nazwiska³ z którą nie było o czym rozmawiać, ale znalazł się pan, który miał zostać wiceprezydentem od spraw przemysłu i handlu⁴ (nigdy nim nie został), który oświecił mnie co do zamierzeń Zarządu, a właściwie dra Drobnera,*

³ Chodzi o dr Józefę Filipowiczową, która krótko pełniła funkcję zastępcy B. Drobnera.

⁴ Chodzi o zastępcę prezydenta Drobnera inż. Kazimierza Kuligowskiego.

który umyślił sobie stworzyć z Wrocławia autonomiczne księstwo, zorganizowane jako komuna, której własnością będą wszystkie środki produkcji, z wszystkimi utopijnymi konsekwencjami, a mój rozmówca – naczelnym dyrektorem Linke-Hofmann. Pan ten obdarzony był ogromnym tupetem i korzystał z zaufania dra Drobnera, który – jak miałem się później przekonać – nie miał o przemyśle zielonego pojęcia. Jego fanfaronada ostrzegła mnie, że może to być człowiek szkodliwy a nawet niebezpieczny, więc nie odkryłem przed nim kart, a nawet nie ujawniłem pełnomocnictw i postanowiłem szukać innego oparcia niż ten zarząd z bajki marksistowskiej. I dobrze się stało, bo jeszcze tego samego ranka poznałem ekipę Czołówki Filmowej Armii Polskiej, czterech fajnych chłopaków z jeepem, pepeszami i kamerami, szukających czegoś ciekawego do fotografowania. Namówiłem ich na wycieczkę do Linke-Hofmann, dysponując bardzo prymitywnym planem miasta. Nie było to proste, niewiele barykad było rozebranych, niewiele ulic przejezdnych i jazda według planu prowadziła do ślepych zaułków. W końcu wjechaliśmy na jeszcze nie w pełni rozminowany teren tzn. przed frontem zrujnowanych baraków obozu koncentracyjnego, przed przyszłym Rw7 i budynku wydziału fabrykacji (stolarni) przyszłego Rw5 i stanęliśmy przed lakiernią Rwl, w której wówczas mieścił się montaż dziobów do V2. W budynkach Rwl znalazłem arcyciekawą rzecz: oprzyrządowanie montażowo-spawalnicze do montażu dziobów rakiet V2 (kilkadziesiąt stanowisk pracujących równolegle), mnóstwo rozrzuconych papierów, w tym instrukcje dotyczące m.in. szczelności dzioba rakiety i jego odkształcania się. Urządzenia te wkrótce wywieźli Rosjanie, zaklinając się później, że w tych budynkach niczego nie było. Nam urządzenia te nie były potrzebne, choć były technicznie bardzo interesujące. Wątpię, czy Rosjanie mogli je wykorzystać, mogły jedynie służyć jako koncepcja technologiczna oprzyrządowania wykonanego technologią budowy obrabiarek. Od filmowców dowiedziałem się o Grupie Operacyjnej, w której powitano mnie wręcz serdecznie, jakbym był starym znajomym. W zastępstwie szefa grupy, który rzadko w niej bywał, dokumenty podpisywał Tadeusz Oryński, który wkrótce został szefem Grupy, a ja jego zastępcą i szefem sztabu. Obaj zostaliśmy pełnomocnikami KERM. Mając czas i dostęp do materiałów technicznych i handlowych, wiedziałem o wrocławskim przemyśle więcej niż Grupa Operacyjna zorganizowana w Krakowie i wysłana do Wrocławia zanim jej członkowie zdążyli poszukać w Krakowie jakichś materiałów o Wrocławiu, o które nie było łatwo. Wpadli jednak na rewelacyjny pomysł zatrudnienia dla swoich potrzeb pracowników Izby Przemysłowo-Handlowej, którzy sprawnie zinwentaryzowali przemysł i handel wrocławski: co gdzie jest, w jakim stanie, co wymaga zabezpieczenia itd. [...] W dwa dni po zorganizowaniu niemieckiego zespołu w siedzibie Grupy Operacyjnej pojawił się dowódca NKWD na miasto Wrocław z adiutantem, działający równolegle z komendantem wojennym miasta, lecz niezależnie od niego. Oświadczył, że NKWD pragnie spenetrować największe w mieście skupisko zatrudnianych przez nas Niemców przez wprowadzenie do niego dwóch swoich ludzi. Propozycja ta niezbyt mi się podobała, obawiałem się, że działając „na chama” narobi nam kłopotów. Pułkownik jednak był inteligentny, od razu zorientował się, o co chodzi i uspo-

koil mnie mówiąc, że będą to pierwszorzędni ludzie, którzy przedstawią się jutro, co rozwieje moje obawy. Rzeczywiście następnego dnia przyszło dwóch Niemców tak obdartych i wynędzniałych, jak wszyscy Niemcy w mieście, przedstawiając się najpierw po rosyjsku, a następnie po niemiecku. Jeden był kupcem, mającym od wielu lat sklep z towarami żelaznymi na ul. Świdnickiej, nad którym mieszkał wraz z rodziną, drugi – pracownikiem magistratu. Obaj mieszkali i pracowali we Wrocławiu od przeszło 20 lat. Obaj powiedzieli mi, że mają nadzieję wkrótce wrócić do kraju, ale na razie muszą być jeszcze Niemcami. Na takich właśnie ludziach polegała potęga radzieckiego wywiadu.

Bezpośrednio po wizycie w zakładach Linke-Hofmann Komorowski złożył w siedzibie Grupy krótkie sprawozdanie z dokonanej wizji, podkreślając, że zakłady nie są obsadzone przez wojska radzieckie. Otrzymał wtedy formalną nominację na tymczasowego kierownika zakładów na druku według ustalonego wzoru w języku polskim i rosyjskim, a jako szef sztabu Grupy Operacyjnej od dnia 12 maja 1945 r. uzyskał pełne prawo do występowania wobec władz radzieckich w sprawach dotyczących kierowanego przez niego zakładu. Wystawiono mu też zezwolenie na nośzenie broni: automatu MP 40 i pistoletu typ F 38. Dla ochrony zakładów przydzielono inż. Komorowskiemu oddział dwudziestu kilku uzbrojonych strażników pod dowództwem sierżanta, z którymi S. Komorowski przeniósł się na teren zakładów i zajął je fizycznie. Sierżant zorganizował sieć stałych posterunków, a zorganizowani Niemcy prowizorycznie, ale szybko naprawili ogrodzenie. Posiłki dla straży i zatrudnionych Niemców były dostarczane na miejsce przez Grupę Operacyjną. Inż. S. Komorowski wysłał niezwłocznie do dyr. M. Gutowskiego meldunek o sytuacji i prosił o jak najszybsze przysłanie zespołu fachowców do obejmowania zakładów.

17 maja 1945 r. przybyła skierowana przez Zjednoczenie pięcioosobowa czołówka w składzie: inż. K. Lubiński, inż. Czesław Michalak, Józef Kosiński, Biel i Książek – wszyscy byli pracownicy Lilpopa. Polska kadra rosła w sposób zorganizowany i niezorganizowany. Przybywali nowi ludzie skierowani przez Zjednoczenie z Katowic i byli pracownicy Lilpopa, zdążający z różnych stron na własną rękę. Zgłaszali się również inni, chętni do pracy, bo praca w niebanalnej fabryce nęciła. Zostali skoszarowani na terenie zakładów, byli żywieni przez Grupę Operacyjną i poddani wojskowej dyscyplinie. Fachowcy, szczególnie C. Michalak i majster Książek dokonali inwentaryzacji budynków, ich stanu technicznego oraz inwentaryzacji maszyn i urządzeń, nanieśli stan faktyczny na szczegółowe plany. Zebrali wszelką dokumentację techniczną oraz niemal komplet planów. Brakowało tylko szczegółowych planów sieci kablowej i rurowej. Inwentaryzacja w opisanym wyżej zakresie była gotowa już w pierwszych dniach czerwca 1945 r.⁵ Całość dokumentacji przewieziono samochodem ciężarowym i zabezpieczono w magazynach Grupy Operacyjnej przy ul. Nowotki 15 (obecnie ul. Krupnicza). Krytyczny moment nastą-

⁵ Więcej na ten temat: S. Komorowski, *O Lilpopie i Lilpopiakach*, [w:] *Inżynierowie polscy w XIX i XX wieku*, red. J. Piłatowicz, Polskie Towarzystwo Historii Techniki, Warszawa 1994.

pił 12 czerwca 1945 r., gdy przybył oddział wojsk radzieckich pod dowództwem generała, aby objąć zakład celem dokonania demontażu maszyn i urządzeń. Straż przemysłowa nie chciała wpuścić na teren zakładu ani oddziału, ani generała. Rozmowa z inż. S. Komorowskim była spokojna i kulturalna w tonie, ale ultimatywna w treści. Straż i załoga musiały opuścić zakłady zgodnie z porozumieniem z 26 marca 1945 r., zawartym między Tymczasowym Rządem Polski a Dowództwem Armii Czerwonej, na którego podstawie Związek Radziecki miał prawo wywożenia urządzeń i maszyn z przedsiębiorstw niemieckich, znajdujących się na terenach położonych poza granicami Polski w 1939 r., a oddanymi administracji polskiej. Jedno tylko uzyskał Komorowski po dłuższej, niełatwej rozmowie: generał zgodził się na podpisanie formalnego odbioru zakładu, którego integralną częścią był spis maszyn i urządzeń. Z braku czasu i trudności w tłumaczeniu na język rosyjski wymieniono tylko rodzaj i ilość urządzeń bez charakterystyki technicznej, jedynie z podaniem określeń typu „mały”, „duży” itp. Po wrywkowym sprawdzeniu strona radziecka uznała protokół zdawczo-odbiorczy za zgodny z prawdą, na którym złożono podpisy i przybito pieczęcie. W ten sposób powstał paradoksalny akt prawny stwierdzający przekazanie nielegalnie zajętego mienia legalnemu przedstawicielowi legalnie administrującej tym mieniem władzy. Grupa Operacyjna nic już w tej sprawie zrobić nie mogła, przejęła więc całą polską załogę zakładów i zatrudniła ją przy swoich pracach. Inż. Komorowski wraz ze swymi ludźmi opuścił przekazany Rosjanom zakład i udał się do Legnicy, do pełnomocnika KERM na Dolny Śląsk inż. Jana Iwańskiego, *aby upoważnił mnie do natychmiastowego porozumienia się z płk. E. Szyrem, urzędującym w Gliwicach pełnomocnikiem rządu polskiego przy dowództwie I i IV Frontu. I tak się stało, tylko że po wyjeździe z Legnicy nastąpiły dalsze komplikacje*⁶. *Okolo 7-mej rano wylądowałem w Gliwicach. Pułkownik Szyr, rozpoznawszy sprawę, zebrał wszystkie dokumenty i zaraz pojechał do głównego dowództwa wojsk trofiejnych*⁷ *w Bytomiu, ale załatwić nic mu się nie udało. Rosjanie praktycznie rzecz biorąc zdemontowali cały zakład za wyjątkiem kilku ciężkich maszyn, które przeważnie zdemontowali, ale na szczęście większość zdemontowanych elementów nie wywieźli.*

Nieformalne przejęcie zakładu Linke-Hofmann zaraz po zdobyciu Wrocławia miało niewątpliwie cechy partyzanckiego działania, ale też czasy były niezwykle i usprawiedliwiały takie działania. Nie można też negować korzyści, jakie uzyskano: zabezpieczono teren zakładu bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych w okresie największego chaosu, zgromadzono i uratowano dokumentację techniczną, plany zakładu, urządzeń itp., bezzwłocznie dokonano inwentaryzacji wyposażenia i stanu zniszczeń, rozpoczęto prace przy porządkowaniu terenu. W tym momencie wkroczyli do akcji prezydent m. Wrocławia dr Bolesław Drobner i jego zastępca

⁶ W drodze powrotnej z Legnicy samochód Komorowskiego uległ wypadkowi, w którym inżynier doznał m.in. połamania żeber.

⁷ Zajmujących się rekwizycją mienia uważanego za radziecką zdobycz wojenną.

inż. Antoni Kuligowski. Podjęli próbę pertraktacji na własną rękę, mających na celu „ocalenie” części maszyn i urządzeń drogą uzgodnienia z władzami radzieckimi, jakie maszyny i urządzenia mają zostać, a na których wywiezienie Zarząd Miejski m. Wrocławia wyraża zgodę. Zarówno ja jako Pełnomocnik KERM i Ministra Przemysłu, jak i inż. Stanisław Komorowski, jako tymczasowy kierownik zakładów za-protestowaliśmy kategorycznie przeciw jakimkolwiek pertraktacjom i porozumieniom. Na szczęście strona radziecka, nie mając mandatu do prowadzenia takich negocjacji ani też zawierania jakichkolwiek porozumień, rozmów nie podjęła. [...] Kontakty z władzami radzieckimi zapoczątkowane zostały wizytą (kierownictwa Grupy Operacyjnej) u wojennego komendanta miasta płk. Liapunowa. Spotkaliśmy się tam z najlepszym przyjęciem i zrozumieniem naszej roli, a zastępca komendanta do spraw gospodarczych ppłk Budnik otrzymał polecenie ścisłej współpracy z Grupą Operacyjną, ale wykonywał to bez szczególnego zapału. *Z Rosjanami mieliśmy na ogół dobre stosunki, ale bywało też wręcz przeciwnie. Na przykład z komendantem wojennym miasta (polskiego nie było aż do września) stosunki były fatalne – właściwie nie było ich wcale, a to z powodu przyjaźni towarzysza komendanta z towarzyszem Drobnerem, który zwalczał Grupę Operacyjną w sposób wręcz skandaliczny, po prostu wbrew dyrektywom władz centralnych i wbrew interesom polskiej gospodarki. W autonomicznej i samowystarczalnej komunie, jaką w rojeniach Drobnera stanowić miał Wrocław, zakład Linke-Hofmann, o którego istnieniu Drobner dowiedział się od swoich akolitów, a oni ode mnie, miał być wiodącym i dochodowym przedsiębiorstwem tej komuny. Gdy w Moskwie toczyły się rozmowy pomiędzy przedstawicielem naszego rządu Różańskim i Malenkowem, a zakład Linke-Hofmann jako kluczowy dla odbudowy naszego (i środkowoeuropejskiego) kolejnictwa miał nam być przekazany w pierwszej kolejności i w całości, Drobner i jego przyboczni dyskutowali z lokalnymi władzami trofiejnymi o przekazanie im połowy zakładu.*

Oprócz pertraktacji z wrocławską komendanturą wojenną prezydent B. Drobner prowadził także rozmowy na wyższym szczeblu, wchodząc w kompetencje jedynie do tego powołanego Pełnomocnika Rządu Polskiego przy Dowództwie I i IV Frontu Ukraińskiego – ppłk. E. Szyra. [...] W pewnym momencie popadliśmy w konflikt z organami władzy radzieckiej, gdy wykryliśmy w zakonspirowanych pomieszczeniach Zakładów Mleczarskich Baum prawie nowy ciągnik Bissing z dwoma przyczepami i ok. 9 ton szwajcarskiego sera, który załadowaliśmy na przyczepy i przewieźli do naszych magazynów, a ciągnik był długo czołową pozycją naszego transportu. Wkrótce odwiedzili nas przedstawiciele NKWD, żądając wyjaśnień w sprawie bezprawnego – ich zdaniem – przejęcia przez nas dóbr stanowiących trofea wojenne i w tym celu zabrali mnie do Centrali NKWD na Kletschkauerstrasse (obecnie ulica Klęczkowska), gdzie zażądałem niezwłocznie widzenia się z komendantem, którym okazał się kulturalny płk Smirnow, znany mi z kontaktów służbowych i zdumiony moją obecnością w charakterze zatrzymanego. Uznał, że zostałem zatrzy-

many przez nieporozumienie⁸, za co mnie przeprasza i przyznał, że mieliśmy prawo postąpić tak, jak postąpiliśmy. Zapytał jedynie, czy z dobrej woli mógłbym odstąpić pewną ilość sera i wina na zaopatrzenie Klubu Oficerskiego. Zadeklarowałem, że spełnię to życzenie, co pułkownik przyjął z zadowoleniem, rewanżując się obietnicą pomocy w zaopatrzeniu naszej stołówki w mięso. Rozmowa z udziałem mych kolegów, którzy zaniepokojeni moim zatrzymaniem przybyli z odsieczą, przeniosła się na płaszczyznę towarzyską, a następnie do siedziby Grupy Operacyjnej, gdzie gości przyjęto jak należy. Przy okazji pułkownik zwiedził nasze magazyny, z których zabrał sobie parę drobiazgów, po czym odjechał z tym, że jutro przyśle samochód po wino i ser. *Przysłał trzy samochody. Na pierwszym były trzy krowy, na drugim pełno bel tzw. zerówki (materiały na męskie ubrania z tworzyw sztucznych, wówczas dla nas bezcenne) i bele materiałów na męskie koszule ze sztucznego jedwabiu, do tego rozpiska: nie brać na magazyn, rozdać ludziom, bo potrzebują, a na trzecim – motocykl BMW 750 dla Tadeusza (Fiedii) Oryńskiego, jako rekompensata za straty moralne.*

19 czerwca 1945 r. Pełnomocnik Rządu przy dowództwie I i IV Frontu Ukraińskiego wystawił Komorowskiemu pełnomocnictwo na przejęcie zakładów Linke-Hofmann, bo rozmowy prowadzone w Moskwie na szczeblu rządowym wchodziły w decydującą fazę. Jeszcze przed zakończeniem rozmów zdecydowano się na przekazanie zakładów władzom polskim. Odpowiedni rozkaz podpisany przez Malenkowa w dniu 27 czerwca wyznaczył termin przekazania na dzień 7 lipca 1945 r. Rozmowy związane z przekazaniem zainicjowała strona radziecka. Do Grupy Operacyjnej zgłosiło się dwóch oficerów, legitymujących się odpowiednimi pełnomocnictwami i wyżej wspomnianym rozkazem. Z ramienia Grupy Operacyjnej występował inż. Komorowski jako Szef Sztabu i Pełnomocnik. Towarzyszył mu tłumacz Grupy – Bogusław Alina.

Dopiero 7 lipca 1945 r. przejęliśmy ponownie zakład niemal kompletnie wyszabrowany. [...] Ochrona była już zorganizowana i tylko czekała na ostatni podpis i zaraz zaczęli ostatnich Rosjan wyganiać z zakładu. Ja zaś miałem przeprowadzić jakąś trofejnym porucznikiem, który chciał koniecznie zabrać dużą i ważną dla nas prasę i czekał na transport. Zagroziłem mu, że go wyrzucę z zakładu, a że moi wartownicy nadchodzili, odszedł sam, nawymyślawszy mi od niewdzięcznych polskich panów. [...] Pikantnym elementem całej historii było to, że oddziały trofejne nie respektowały decyzji podejmowanych w Moskwie w innych pionach rządowych poza armią. Wśród papierów, które mieli przy sobie oficerowie oficjalnie przekazujący

⁸ Jak dodaje S. Komorowski: *Incydent wywołał młody oficer NKWD, który uznał przejęcie sera i ciągnika za grabież i postanowił samodzielnie wymierzyć sprawiedliwość, a przy okazji popisać się władzą przed swą niemiecką kochanką, od której dowiedział się o istnieniu tego magazynu. W rezultacie trafił pod sąd, który za spoufalanie się z wrogiem i nadużycie władzy zdegradował go i odesłał do kraju. Oficera zadenuncjowała inna Niemka, poprzednia kochanka enkawudzisty, mszcząc się za jego wiarołomstwo.*

nam zakład, była depesza, którą przeczytał p. Bogusław Alina, nakazująca „przekazać zakład 7 lipca, wykorzystać czas”, to znaczy zdemontować tyle, ile się da przed 7 lipca. Ale równocześnie zawarto odpowiednie ugody w Moskwie i przyszło polecenie, aby nie demontować. Cóż z tego, jak już zakład zdemontowali. Stali się jednak bardzo grzeczni, tłumacząc się, że nie są w stanie cofnąć transportów, bo nie wiadomo, gdzie są.

Trzy dni trwały rozmowy, gdyż Komorowski domagał się dołączenia do protokołu zdawczo-odbiorczego sporządzonego z natury spisu maszyn i urządzeń, znajdujących się początkowo w zakładach, na co strona radziecka długo nie chciała się zgodzić, w końcu jednak ustąpiła. Powtórna inwentaryzacja nie nastęrczała żadnych trudności, gdyż w zakładzie zostało zaledwie kilka najcięższych maszyn – resztę wywieziono. Podpisanie protokołu nastąpiło 7 lipca i tego samego dnia zarówno Straż Przemysłowa jak i załoga powróciły na teren zakładów. Tegoż dnia Komorowski – jak wiadomo – wyjechał do Bytomia, gdzie kwaterował ppłk E. Szyr, wioząc dwa dokumenty: protokół zdawczo-odbiorczy z 12 czerwca i protokół z 7 lipca. Osobno była specyfikacja wywiezionych maszyn i urządzeń.

Już 8 lipca 1945 r. ppłk E. Szyr podjął interwencję w Komendzie Zdobyczy Wojennej w Bytomiu. Dalszy ciąg rozmów odbył się w Legnicy i uczestniczył w nich po stronie radzieckiej marszałek Konstanty Rokossowski. Strona polska domagała się zwrotu wywiezionych maszyn i urządzeń, wychodząc z założenia, że rząd radziecki zdecydował przekazać Polsce zakłady w takim stanie, w jakim sam je przejął, tzn. możliwym do uruchomienia, a nie mury byłych zakładów. Taka była niewątpliwie intencja decyzji powziętej w Moskwie. W tych warunkach posiadane przez stronę polską spisy maszyn i urządzeń były w negocjacjach bezcennymi dokumentami dowodowymi. Wynikła jednak trudność techniczna: jak zwrócić wywiezione maszyny, które zgodnie z planem ich wykorzystania zostały przesłane do różnych miejscowości na terenie Związku Radzieckiego, m.in. do Rygi. Strona radziecka zaproponowała dostarczenie w miejsce wywiezionych maszyn takich samych lub podobnych z okupowanych terenów Niemiec, przy czym wyboru miała dokonać strona polska. Kierownictwo Grupy Operacyjnej przedstawiło sprawę KERM celem zajęcia stanowiska. 25 lipca 1945 r. inż. S. Komorowski otrzymał formalną nominację na dyrektora technicznego byłego zakładu Linke-Hofmann z jednoczesnym powierzeniem pełnienia obowiązków dyrektora naczelnego do czasu przybycia dyr. M. Gutowskiego. W związku z powyższym kierownictwo Grupy Operacyjnej – na jego prośbę – zwolniło inż. Komorowskiego z natychmiastową mocą ze stanowiska szefa sztabu Grupy Operacyjnej.

W wyniku porozumienia wiceministra Różańskiego z delegatem rządu ZSRR Sudakowem⁹ i Konferencji Pełnomocników Ministerstwa Przemysłu z generałem Iwanowskim dyrektor Komorowski został delegowany w imieniu Ministerstwa Przemysłu do sześciuosobowej komisji powołanej pod przewodnictwem płk. Rieznikowa, jako Pełnomocnik KERM. Komisja miała za zadanie:

⁹ Więcej na ten temat: H. Różański, *Śladem wspomnień i dokumentów (1943–1948)*, PWN, Warszawa 1988.

1. Ustalić, w jakim stanie winna być przekazana władzom polskim fabryka Linke-Hofmann zgodnie z poleceniami G.K.O ze ścisłym wyliczeniem maszyn, planów itp.
2. Określić, w jakim stanie faktycznie fabryka została przekazana władzom.
3. Ustalić braki.
4. Ustalić, kto wywiózł maszyny i brakujące przedmioty.
5. Wydać ostateczne opinie i podpisać wszelkie protokoły i akty zdawczo-odbiorcze.

W wyniku powyższych działań umundurowana jednolicie grupa pracowników fabryki wyjechała do Niemiec celem dokonania wyboru maszyn i formalnego ich odbioru. Przypilnowano załadunku i wysyłki wybranego mienia do Wrocławia. Jak relacjonuje S. Komorowski: *Zmontowaliśmy delegację, której szefem zrobiliśmy inż. Grabowskiego i dalej zajęło się tą sprawą nasze wojsko. Grabowskiego ubrano w mundur majora, dwóch zrobiono porucznikami, a pozostałych dwóch – podporucznikami, a to dlatego, żeby wszyscy byli oficerami. Było to istotne ze względu na hotele i stołówki, bo jako oficerowie fasowali wszystko za darmo. Dostali też trochę marek okupacyjnych, ale właściwie ich nie potrzebowali. Byli w Niemczech, w strefie radzieckiej około dwóch tygodni, wybrali maszyny „palce lizać”. Tu trzeba wyjaśnić, że mieliśmy trudności z tłumaczeniem nazw na rosyjski i tak np. „zyg maszyna” została przetłumaczona na zataczarkę, dzięki czemu weszliśmy w posiadanie 5 zataczarek, co prawda bez kompletnego wyposażenia, ale były to jedyne w Polsce zataczarki przez najbliższe 4-5 lat. Był to prawdziwy skarb, ale nasi delegaci wybrali także inne maszyny wyższej klasy od potrzebnych nam, więc wymieniliśmy je korzystnie min. z fabryką samochodów w Starachowicach.*

W dwa tygodnie po powrocie delegatów przyszedł pierwszy transport maszyn. Pociąg ledwo się zmieścił na naszej bocznicy, potem przybyły jeszcze dwa transporty. Za każdym razem radziecką eskortę wojskową gościliśmy w naszej stołówce, mając zapas spirytusu na takie okazje, po czym ładowaliśmy towarzystwo na ciężarówkę i odwozili na dworzec kolejowy. Najzabawniejszy był ostatni transport. Gdy eskorta po załatwieniu formalności poszła do stołówki, do mego gabinetu wszedł radziecki sierżant, maszynista parowozu wyjaśniając, że ma trzy tony mąki ukrytej w tendrze pod węglem i chce ją sprzedać za jakąś komicznie niską cenę. Rzecz jasna mąkę kupiłem, ale to nie koniec, bo sprzedał mi również parowóz Deutsche Reichsbahn (porządny tendrzak 1-3-1 w dobrym stanie) za ówczesne 500 złotych. Zakup był uzasadniony, bo nie mieliśmy parowozu przetokowego, który był w naszym zakładzie niezbędny. Dwa lub trzy lata później PKP dowiedziało się, że mamy ten parowóz, żądając jego zwrotu, bo z mocy prawa majątek kolei niemieckich przechodził na PKP. Byliśmy skłonni oddać parowóz, zbyt duży na nasze potrzeby, pod warunkiem otrzymania jakiejś lokomotywy przetokowej, którą PKP zdołała znaleźć dopiero po interwencji na szczeblu ministra.

W ten sposób skompletowany został park maszynowy o podobnej strukturze co maszyny wywiezione, ale często nieporównanie wyższej jakości i w znakomitym stanie technicznym. Znaczną część stanowiły maszyny nowe, względnie mało używane. Odzyskano nawet więcej maszyn niż to wynikało ze specyfikacji – w tym parę unikalnych maszyn narzędziowych.

Pomimo zwrotu maszyn i urządzeń zagrabionych przez Rosjan nie mieliśmy kompletu wyposażenia potrzebnego do produkcji i w pewnym okresie pomagaliśmy sobie poddostawcami, co było niemożliwe na dłuższą metę. Dotyczyło to np. maszyn do obróbki mechanicznej drewna. Należało więc odbudować spaloną stolarnię i zebrać potrzebne do tego „zamaszynowanie”. Potrzebne były też inne maszyny i urządzenia, bo w czasie oblężenia Niemcy zabrali szereg obrabiarek potrzebnych do stworzenia w centrum miasta warsztatu naprawy pojazdów pancernych i ciężarowych, a nam niezbędnych do produkcji. Uzupełnień wymagał przede wszystkim wydział mechaniczny Rw4. W okresie tym nie było rynku maszyn i urządzeń przemysłowych, choć można było nabyć maszyny ukryte przez właścicieli przedsiębiorstw upaństwowionych, w mniejszym stopniu kradzionych, choć nie było za bardzo gdzie kraść, a i kontrola drogowa na trasach wiodących z zachodu na wschód była efektywna. Były jednak dwa źródła, powiedzmy quasi legalne. [...] a mianowicie wykup maszyn z przejeżdżających przez Polskę transportów zdobyczy wojennej oraz drugi, z którego korzystał przyszły Pafawag, a mianowicie wyszukiwania ukrytych przez Niemców maszyn i urządzeń. Zwykle chłop nie potrafił udowodnić, że jest właścicielem np. ukrytej w jego stodole 5-wrzecionowej strugarki do drzewa z przetwornicą częstotliwości, tak nowoczesnej i wydajnej, że na jej widok jeszcze po 60 latach „oko bieleje”. Ale w naszym zakładzie istniała specjalna brygada, dysponująca 10-tonową ciężarówką MAN, urządzeniami do demontażu oraz zespołem inteligentnych i sprytnych ludzi z super sprytnym majstrem Książkiem (lilpopiakiem, od pierwszego dnia razem ze mną w zakładzie), która uratowała i dostarczyła wiele cennych maszyn i urządzeń, z których wiele oddano innym zakładom, oraz stali narzędziowych i innych cennych materiałów.

17 sierpnia 1945 r. dyrektor Komorowski zaciągnął w Banku Gospodarstwa Krajowego kredyt zabezpieczony wekslem gwarancyjnym na sumę 1 mln złotych. Były to pierwsze pieniądze, jakimi dysponowały zakłady, a pracowało już wtedy ok. 100 polskich pracowników i około 1500 Niemców. Do tego czasu tak polska, jak i niemiecka załoga pozostawała na wyżywieniu Grupy Operacyjnej, nie otrzymując żadnych poborów. Grupa wyposażyła jeszcze zakłady w znaczną ilość artykułów żywnościowych, różnego rodzaju materiały techniczne, środki transportu, maszyny biurowe itp. Dyrektor Gutowski skierował do Grupy Operacyjnej list wyrażający podziękowanie za wszechstronną pomoc okazaną zakładom w najtrudniejszym okresie. Sprawilo to dużą satysfakcję wszystkim pracownikom Grupy Operacyjnej. List ten przekazano ministrowi Mincowi jako dowód wykonania zadania odnośnie zakładów Linke-Hofmann. Rozpoczęła się odbudowa zakładów pod hasłem „odpowiedź Bevinowi”. Ten mało przychylny nam ówczesny Minister Spraw Zagranicznych Wielkiej Brytanii wątpił otwarcie, czy Polska potrafi zagospodarować Ziemię Odzyskane. *Odgruzowywanie – pisze Komorowski – a była to gigantyczna robota – zaczęliśmy przy pomocy Niemców, pracujących za zaświadczenie i Eintopfgericht, które otrzymywali raz dziennie, ale tak obficie, że zabierali połowę do domu. Pchali się do tej roboty jeden przed drugim w długiej kolejce, z której angażowaliśmy nie*

więcej niż połowę. Gdy uruchomiono nam kredyt, zaczęliśmy im płacić jakąś skromną dniówkę, ale wtedy jeszcze nikt we Wrocławiu za pracę nie płacił. Nasi polscy pracownicy byli kwaterowani i żywieni przez zakład wspomagany przez Grupę Operacyjną. Ale już staraliśmy się, i to z powodzeniem, o przydzielenie nam kilku poniemieckich majątków ziemskich m.in. majątku rodziny von Moltke – eksambasadora Niemiec w Warszawie¹⁰, które szybko zagospodarowaliśmy, ale rezultaty dały się odczuć dopiero w następnym roku [...]. Przed zimą należało zakład oszklić. Był problem – skąd wziąć szkło, którego wszyscy potrzebowali¹¹. Sprawę tą udało mi się rozwiązać w czasie Zjazdu Przemysłowego Ziem Odzyskanych w Jeleniej Górze. Dostałem nie tyle szkło, co hutę szkła w Wałbrzychu (przyszła Lustrzanek). Odpowiednie dokumenty podpisał Hilary Minc, a ppłk Eugeniusz Szyr uzupełnił je wystawionymi pełnomocnictwami na moje imię, do przejęcia tego i innych zakładów. [...]

Już we wrześniu 1945 r. zaczęły się organizować wydziały usługowe i produkcyjne, pod kątem widzenia produkcji węglarek, tzw. „Kriegów” (28 ton ładowności) – drzwi w pierwszej fazie drewniane, ale z normalnym wyposażeniem hamulcowym (Knorr). Jednocześnie ruszył montaż (Rw7), kuźnia (Rw3) i Wydział Mechaniczny (Rw4). Początkowo korzystaliśmy z zapasów poniemieckich, ale już pod koniec roku zaczęły się dostawy z zewnątrz (przede wszystkim zestawy kołowe, maźnice, zderzaki, sprzęgi itp.) Ich zabezpieczenie i organizacja ciągłości [dostaw] były poważnym i trudnym zadaniem, a dostawcom trzeba było nieustannie pomagać głównie kadrowo i organizacyjnie. Trudności zaopatrzeniowe pokonywane były jednak nie zawsze legalnymi metodami, które po latach doprowadziły do nadużyć, mających poważne konsekwencje dla dalszych losów Pafawagu. Trzeba było znaleźć mieszkania. Dla potrzeb zakładu wybraliśmy kolonię Grabiszyniek, nieduży, położony niedaleko od zakładu, oddzielony od niego ogródkami działkowymi (kto mógł się spodziewać, że grasujący na nich maruderzy będą napadać na naszych pracowników, wracających do domu i zabijają jednego z nich), mało zniszczony, mający część willową i blokową, dojazd tramwajem, boisko, klub sportowy i dom społeczny z kościołem katolickim. Dla dyr. Gutowskiego znaleźliśmy najlepszą willę, dla nas – sympatyczny, choć uszkodzony dom. Sukcesywnie mieszkania i domy zajmowali inni pracownicy. Nie wszyscy zdążyli się w nich zadomowić. Ze względów politycznych całą podstawową kadrę kierowniczą wyprowadzono z Pafawagu i rozproszono po Polsce. Ludzie ci przeważnie nie załamali się, ale nie odegrali roli, na jaką było ich stać.

26 stycznia 1946 r. pierwszych 100 węglarek opuściło Zakłady. W tymże roku wyprodukowano ich prawie 10 000 i podjęto dodatkowo inną produkcję. Ogromny,

¹⁰ Hansa Adolfa von Moltkego, właściciela majątku w Brzeźnicy koło Strzelina, na Dolnym Śląsku. Więcej na ten temat: R.T. Michalczyk, *Z Wrocławia do Wrocławia 1900–1950*, Ossolineum, Wrocław 1976, s. 261–268.

¹¹ Rozmiar prac przy odbudowie zakładu obrazują następujące dane: z terenu fabryki wywieziono 2 tys. wagonów gruzu i 640 wagonów żelaznego złomu. Odbudowano ponad milion metrów sześciennych różnych budynków o powierzchni ok. 150 tys. m kw. Oszklono 106 200 m kw. okien, drzwi dachów, ułożono lub naprawiono 6 km torów. Zasadnicza odbudowa zakończyła się w 1946 r. Z. Tempiski, *Trzy sylaby PAFAWAG*, Ossolineum, Wrocław 1960, s. 22 i nast.

zespolony entuzjazm i bezmierny trud ludzi zaowocował imponująco, a „Pafawag” odegrał wielką rolę w gospodarce.

Z przytoczonych faktów wynika, że inż. Stanisław Komorowski miał wielkie zasługi w dziele przejęcia zakładów w polskie ręce, zorganizowania i uruchomienia w nich produkcji w niepowtarzalnie trudnych warunkach w rekordowo krótkim czasie. Wykazał się przy tym wielką energią, bezinteresowną ofiarnością, fachowością oraz – czego wymagały tamte czasy – odwagą w reprezentowaniu interesu polskiego wobec władz radzieckich.

Literatura

- Komorowski S., *O Lilpopie i Lilpopiakach*, [w:] *Inżynierowie polscy w XIX i XX wieku*, red. J. Piłatowicz, Polskie Towarzystwo Historii Techniki, Warszawa 1994.
- Michalczyk R.T., *Z Włocławka do Wrocławia 1900–1950*, Ossolineum, Wrocław 1976.
- Oryński T., *Fundamenty przemysłu*, [w:] *Wspomnienia wrocławskich pionierów*, red. W. Suleja, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1995.
- Oryński T., *Grupa operacyjna Wrocław*, „Odra” 1967, nr 5.
- Oryński T., *Narodziny Pafawagu*, „Przegląd Gospodarczy” 1975, nr 7.
- Oryński T., *Świadectwo tamtych dni*, „Pafawag” nr 16 (668) z dn. 31.08.1981 r.
- Oryński T., *To nie była tylko przygoda*, „Wiadomości” 1970, nr 26–30.
- Róžański H., *Śladem wspomnień i dokumentów (1943–1948)*, PWN, Warszawa 1988.
- Tempki Z., *Trzy sylaby PAFAWAG*, Ossolineum, Wrocław 1960.

KNOWN AND UNKNOWN FACTS ABOUT THE HISTORY OF PAFAWAG ACCORDING TO STANISŁAW KOMOROWSKI AND TADEUSZ ORYŃSKI

Summary: The study contains a description of the acquisition and start-up of the Linke Hofmann Company (later known as PAFAWAG State Rail Coach Factory in Wrocław) by the Polish authorities after the capitulation of Nazi Germany. The authors of the study were actual participants of these events and were therefore privy to some lesser known facts that had been undisclosed in the communist times of the People’s Republic of Poland. These include, among others:

- the fact that the Soviet army completely stripped the plant of machinery and tools once the Polish security crew was removed at the request of the state authorities,
- highly detrimental activities of Wrocław’s municipal authorities who aimed to acquire the company and negotiated its fate with the local Soviet authorities,
- efforts to obtain machinery and equipment from Soviet authorities to compensate for the plant machinery they had removed.

Keywords: documents, manager, operational group, machinery, minister, proxy, plan, Wrocław, plant.