

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/85048,Wetcel-Wetzel-Romuald-Antoni.html>
2022-10-03, 16:23

Wetcel (Wetzel) Romuald Antoni

WETCEL (Wetzel) Romuald Antoni (17 VIII 1891, Iwanowce k. Braclawia – 1 XI 1965, Warszawa), pionier motoryzacji kolei dojazdowych, konstruktor wagonów motorowych i lokomotyw spalinowych. Rodzicami W. byli: Antoni, agronom, i Klara z Szemplińskich.

W 1909 W. ukończył gimnazjum klasyczne w Białej Cerkwi, a w 1915 studia na wydz. inżynieryjno-budowlanym Politechniki Kijowskiej. Po otrzymaniu dyplomu inżyniera budowniczego został powołany do armii rosyjskiej i pełnił funkcję naczelnika warsztatów samochodowych.

Zdemobilizowany w 1919 pracował w przedsiębiorstwie autobusowym w Odessie. W I 1920 przedostał się przez Bułgarię i Rumunię do Polski. 1 IV 1920 przybył do Warszawy i rozpoczął pracę jako kierownik warsztatów samochodowych i garaży Naczelnego Nadzwyczajnego Komisariatu do Walki z Epidemiami.

Po nieudanej próbie założenia własnych samochodowych warsztatów remontowych (1921), od 1923 zajmował się sprzedażą samochodów w Warszawie, w 1927–33 w przedstawicielstwie brytyjskiej firmy Morris (przechodząc w związku z tym przeszkolenie w jej fabryce w Birmingham).

W 1934 założył firmę Inżynier Romuald Wetcel Budowa Wagonów Motorowych i przystąpił na zlecenie zarządu Warszawskich Kolei Dojazdowych (WKD), w dawnych warsztatach tej kolei przy stacji Warszawa Belweder, do prac nad budową wąskotorowych wagonów motorowych własnej konstrukcji i karosowaniem autobusów. Wagony motorowe sygnowano inicjałami RW. Do ich napędu wykorzystywał zespoły napędowe adaptowane z samochodów ciężarowych. W konstrukcji lekkich wagonów motorowych zastosował wiele rozwiązań adaptowanych z konstrukcji samochodowych i

autobusowych. Stylistyka nadwozi jego wagonów motorowych nawiązywała do modernistycznego wzornictwa autobusów. Współpracował z Zarządem WKD przy opracowywaniu planów motoryzacji linii wąskotorowych.

W 1934 zbudowano na zamówienie WKD trzy lekkie, jednokierunkowe wagony motorowe (oznaczone jako WKD 201-203) dla kolei grójeckiej na tor szerokości 1000 mm. Do ich napędu adaptowano zespoły napędowe pochodzące od samochodów Ford BB z silnikami benzynowymi o mocy 50 KM. Były to pierwsze autobusy szynowe polskiej konstrukcji i budowy, które zapoczątkowały rozwój trakcji spalinowej w komunikacji lokalnej w Polsce. Na mniej obciążonych liniach były znacznie bardziej ekonomiczne od pociągów prowadzonych parowozami. Także na zamówienie WKD w 1935 zbudowano czteroosiowy wagon motorowy jego konstrukcji (WKD 102 M), zaś rok później wagon dwuosiowy (WKD 204). Wagon czteroosiowy był zupełnie nową konstrukcją powstałą z przebudowy wagonu osobowego. Do napędu tego pojazdu W. wykorzystał zespół napędowy z brytyjskiego samochodu ciężarowego Thornycroft z silnikiem wysokoprężnym o mocy 120 KM. Nowością było zastosowanie dwuosiowego wózka napędowego konstrukcji W., a także instalacji pneumatycznej zasilanej sprężarką powietrza, dzięki czemu zastosowano hamulec powietrzny.

W 1935 w warsztatach zbudowano również lekki, dwuosiowy wagon motorowy (także na szerokość toru 1000 mm) jego projektu, wzorowany na konstrukcjach autobusowych, na zamówienie Średzkiej Kolei Powiatowej, gdzie oznaczono go jako ŚKP 1. Pojazd wyposażono w zespół napędowy z silnikiem typu 221 Flathead, adaptowany z samochodu Ford V8. Napęd przekazywany był długim wałem z przegubami Cardana na przekładnię główną tylnej osi.

1 XII 1936 W. został zatrudniony przez Zarząd WKD na stanowisku naczelnika warsztatów w Piasecznie, które pełnił do wybuchu wojny. Jego firma kontynuowała równocześnie działalność do 1939. Jego znaczącym osiągnięciem była również modernizacja układów napędowych wagonów motorowych własnej konstrukcji, a także serii czteroosiowych wagonów firmy Lilpop, Rau & Loewenstein.

W 1937 według projektu W., wykorzystując wózki od wycofanego z eksploatacji wagonu motorowego WKD 61, zbudowano w warsztatach w Piasecznie dwie trzyosiowe lokomotywy spalinowe z napędem wiązardowym dla kolei jabłonowskiej, na tor 800 mm. Do ich napędu zastosowano sześciocyldrowe silniki wysokoprężne Diesel-Saurer BLD 100, o mocy 100 KM, produkcji PZInż w Warszawie oraz niemieckie przekładnie mechaniczne Mylius Cv1.

W tym samym roku zbudowany został według projektu W. lekki, dwuosiowy wagon motorowy dla Powiatowej Kolei Sochaczewskiej, oznaczony jako PKS M1 (na tor 750 mm). Zespół napędowy z ośmiocyldrowym silnikiem benzynowym o mocy 80 KM adaptowano z samochodu Ford V8. Napęd przekazywany był wałem Cardana ze skrzyni biegów na przekładnię redukcyjno-rozdzielczą, a następnie wałami na przekładnie główne obu osi wagonu.

W 1938 z inicjatywy W. WKD zakupiły w Państwowych Zakładach Inżynierii dziesięć kompletnych doładowanych silników wysokoprężnych Diesel-Saurer BXD, o mocy 150 KM. Wykorzystano je podczas sukcesywnej wymiany silników w eksploatowanych czteroosiowych wagonach motorowych. Wprowadzając zabudowę kompletnych silników, skrzyń biegów oraz sprzężarek na specjalnych ramach, uzyskano znaczne skrócenie czasu wymiany jednostek napędowych. Rozpoczęto również wymianę kompletnych wózków napędowych. Zastosowane przez W. pod koniec lat 30. XX w. nowatorskie rozwiązania konstrukcyjne układów napędowych wagonów motorowych były podobne do współczesnych Power-Pack-ów i zgodne z zasadą budowy modułowej. W czasie ogólnokrajowego zjazdu w sprawach komunikacji miejscowej W. wygłosił referat *Motoryzacja WKD* (Warszawa 19–21 V 1938).

Podczas okupacji niemieckiej W. był nadal zatrudniony w WKD na stanowisku zastępcy naczelnika wydziału zaopatrzenia. W 1941 pod jego kierunkiem w warsztatach w Piasecznie zbudowano dwuosiową lokomotywę spalinową (na tor 1000 mm). Do jej napędu zastosowano silnik Diesel-Saurer BLD 110 oraz przekładnię Mylius Cv1. Lokomotywa otrzymała oznaczenie L1 i była wykorzystywana zarówno do

pracy manewrowej, jak i do prowadzenia lekkich pociągów osobowych.

26 XI 1941 W. został aresztowany pod zarzutem sabotażu w związku z wykryciem dołu zawierającego metale kolorowe oraz stal narzędziową ukryte przez innych pracowników przed wkroczeniem Niemców. Wykupiono go z więzienia na Pawiaku za pieniądze zebrane przez pracowników WKD. Po wyjściu z więzienia w połowie XII 1941 do VIII 1943 pracował dorywczo jako kierownik warsztatów samochodowych WAW i firmy Botama w Warszawie. W związku ze zmianą niemieckiego zarządcy we IX 1943 ponownie przyjęto go do pracy na WKD i 1 IV 1944 mianowano wicedyrektorem technicznym.

Wybuch powstania warszawskiego zastał go na Pradze na stacji Warszawa-Most, skąd powrócił do domu na Saską Kępę. 14 VIII 1944 został zatrzymany przez niemieckie władze okupacyjne i skierowany do uruchomienia kolei Jabłonna - Karczew, niezbędnej do dowozu materiałów wojennych na linię obrony. We IX 1944 przedostał się do Piaseczna do niemieckiego zarządu WKD.

19 I 1945 komisarz wojskowy WKD mianował W. inspektorem technicznym WKD. Objął też funkcję kierownika zarządu linii lewobrzeżnych WKD. 6 VII 1945 minister komunikacji powołał go na stanowisko dyrektora eksploatacyjnego WKD pod przymusowym zarządem państwowym. 15 X 1947, po upaństwowieniu kolei, mianowano go p.o. zastępcy naczelnika zarządu do spraw technicznych WKD. Pod koniec lat 40. współpracował z mieszkającym wówczas w Piasecznie prof. A. Xiężopolskim w zakresie modernizacji i przebudowy kilku parowozów WKD w celu zwiększenia ich zasięgu i dodania osi tocznych.

Ze względu na długoletnie doświadczenie W. wykorzystywano jego wiedzę fachową w zakresie motoryzacji kolei wąskotorowych PKP na terenie całego kraju. 15 IV 1950 przeniesiono go do Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych na stanowisko referenta mototrakcji, a 1 IV 1951 do Departamentu Kolei Dojazdowych w Ministerstwie Kolei, na stanowisko p.o. starszego radcy do spraw motoryzacji kolei

wąskotorowych.

Od początku lat 50. W. odbudowywał zniszczoną trakcję spalinową na kolejach wąskotorowych PKP, opracował również plan ich motoryzacji. W konstrukcjach nadal wykorzystywał zespoły napędowe typu samochodowego, co znacznie obniżało koszty zakupu i ułatwiało eksploatację. W latach 1945–55 według jego projektów odbudowano po zniszczeniach wojennych 20 wagonów motorowych oraz przebudowano na motorowe w Zakładzie Napraw Taboru Kolejowego Opole 30 podwozi wagonów osobowych przy zastosowaniu silników i zespołów napędów krajowej produkcji marki „Star”.

W 1955 powołano go na stanowisko naczelnika Wydziału Normalizacji i Rozwoju Techniki w Centralnym Zarządzie Kolei Dojazdowych Ministerstwa Komunikacji.

W połowie lat 50. zainicjował budowę nowych pojazdów trakcji spalinowej. Osobiście projektował najbardziej skomplikowane elementy układów napędowych, takie jak przekładnie główne i redukcyjno-rozdzielcze. Miał również znaczny udział w opracowaniu założeń konstrukcyjnych oraz budowie i odbiorze wszystkich typów wąskotorowych wagonów motorowych produkcji ZNTK Opole budowanych w latach 1950–65. Organizował również na kolejach dojazdowych PKP zaplecze techniczne do budowy, napraw i eksploatacji spalinowych pojazdów trakcyjnych. Wprowadzał zmiany konstrukcyjne wąskotorowych lokomotyw spalinowych typu WLs150 i WLs75, produkowanych przez „Fablok” w Chrzanowie i ZNTK Poznań.

1 VII 1964 został naczelnikiem Wydziału Technicznego w Centralnym Zarządzie Kolei Dojazdowych Ministerstwa Komunikacji. Pracował na nim do 1965.

Miał znaczny dorobek w zakresie projektowania, budowy i eksploatacji własnych konstrukcji, jak i modernizacji taboru spalinowego. W swych konstrukcjach stosował nowatorskie rozwiązania: dążenie do stosowania napędu grupowego, stosowanie modułowej budowy jednostek napędowych i wózków, a także unifikację podzespołów układów

napędowych eksploatowanego taboru.

W. nie należał do partii. Znał cztery języki: niemiecki, rosyjski, angielski i francuski. Został odznaczony m.in. Złotym Krzyżem Zasługi (1955), Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (1958).

Zmarł po ciężkiej chorobie.

*Instruction Book 112 inch Wheelbase – Ford V8; Ford Motor Company 1934; „Dziennik Służbowy Warszawskich Kolei Zachodnich i Wschodnich”/„Dienstblatt der Warschauer Eisenbahnen West und Ost” – roczniki 1943 i 1944; S. Surgiewicz: *Warszawskie ciuchcie*, Warszawa 1972; B. Pokropiński: *Kolejka marecka*, Warszawa 1985; B. Pokropiński: *Powiatowa Kolej Sochaczewska*, Warszawa 1996; „Świat Kolei” 1999, nr 4, s. 30; B. Pokropiński: *Warszawskie Koleje Dojazdowe – Kolej wilanowska*, Warszawa 2001; tegoż: *Warszawskie Koleje Dojazdowe – Kolej grójecka*, Warszawa 2002; tegoż: *Warszawskie Koleje Dojazdowe – Kolej jabłonowska*, Warszawa 2004; „Automobilista” 2005, nr 12, s. 34–36; Z. Tucholski, J. Fink-Finowicki: *Romuald Wetcel, Pionier motoryzacji kolei, konstruktor pojazdów trakcji spalinowej*, KHNiT 2011, nr 3–4, s. 157–168; *Inżynier Romuald Wetcel pionier motoryzacji kolei, konstruktor pojazdów trakcji spalinowej*, „Stalowe Szlaki” nr 3, 2014, s. 27–46; Z. Tucholski: *Profesor Antoni Xiężopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw*, Warszawa 2015; tenże: *Nieznane materiały archiwalne dotyczące inż. Romualda Wetcla w zasobie Archiwum Zakładowego Ministerstwa Infrastruktury w Warszawie*, „Stalowe Szlaki” nr 1/2017, s. 27; Dokumentacja konstrukcyjna podzespołów wagonów motorowych autorstwa Romualda Wetcla (w zbiorach B. Pokropińskiego i Z. Tucholskiego); Archiwum PKP SA Warszawa: akta osobowe.*

Zbigniew Tucholski, Jacek Fink-Finowicki

[Poprzedni](#)
[Następny](#)