

Motoryzacja PRL

Kilkakrotnie wspominałem w naszym cyklu „Historia techniki”, że wiele zabytków uratowali przed zniszczeniem prywatni kolekcjonerzy. Niektórzy z nich okazjonalnie udostępniają swoje zbiory, np. na czasowych wystawach w domach kultury i muzeach regionalnych, na rozmaitych zjazdach czy też pokazach. Są i tacy, których stać na organizowanie wystaw stałych. Np. kolekcjoner zabytkowych wag, o którego zbiorach pisałem w ATEŚCIE nr 4/2013, otworzył niedawno prywatne muzeum. Podobnie postąpił kolekcjoner pojazdów z okresu PRL – jego zbiory chciałbym teraz przedstawić Czytelnikom.



Hobby pana Jana Kubackiego, właściciela firmy produkującej wyroby metalowe, to pojazdy (nie tylko samochody) powstałe w okresie PRL. Gromadził je i remontował przez kilkadziesiąt lat, teraz uznał, że warto byłoby udostępnić je szerszej publiczności i w czerwcu br. w specjalnie w tym celu zbudowanym pawilonie w Kąkolewicach (woj. wielkopolskie) zorganizował liczącą kilkadziesiąt eksponatów stałą wystawę. Nie jest to muzeum w rozumieniu przepisów ustawy z 1996 r. o muzeach, placówka otrzymała więc nazwę Magazyn Wystawowy Polskiej Motoryzacji. Eksponaty są wyremontowane, odnowione i – co istotne – wszystkie są na chodzie.

dr Aleksander Stukowski

stały współpracownik redakcji



Przed wejściem do pawilonu witają zwiedzających dwa ciągniki – Ursus C-45 (pisałem o nim w ATEŚCIE nr 10/2010) i widoczny na fot. 1 gąsienicowy Mazur D-50. Był produkowany w latach 1960–70 w Zakładach Mechanicznych w Gorzowie Wielkopolskim w czterech wersjach – rolniczej, leśnej (z wyciągarką), melioracyjnej (przystosowany do kopania rowów i drenowania) i – widocznej na fotografii

– budowlanej. Na otwartym terenie stoi jeszcze kilka innych pojazdów (fot. 2) – pożarniczy Jelcz 04, produkowany w latach 70. w Jelczańskich Zakładach Samochodowych, dwa kombajny zbożowe – Bizon, a za nim jego poprzedniczka Vistula (produkowane przez Fabrykę Maszyn Żniwnych w Płocku) oraz trzy wózki jezdniowe – platformy Stal 258 (produkcji Huty Stalowa Wola, używany niegdyś przez PKP do transportu bagażu i poczty na dworcach), podnośnikowy Rak (Fabryka Urządzeń Transportowych Suchedniów) i podnośnikowy GPW 2009 PE (Gliwickie Przedsiębiorstwo Wózków Podnośnikowych). U góry strony prezentowany jest rolniczy Tarpan – pierwszy model produkowany od 1973 r. w Wielkopolskich Zakładach Napraw Samochodowych (późniejszej Fabryce Samochodów Rolniczych „Polmo”) w Poznaniu-Antoninku. Opowiadano w tamtych czasach, że gdy przejeżdżało się przez Antoninek, słychać było nieustający łomot, którego źródłem było ręczne klepanie blachy nadwozi Tarpanów.

W pawilonie wystawowym możemy obejrzeć kolekcję motorowerów (Ryś, Żak, Komar, motorynka Romet), motocykli, m.in. (fot. 3) produkowaną w latach 1954–66 w Warszawskiej Fabryce Motocykli „wuefemkę” i „eshaelkę” z 1952 r. produkowaną w Kieleckich Zakładach Wyrobów Metalowych pod przedwojenną jeszcze marką SHL (czyli Suche-



1



2



3



4



5



7



8



6



9

dniowska Huta Ludwików). Jest także (fot. 4) kultowy Junak M-10 produkowany w latach 1956–65 w Szczecińskiej Fabryce Motocykli. Widoczny na drugim planie fot. 4 chopper to składak wyposażony w oryginalny silnik Junaka.

Galerię jednośladów zamyka jedyny produkowany w PRL skuter – Osa (lata 1959–65, Warszawska Fabryka Motocykli). Fot. 5 przedstawia dwa modele – na pierwszym planie M-50 (z silnikiem 150 cm³) z przyczepką, na drugim M-52 (172 cm³). Uważnie przyglądając się fotografii, zauważymy, że model M-50 ma po lewej stronie pedał hamulca, a M-52 w tym samym miejscu – pedał zmiany biegów. Pedał zmiany biegów lokalizuje się z prawej strony z reguły w motocyklach przeznaczonych do ruchu lewostronnego. Taką konstrukcją modelu M-50 jedni tłumaczą tym, że planowano eksport Os do Indii (rzeczywiście tak się stało, ale w latach późniejszych), gdzie obowiązuje ruch lewostronny, inni – że wynikało to z osobistych upodobań jednego z konstruktorów, miłośnika angielskich motocykli.

Fot. 6 przedstawia dwa samochody Star 25 (z lat 1966 i 1974, Fabryka Samochodów Ciężarowych w Starachowicach)

w wersji pożarnej, z nadwoziami wyprodukowanymi w Jelczu; za nimi stoi Honker, czyli nowsza wersja Tarpana, a za nim dwa ciągniki – Ursus C-360 (lata 1976–95) i Ursus C-4011 (1971). W kolekcji są jeszcze modele C-328 i C-330. Jednoosiowy ciągnik na pierwszym planie fot. 7 to Dzik 2, produkowany od 1960 r. przez Gorzowskie Zakłady Przemysłu Maszynowego Leśnictwa, przeznaczony do pomocniczych prac w leśnictwie i ogrodnictwie. Ciągnik stojący na jego przyczepie to jednoosiowy ogrodniczy Ursus C-308, produkowany w Ursusie w latach 1958–63.

Samochody dostawcze reprezentowane są w kolekcji przez Żuka (prod. od 1959 r. w fabryce samochodów ciężarowych w Lublinie) i Nysę (prod. w latach 1958–94 w Zakładach Samochodów Dostawczych w Nysie). Przedstawiłem je – w wersji ratowniczej – w ATEŚCIE nr 6/2014.

Samochody osobowe obecne w kolekcji, to Mikrus MR-300 z 1959 r. (fot. 8) – mały samochodzik o prostej konstrukcji z silnikiem 296 cm³, produkowany przez WSK Mielec przy współpracy z WSK Rzeszów; Warszawa 223 z 1972 r. (Fabryka Samochodów Osobo-

wych w Warszawie); Fiat 125p (1976–91, FSO Warszawa); Polonez (1978–2002, FSO Warszawa); Fiat 126p (1973–2000, Fabryka Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej i w Tychach) – bohater licznych dowcipów (jeden z najkrótszych: opracowano model Fiat 126 Sport; ma z tyłu półkę na trampki). I jeszcze dwa modele Syreny – 102 (fot. 9) i 105 (1957–72 FSO Warszawa, 1972–83 FSM Bielsko Biała). Modele 100 do 104 zwano „łapaczami kur”, a to ze względu na kierunek otwierania drzwi – miały zamek z przodu a zawiasy z tyłu, czyli otwierały się „pod prąd”. Gdy na drodze pojawiła się kura, należało nie przerywając jazdy uchylić drzwi – i już kura była w środku.

Wszystkie te pojazdy przeszły już do historii, chociaż niektóre marki istnieją nadal. Nie ma już zakładów Ursus w Ursusie, ale jest firma Ursus S.A. w Lublinie, produkująca – po wykupieniu marki – kolejne modele ciągników. Pod marką Junak produkowane są motocykle w Chinach, a montowane w Złotnikach Kujawskich. A ostatnio dowiadujemy się, że w zakładach AMZ-Kutno opracowano nowy model Syreny i zamierza się uruchomić jego seryjną produkcję. ■