

Rolnicze oldtimery

Od 1985 r. corocznie obchodzi się w Europie – ustanowione przez Radę Europy – Europejskie Dni Dziedzictwa – społeczny i edukacyjny projekt, mający na celu promowanie regionalnego dziedzictwa kulturowego. Polska włączyła się do tej akcji w 1993 r. W bieżącym roku polskie EDD poświęcone są – pod hasłem „Od pomysłu do przemysłu” – zabytkom techniki. Akcja ta zainspirowała redakcję do publikacji cyklu artykułów o odchodzących w przeszłość wytworach myśli technicznej, częściowo jeszcze nadal użytkowanych.

Znaczący postęp techniczny, jaki dokonał się w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat – i na naszych oczach dokonuje się nadal, spowodował zastąpienie starych technologii nowymi, a co za tym idzie – straciły rację bytu używane kiedyś maszyny i urządzenia. Dotyczy

dr Aleksander Stukowski



Lanz Bulldog HR-9 z 1938 r.



fotografie: A. Stukowski

to również starych budynków fabrycznych, drogowych i wodnych obiektów inżynierskich itp. Jeśli taki budynek zdążył uzyskać status zabytku¹, podlega ochronie konserwatorskiej i istnieją szanse, że zniszczeniu nie ulegnie.

Gorzej to wygląda ze starymi maszynami. Większość zakończyła swój żywot w hutach, jedynie niewielka cześć miała to szczęście, że trafiła do muzeów i skansenów lub w ręce prywatnych kolekcjonerów. Niektóre z tych kolekcji mają charakter raczej kameralny – są np. zbieracze starych maszyn do szycia, aparatów fotograficznych i innych małogabarytowych urządzeń. Inne wymagają większych przestrzeni – są to np. stare samochody, motocykle, pojazdy wojskowe, a nawet tabor kolejowy. Ambicją takiego kolekcjonera jest, aby jego pojazd, który nieraz przez długie lata osobiście remontował i zdobywał w tym celu oryginalne części nie był martwym eksponatem, lecz działał. Stąd popularne są w ostatnich latach pokazy i rajdy oldtimerów. Mniej rzucają się w oczy – bo raczej rzadko można ich spotkać na drogach – kolekcjonerzy ciągników i maszyn rolniczych. Tymczasem są tacy, i to w liczbie dosyć znaczącej. Jest to hobby dość popularne na zachodzie Europy, przede wszystkim w Niemczech i Holandii. Właśnie w Holandii, w miejscowości Panningen, odbywa się od 30 lat największy festiwal, na którym hobbyści z całego świata prezentują na obszarze kilkudziesięciu hektarów kilka tysięcy dawnych maszyn i ciągników rolniczych, a także innych starych pojazdów.

Festiwal ciągników

Podobna impreza, choć na mniejszą skalę, odbywa się od kilku lat w Polsce (w tym roku po raz dziewiąty). A zaczęło się od tego, że w 2001 r. Jerzy Samelczak z gminy Lipno w województwie wielkopolskim (niedaleko Leszna) – rolnik, a jednocześnie kolekcjoner starych ciągników, postanowił uatrakcyjnić gminne dożynki prezentacją tego zbioru. Okazało się wtedy, że właścicieli takich maszyn jest w gminie więcej. Postanowiono więc zorganizować festiwal ciągników. Pomysł zyskał uznanie, a także wsparcie, wójta i dyrektora gminnego



Ursus C-45 z 1948 r.



Prezes R. Samelczak przy swoim Ursusie C-45



Lanz Bulldog PS-12 z 1923 r.

ośrodka kultury, i pierwszy taki festiwal odbył się w następnym roku we wsi Wilkowice. Niestety wkrótce J. Samelczak zmarł. Pałeczkę przejął po nim syn Rafał i od tego czasu impreza pod nazwą Ogólnopolski Festiwal Starych Ciągników i Maszyn Rolniczych im. Jerzego Samelczaka odbywa się w Wilkowicach corocznie. Organizatorem imprezy jest gmina Lipno i Klub Miłośników Starych Ciągników i Maszyn Rolniczych „Traktor i Maszyna”, którego R. Samelczak jest prezesem. Klub liczy obecnie prawie 90 członków z całego kraju, a w festiwalu biorą udział również kolekcjonerzy z zagranicy, przede wszystkim z Niemiec, Holandii i Austrii.

Tegoroczny festiwal odbył się pod koniec sierpnia i wzięło w nim udział około 130 ciągników, z czego prawie wszystkie na chodzie! Korowód maszyn przejechał ulicami Wilkowic, a następnie przedelfilował wokół placu manewrowego. Ponad 100 rolniczych weteranów zgromadzonych w jednym miejscu, z uruchomionymi silnikami, to naprawdę robiło wrażenie!

Odpalanie „bumbaja”

W programie festiwalu było kilka konkurencji pokazy w polu – konkurs siłowy (wygrywał ciągnik, który przeciągnął na dalszą odległość mobilną hamownię – przyczepę ze stopniowo wzrastającym obciążeniem), odpalenie silnika korbą i koronna konkurencja – „odpalanie bumbaja”. Ta ostatnia wymaga wyjaśnienia. Na festiwalu prezentowano wiele marek i modeli ciągników produkowanych w latach od 20. do 70. ubiegłego wieku. Były to m.in. Lanz Bulldogi, Ursusy, Zetory, Fergusony, a także takie marki, jak Kramer, Porsche (sic!), MAN, DT, Władimirec, Deutz, Fendt, Skoda, John Deere, Holder, Ford, Fordson, Nor-



Kombajn Vistula z 1971 r.


car, Guldner. Najstarszym, poruszającym się o własnych siłach modelem był Lanz Bulldog PS 12 z 1923 r. Ale arystokratą wśród nich był „kultowy” Ursus C-45, produkowany w latach 1947–59 (od roku 1954 – po modernizacji, jako C-451), będący kopią niemieckiego Lanz Bulldoga HR-9 z lat 30. Oba te ciągniki były napędzane silnikiem o historycznej już dzisiaj konstrukcji, mianowicie silnikiem średnioprężnym. Miał on stopień sprężania znacznie niższy niż klasyczny diesel, bo tylko 4,75, co jest niewystarczające do wywołania samozapłonu paliwa. Blok silnika i głowica są chłodzone wodą, ale najbardziej wystająca do przodu (silnik jest zamontowany w pozycji leżącej), wypukła część głowicy, zwana gruszą żarową, nie jest chłodzona i podczas pracy jest rozgrzana do temperatury ciemnoczerwonego żaru. To już wystarczy do zapłonu wtryskiwanego do cylindra paliwa, ale przed uruchomieniem silnika grusza jest zimna. Grusza wystaje z silnika i jest osłonięta widoczną z przodu ciągnika charakterystyczna półkulą z otworem u dołu. Pod tą półkulą mocowano uprzednio rozpaloną „lutlampę” (benzynowy palnik, stosowany niegdyś przez blacharzy i dekarzy – kto dziś pamięta, co to jest?) i przez otwór nagrzewano gruszę. Trwa-




Porsche 218 z około 1960 r.

ło to około 10 minut. Następnie traktorzysta wyjmował kierownicę wraz z kolumną i osadzał ją w otworze w wale korbowym, po stronie prawego koła zamachowego. Po energicznym obróceniu kierownicy silnik odpalał. Czynność ta wymagała znacznej siły i dużej wprawy, bo jeśli w toku tej operacji silnik „odbił”, nieumiejętnie uchwycona kierownica łamała palce lub rękę.

Festiwalowa konkurencja sprawnościowa „odpalanie bumbaja”, w której uczestniczyły jednorazowo po cztery Ursusy C-45 lub Lanz Bulldogi (bo tylko one miały ten system zapłonu) wyglądała tak: Ciągniki ustawiały się w jednej linii, wyciągano z nich kierownice i układano je na ziemi, też w jednej linii, kilka metrów przed ciągnikami. W odległości następnych kilku metrów w ziemi tkwiła chorągiewka. Kierowcy gasili silniki, podchodzili do kierownic, na sygnał chwyтали je, dobiegali do ciągnika, odpalali silnik kierownicami (z pomocą drugiej osoby), osadzali kierownice we właściwym dla nich miejscu i ruszali. Wygrywał ten, kto pierwszy dojechał do chorągiewki. Określenie „bumbaj” pochodzi od charakterystycznego, nieporównywalnego z żadnym innym, dźwięku emitowanego przez silnik. A jest to silnik jednocylindrowy, ▶

46  o pojemności 10 300 cm³. Wyobraźmy to sobie: tłok wielkości 10-litrowego wiadra szamoce się w cylindrze w przód i w tył z prędkością 650 obr./min. Tych wstrząsów nie były w stanie zredukować dwa potężne koła zamachowe, ani zamortyzować siedzisko osadzone na sprężynie. I na tym właśnie polegała szkodliwość dla zdrowia przy obsłudze tego ciągnika. Silnik miał moc 45 KM². Oczywiście w dzisiejszych czasach nikt już ich nie eksploatuje w polu – te przedmioty dumy kolekcjonerów służą tylko do uświetniania swą obecnością festiwali i wystaw rolniczych. Ale obecne na festiwalu w Wilkowicach ciągniki nieco młodsze – 30–40-letnie, nadal służą swym właścicielom do prac polowych. I nie tylko ciągniki. Na festiwalu – zgodnie z nazwą – były również inne maszyny rolnicze – siewkarnie, młoc-karnie, stacjonarne silniki spalinowe do ich napędu, a także kombajny zbożowe. Kombajn Vistula³ z 1971 r. nadal jest użytkowany przez właściciela.

Jeden z eksponatów – Zetor Major z 1963 r. – był niezdatny do użytku (choć nigdy nie wiadomo...), brakowało mu lewego przedniego koła. Chyba każdy, kto na niego spojrzął, a pamięta lata 70., czyli lata „propagandy sukcesu”, pomyślał w tym momencie o tym samym, o dowcipie z kabaretu „Tey”: że nie wolno mówić, że ciągnik nie ma jednego koła. Trzeba z dumą mówić, że ma trzy koła sprawne.

Kolekcjonerzy starych maszyn i ciągników rolniczych przyczyniają się do zachowania dziedzictwa kulturowego. Na festiwalu w Wilkowicach najlepsi z nich otrzymują tytuł „Kolekcjonera roku” i puchar od ministra rolnictwa. Tytuły przyznaje kapituła, w skład której wchodzi przedstawiciele władz klubu i władz gminy Lipno. Kandydat do tytułu musi się wykazać tworzeniem kolekcji, odrestaurowaniem w ostatnim roku (i to z odpowiednią jakością) kolejnego eksponatu i propagowaniem idei kolekcjonerstwa. Przyznawane są trzy równorzędne tytuły. 

¹ Ustawa z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (DzU nr 162, poz. 1568, ze zm.)

² Dla porównania: zbliżony wielkością (ciężar – niecałe 4 tony) współcześnie produkowany Ursus 6824 Mido z 4-cylindrowym silnikiem Perkinsa o pojemności 4 400 cm³ ma moc 92,5 KM.

³ Produkowana w Płocku Vistula była poprzedniczką Bizona. Gdy w latach 80. ukazała się na rynku – ciesząca się nienajlepszą opinią – wódka „Vistula”, krążył po kraju dowcip, że Polacy są lepsi od Japończyków, bo Japończycy wymyślili tylko telewizor w zegarku, a Polacy – kombajn w butelce.