

Mieczysław Kurzątkowski

W sprawie ochrony starych samochodów

Ochrona Zabytków 32/4 (127), 300-307

1979

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MIECZYŚLAW KURZAŃKOWSKI

W SPRAWIE OCHRONY STARYCH SAMOCHODÓW

Zamiar rozproszenia kolekcji Fritza Schlumpfa, zbankrutowanego alzackiego fabrykanta tekstyliów, poruszył Francję latem 1977 r. Dziennikarze i publicyści sięgnęli do patriotycznego arsenału. „*Ce musée est un chefs-d'oeuvre national! Zbiór na miarę takich wartości dziedzictwa narodowego jak zamki nad Loarą miałby ulec rozprzedaniu na aukcji sztuka po sztuce?*” Wzburzenie Francuzów podzielali Anglicy. Prasa polska zamieściła dostarczone przez CAF zdjęcia kolekcji. Takie emocje rozniecił zbiór dzieł warsztatowych i to związanych z nazwiskami zupełnie nie znanymi historii sztuki: Bugatti, Renault, Gordini, Peugeot... Bowiern kolekcja Schlumpfa — to zbiór 584 samochodów. Co jest szczególnie znamienne w tej całej sprawie, to postawienie wytworów przemysłowych w jednym rzędzie z szacowną spuścizną artystyczną czasów dawnych.

W Polsce samochód ma prawo do miana dobra kultury, ponieważ ustawa z dnia 15 lutego 1962 r. wymienia także środki transportu, stawiając jednak warunki ograniczające. Obiekty techniki i kultury materialnej mogą korzystać z ochrony konserwatorskiej wtedy, „*gdy są unikatami lub wiążą się z ważnymi etapami postępu technicznego*”. Sformułowanie takie narzuca jednostronne spojrzenie na dziedzictwo cywilizacji przemysłowej. Każde bowiem oceniać przedmiot kultury materialnej tylko według kryteriów sposobu konstruowania, wytwarzania i technicznego działania. Pomija natomiast jego funkcjonowanie w sferze dóbr konsumpcyjnych zbiorowej lub indywidualnej użyteczności.

Przedmiot produkowany jest dla służenia człowiekowi w określonym celu. Kryteria odbioru i egzystowania są zatem równie ważne, jak względy konstrukcyjne i technologiczne. Obiekt techniki jest nie tylko dokumentem postępu technicznego, lecz także materialnym świadectwem życia, a mity, legendy, nawyki, upodobania i snobizmy narastające wokół wielu wyrobów przemysłowych lub celowo przez ich producentów wzniesane są już istotnym składnikiem kultury naszego stulecia.

Wśród wytworów techniki samochód zajmuje pozycję szczególną. Jest jednym z mechanicznych środków transportu, ale wytwarzanym w równej mierze dla potrzeb państwa i gospodarki, jak dla prywatnego użytku. Przeniknął tak dalece życie XX w., że jest tematem zainteresowań badawczych nie tylko z dziedziny techniki, przemysłu, komunikacji, ale także socjologii, gospodarki,

wojskowości, urbanistyki, rekreacji, sportu, prawa, estetyki form użytkowych. Produkcja samochodów osobowych i postęp techniczny w tej dziedzinie kształtowane są przez rynek indywidualnego odbiorcy. Wśród wyrobów przemysłowych samochód jest najbardziej złożonym produktem osobistego użytku. Posiadaczowi dostarcza licznych doznań ze sfery pozaużytecznej, takich jak zaspokojenie ambicji i wyrażenie pozycji społecznej, wyładowanie instynktu współzawodnictwa. Jest też samochód ruchomą architekturą wewnątrz ulicznych i dróg, estetycznym elementem kształtującym otoczenie człowieka. Negatywne skutki motoryzacji wynikają z nieumiejętności należącego do rozwiązania problemów komunikacyjnych oraz z niedostatków kultury kierowców.

Człowiek czyniąc z auta środek transportu ułatwiający życie i pracę, instrument wyrażenia urzędowej rangi, prestiżu zawodowego i pozycji społecznej, czynnik identyfikacji, przedmiot do uprawiania sportu i turystyki, postawił przed przemysłem zadanie sprostania tym różnicowanym zamówieniom¹. Jest zatem samochód zawsze syntezą poziomu techniki, potrzeb i upodobań odbiorców oraz mody lansowanej przez wzornictwo w całej sferze konsumpcji indywidualnej.

Po pierwszych pionierskich latach automobil uwolnił się od wzorca pojazdu konnego i wykształcił sobie właściwy system kategorii estetycznych. Podobnie jak w kulturze artystycznej, można w nim rozróżnić style i ich odcienie narodowe, kierunki narzucone przez wybitnych twórców karoserii, formy awangardowe, klasyczne, schyłkowe i tradycyjne. Jak w sztuce, dostrzec można nawroty do przebrzmiałych wzorów oraz spotkać się z kopiami i falsyfikatami. O tym, że nadwozie samochodu należy do kategorii estetycznych, a nie użytkowych, świadczy fakt, że jego forma nigdy nie była podporządkowana wiedzy o aerodynamice, a przez długie okresy wręcz zaprzeczająca jej prawom. Natomiast zawsze zgodna była z obowiązującym pojęciem elegancji oraz odpowiadała wyobrażeniu o pięknym kształcie manifestującym zdolność do szybkiego i komfortowego pokonywania przestrzeni. Czy estetyka form przemysłowych stanie się przedmiotem zainteresowania historii sztuki, pokaże przyszłość. Faktem jest jednak, że praca doktorska Krzysztofa Meisnera na temat *Rozwój formy samochodu* powstała w Instytucie Sztuki PAN pod kierunkiem prof. Juliusza Starzyńskiego.

¹ Zagadnieniom funkcjonowania samochodu w społeczeństwie i jego świadomości oraz wpływu upodobań odbiorcy na produkcję

poświęcona jest książka K. Meisnera, *Auto — architektura*, Warszawa 1966.

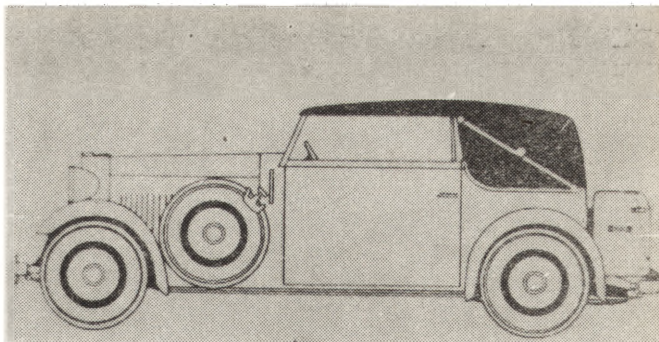
W wielu krajach europejskich tematyka samochodowa stała się równoprawną gałęzią muzealnictwa, kolekcjonerstwa i rynku antykwarskiego. Czołową rolę w tej dziedzinie odgrywają Francja i Republika Federalna Niemiec, którym towarzyszą państwa Beneluxu, Austria, Szwajcaria. Wielka Brytania, mająca w tym ruchu najdłuższą tradycję, zajmuje odrębne miejsce ze względu na ekskluzywność kryteriów określających zainteresowania. Od niedawna ożywienie nastąpiło w krajach skandynawskich. Wśród państw obozu socjalistycznego zainteresowanie „weteranami szos” najsilniej rozwinęło się w Czechosłowacji i Niemieckiej Republice Demokratycznej.

Międzynarodowy rynek starych samochodów, jaki ukształtował się w kapitalistycznych krajach Europy, jest najbardziej miarodajnym wskaźnikiem uznania wartości antykwarskiej tych pojazdów. Francuski dwutygodnik specjalistyczny „La Vie de l'Auto” przynosi w każdym numerze ponad 800 ogłoszeń o poszukiwanych lub oferowanych „weteranach”. W zachodniemieckim miesięczniku „Automobil und Motorrad Chronik” inseraty takie zajmują 5 stron formatu A4. Oferenci są nie tylko z Francji i RFN, lecz także Austrii, Szwecji, Wielkiej Brytanii, Szwajcarii, a nawet ze Stanów Zjednoczonych². Ogłoszenia odzwierciedlają raczej rynek amatorski, kolekcjonerskiemu służą przede wszystkim aukcje skupiające egzemplarze wybitne ze względu na ich konstrukcję, wykonawcę nadwozia, osobę znakomitego posiadacza lub też legendarną sławę zdobytą przez model lub firmę.

Muzealnictwo samochodowe jako odrębna gałąź rozwinęło się dopiero w minionym ćwierćwieczu. Uprzednio tematyka mieściła się w muzealnictwie technicznym lub komunikacyjnym i ograniczała się niemal wyłącznie do początków historii pojazdów bez koni (wehikuły parowe i pionierskie automobile z silnikami spalinowymi i elektrycznymi). Obecnie w samej tylko Francji liczba muzeów i udostępnionych kolekcji samochodowych przekroczyła już liczbę dwudziestu, podczas gdy w pierwszym dziesięcioleciu powojennym motoryzacja w bardzo ograniczonym zakresie reprezentowana była zaledwie w dwóch placówkach: Conservatoire National des Arts et Métiers w Paryżu oraz Musée de la Voiture et du Tourisme w Compiègne.

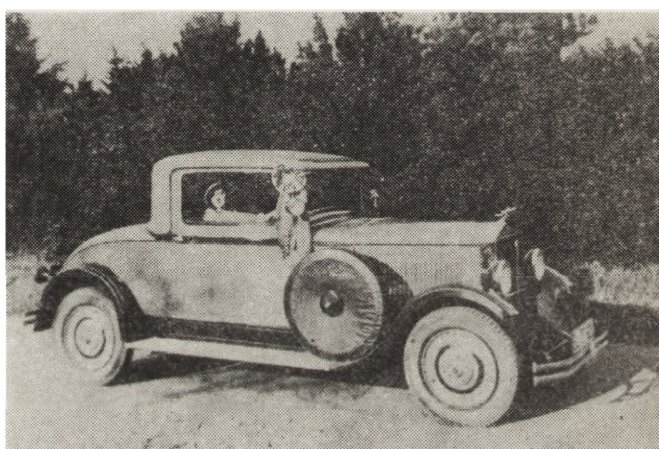
Również w ostatnim ćwierćwieczu nastąpił żywiołowy rozwój różnorodnych form organizacyjnych jednoczących posiadaczy i miłośników starych samochodów. Zakres ich specjalizacji jest bardzo zróżnicowany. Jedne grupują osoby zainteresowane tylko pewnym typem, jak np. Traction-avant-Nederland, organizacja skupiająca holenderskich amatorów wozów Citroën z napędem na przednie koła. Inne kluby zrzeszają miłośników pojazdów z określonego czasu, jak francuski Club-Auto 50 — stowarzyszenie właścicieli samochodów z lat 1950—1959. Najczęstsze są organizacje zainteresowane samochodami określonej marki, jak Adler-Motor-Veteranen-Club, AH-Opel-Interessengemeinschaft, Morgan-Sport-Car-Club-Austria, DKW-Club-Nederland, Club Amateurs Fiat d'Époque. Niektóre z organizacji mają zasięg międzynarodowy. BMW-Veteranen-Club-Deutschland eV z siedzibą w Monachium skupiał w 1977 r. 301 członków z dziesięciu państw, w tym siedmiu z Polski. Wiele klubów ma

² Dla orientacji warto podać kilka cen z 1977 r.: Chevrolet z 1929 r. kosztował 22 000 marek, co było równoważnością nowego Forda Capri; Jeep z 1944 r. — 8 200 marek; Citroën 11B z 1952 r. — 7 000; Ford A z 1931 r. — 13 000, Rolls-Royce Phantom II z 1932 r. — 65 000.



1. Samochód Adler z nadwoziem coupé-cabriolet zaprojektowanym przez Waltera Gropiusa (fot. „Samochód”, 1930)

1. The Adler coupé-cabriolet, designed by Walter Gropius



2. Samochód Oświęcim-Praga z 1930 r., montowany przez Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów S.A. w Oświęcimiu

2. The Oświęcim-Praga car from 1930, assembled by the Associated Factory of Machinery and Cars Ltd. at Auschwitz

E. PLAGE i T. LAŚKIEWICZ
 ZAKŁADY MECHANICZNE W LUBLINIE
Karoserie Samochodowe wszelkich typów
 BIURO WARSZAWSKIE UL. SMOLNA N 23. TEL. 325-11

3. Reklama z 1927 r. — samochód Hotchkiss z karoserią zbudowaną w Lublinie według dokumentacji firmy Willy van den Plas

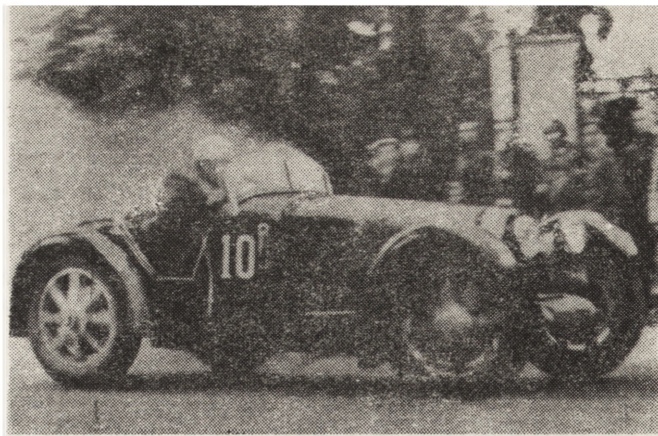
3. Advertisement from 1927 — Hotchkiss car with a body built in Lublin after the documentation by Willy van den Plas

oparcie u producentów albo w muzeach zakładowych. DKW-Veteranen-Club, obejmujący również posiadaczy samochodów innych firm dawnego koncernu Auto-Union, korzysta z pomocy zakładów VW-Audi-NSU. Wymieniany już BMW-Veteranen-Club wspierany jest przez przyfabryczne muzeum w Monachium.

Wspólną płaszczyzną dla tych wyspecjalizowanych stowarzyszeń są federacje krajowe, jak Fédération Française des Automobiles d'Époque, Veteran Car Club of Great Britain, Club de Automoviles Clasicos y Veteranos, Allgemeine Schnauferl Club (RFN), Oesterreichischer Motor Veteranen Club. Organizacje krajowe afiliowane są z kolei przy federacji międzynarodowej FIVA — Fédération Internationales des Voitures Anciennes.

Celem klubów jest nie tylko organizowanie wspólnych imprez, lecz także wzajemna pomoc w pozyskiwaniu dokumentacji potrzebnej przy restauracji samochodów oraz w zdobywaniu części zamiennych. Kryteria oceny „weteranów szos” są bowiem równie rygorystyczne, jak w wypadku poddanych konserwacji dzieł sztuki. Elementy zastępcze (np. gaźnik inny niż stosowany fabrycznie w danym modelu) lub odtwarzane (np. na nowo wykonana kierownica według oryginalnego wzoru) przysparzają punktów karnych na imprezach, obniżają wartość kolekcjonerską i handlową. Jak trudną sprawą jest przywrócenie do należytego stanu zaniedbanego starego samochodu, może świadczyć fakt, że muzeum fabryczne BMW nie podejmuje się tych prac we własnym zakresie, lecz powierza swe eksponaty prywatnemu specjalistycznemu warsztatowi Restaurierungswerkstätte Historischer Automobile w Dietramszell koło Monachium. Tego typu pracownicy konserwatorskich powstaje zresztą coraz więcej w miarę wzrostu zainteresowań „weteranami szos”, ednak ich usługi są zbyt drogie dla przeciętnego amatora. Wzrost zainteresowań starymi samochodami spowodował oczywiście rozwój piśmiennictwa. Oprócz popularnych i luksusowych książek obejmujących całość historii, ukazują się opracowania na temat wytwórni, poszczególnych modeli, konstruktorów. Wydawane są też specjalistyczne periodyki, jak „L'Anthologie Automobile” (dwumiesięcznik), „La Vie de l'Auto” (dwutygodnik) i zachodnioniemiecka „Automobil und Motorrad Chronik” (miesięcznik). Ich koncepcja redakcyjna jest bardzo podobna. Każdy zeszyt w całej swej objętości jest dla hobbysty pasjonujący, a część zawartości ma niezaprzeczalną wartość naukową. Oparte na źródłach monografie fabryk, typów samochodów i ich twórców wzbogacają historię techniki. Równie cenne są opisy prac konserwatorskich przeprowadzonych przy unikatowych egzemplarzach. Oprócz tego rodzaju artykułów w treści zeszytu znajdują się prezentacje muzeów i kolekcji, recenzje i omówienia literatury fachowej, eseje, dział poradnictwa, informacje i reportaże z życia organizacyjnego, ogłoszenia. „Automobil und Motorrad Chronik” dodaje ponadto wkładkę z faksymile dawnych reklam samochodowych. Podobny, lecz zawężony tematycznie charakter mają czasopisma wydawane przez bardziej zasobne kluby, jak np. ukazujące się dwa razy w roku „Club-Nachrichten”, będące organem BMW-Veteranen-Club. Rozbudowana jest w nich natomiast informacja techniczna i kronika życia klubowego.

Rozwój zainteresowań starymi samochodami sprawił pojawienie się nowych typów usług. Była już wyżej mowa o specjalistycznych warsztatach. W Stanach Zjednoczonych powstała firma J. C. Taylor Antique Auto Insurance Agency zajmująca się ubezpieczaniem „weteranów szos”. Przedsiębiorstwa: Promobile i Olympia w Paryżu wynaj-



4. Jeden z co najmniej czterech zachowanych w Polsce po wojnie samochodów Bugatti, zawodnik Nahorski podczas wyścigu ulicznego w Warszawie w 1951 r. (fot. A. Perzyński)

4. One of at least four Bugatti cars preserved in Poland after the war; a contestor (Nahorski) during a street rally in Warsaw in 1951



5. Pierwszy model firmy amerykańskiej Plymouth z 1928 r. (kola, reflektory, szyba przednia i zderzak nieautentyczne), w 1961 r. wywieziony legalnie z Wrocławia do St. Zjednoczonych (fot. S. Arczyński)

5. The first model of Plymouth (American company) from 1928 (wheels, headlights, front windscreen and bumper — nonauthentic); in 1961 legally taken out from Wrocław to the United States



6. Fiat NSU 500 w wersji sportowej z 1938 r., Rajd Weteranów 6zros — Kazimierz Dolny, 1974 r. (fot. J. Miroslaw)

6. A sports version of Fiat NSU 500 from 1938; the Rally of Road Veterans, Kazimierz Dolny, 1974

mują stare samochody na śluby, zwiedzanie miasta i wycieczki. Prosperują one dobrze, chociaż ceny są bardzo wysokie. Całodzienne użytkowanie samochodu średniej klasy kosztuje od 600 do 800 franków, Rolls-Royce — 1000 fr., Hispano-Suiza — 2000 fr., a przy korzystaniu z kierowcy firmy — dodatkowo 200—350 fr.

W państwach socjalistycznych ruch miłośników „weteranów szos” najintensywniej rozwija się w Czechosłowacji i Niemieckiej Republice Demokratycznej. Związany jest on ściśle z jednolitą organizacją ogólnokrajowych klubów motorowych: Automotoclub Svazarm CSR i Allgemeiner Deutscher Motorsport-Verband (ADMV).

Wszystkie te zewnętrzne przejawy zainteresowania starymi samochodami są — pomijając aspekt sportowy, reklamowy czy handlowy — formą opieki nad pewną dziedziną zabytków techniki i kultury materialnej. Kolekcjonerstwo i ruch amatorski zapobiegają odsyłaniu na złom pojazdów tracących pełną sprawność użytkową, gwarantują starym samochodom pielęgnację i trwałą ochronę. Zaangażowanie licznych rzesz amatorów i kolekcjonerów pozwala na objęcie ochroną znacznie rozleglejszego zasobu niż mogłyby to uczynić państwowe, fabryczne lub samorządowe muzea. Jednocześnie ruch ten pobudza różnorodną działalność badawczą i wydawniczą, która w sposób istotny pomnaża wiedzę z zakresu tej gałęzi historii techniki.

W Polsce zainteresowanie starymi samochodami można by określić jako bardzo duże, jeśli miernikiem miałby być popyt na literaturę o tej tematyce — zarówno krajową, jak importowaną, współczesną i antykwaryczną — oraz liczba widzów na imprezach skupiających „weteranów szos”. Natomiast praktyczne rezultaty działań są nader nikłe.

Pierwszy Ogólnopolski Zjazd Weteranów Motoryzacji zorganizowany został w 1961 r. przez Automobilklub w Katowicach. Tegoż roku z inicjatywy „Echa Krakowa” i Automobilklubu Krakowskiego odbyła się Wielka Parada Samochodów, z których najstarszy pochodził z 1914 r. Imprezy te miały charakter przede wszystkim widowiskowy i skupiały pojazdy w większości utrzymywane i eksploatowane ze względu na ich wartości użytkowe. Ważną rolę można przypisać Rajdowi Weteranów Szos zorganizowanemu w dniach 15—16 czerwca 1968 r. przez Koło Seniorów Automobilklubu Warszawskiego. Była to już impreza sportowa, poprzedzona kilkumiesięczną akcją propagandową na łamach tygodnika „Motor”, która przyniosła z całego kraju zgłoszenia stu bez mała egzemplarzy pochodzących sprzed drugiej wojny światowej.

Ten żywiłowy ruch ujęty został na początku lat siedemdziesiątych w formę instytucjonalną sekcji starych samochodów przy automobilklubach. Organizują one systematycznie rajdy eliminacyjne mistrzostw Polski, zjazdy międzynarodowe oraz załatwiają sprawy udziału polskich załóg w imprezach zagranicznych. Spotkania krajowe nie są, niestety, licznie obsadzone. Jest pewna grupa stałych uczestników, rzadko pojawiają się nowe załogi. Natomiast obserwuje się znikanie samochodów widywanych przed kilku laty. Niepokojące jest, że przyczyna tego zjawiska tkwi nie tylko w trudnościach technicznych, lecz także w wywozie samochodów za granicę.

Można spotkać się ze zdaniem, iż nie należy przeciwstawiać się wywozowi z Polski starych samochodów, gdyż przy pozostawieniu ich w kraju czeka je los złomu. Między innymi wypowiedział się za tym Aleksander M. Rostocki, zastrzegając jednak, „iż najcenniejsze, niepowtarzalne egzemplarze starych samochodów i motocykli POWIN-



7. Tatra 57 z 1933 r., Rajd Weteranów w 1974 r. (fot. J. Miroslaw)

7. Tatra 57 from 1933, the Veterans Rally in 1974



8. Samochody BMW 327, BMW Dixi i DKW F5 Sport, Rajd Weteranów w 1974 r. (fot. J. Miroslaw)

8. BMW 327, BMW Dixi and DKW F5 Sport, the Veterans Rally in 1974



9. Grupa wilysów podczas jazdy terenowej, Rajd Weteranów Szos — Kazimierz Dolny, 1974 r. (fot. J. Miroslaw)

9. Group of Willys cars during a field ride, the Road Veterans Rally, Kazimierz Dolny, 1974

NY I MUSZA pozostać w kraju" (podkr. A.M.R.)³. Opinię taką wyraził znawca i wielce zasłużony popularyzator historii samochodu, który jeszcze w 1968 r. napisał kategorycznie w „Motorze”: „*Położyć kres wywozowi*”. Bezskuteczność ćwierć wieku trwających starań — jak to ma miejsce w działalności A.M. Rostockiego — o utworzenie w Polsce muzeum motoryzacji i otoczenie starych samochodów należytą ochroną, może doprowadzić jednak do konkluzji, że lepiej dać „weteranowi szos” szansę egzystencji choćby za granicą, niż miałby zostać skazany na całkowite zniszczenie.

Decyzja na temat utworzenia w Polsce muzeum transportu drogowego zapadła już w 1956 r. Placówka miała powstać we Wrocławiu pod patronatem Instytutu Transportu Drogowego. Do tematu jeszcze wielokrotnie wracał tygodnik „Motor” przez następnych lat dwadzieścia, i tu należy podkreślić zasługi czasopisma w pielęgnowaniu tej idei. Wprawdzie można by powiedzieć, że nie mamy wyodrębnionych placówek muzealnych dla wielu dziedzin życia i techniki, ale w tym wypadku były już zgromadzone we Wrocławiu bardzo cenne eksponaty i wskazane odpowiednie pomieszczenia. I jeżeli blisko ćwierć wieku trwające starania nie przyniosły rezultatu, sytuację wolno uznać za szczególnie niepokojącą. Dla porównania można przypomnieć, że w tym czasie zdążyło w Polsce powstać więcej niż dwadzieścia muzeów skansenowskich. Wbrew pozorom „humaniści” okazują się bardziej zaradni niż „technokraci”. Gwoli sprawiedliwości należy wspomnieć, że nieliczne egzemplarze samochodów o specjalnym przeznaczeniu przyczyniają do siebie muzea branżowe, jak np. Muzeum Kopalnictwa Naftowego w Bóbrce (tabor wiertniczy, cysterny CPN), Muzeum Pożarnictwa w Mysłowicach. Niedługo też powstanie w Gostyniu prywatne muzeum Jana Peży, który zgromadził 10 cennych samochodów z lat 1913—1939 i buduje własnym kosztem halę ekspozycyjną.

Niezbędnym stymulatorem zainteresowań są odpowiednie publikacje. Omawiana tu dziedzina jest jednak traktowana po macoszemu (jeśli porównać ją choćby z lotnictwem) i jednostronnie. Nieliczne wydawnictwa książkowe, których w okresie powojennym nie było więcej niż dziesięć, są głównie popularnymi historiami samochodów. Jedyne opracowanie polskiej międzywojennej techniki motoryzacyjnej wydane zostało w serii monografii z dziejów nauki i techniki, w nakładzie 850 egzemplarzy, a zatem dotarło tylko do bardzo wąskiego kręgu odbiorców⁴. Z kolei jedyna w swoim rodzaju książka Krzysztofa Meisnera na temat „filozofii samochodu” ukazała się dzięki Radzie Wzornictwa i Estetyki Produkcji, w nakładzie zaledwie 1500 egzemplarzy⁵. Tym większa w tym kontekście zasługa harcerskiego wydawnictwa „Horyzonty”, które w przeznaczony dla modelarzy książce w 20-tysięcznym nakładzie upowszechniło rzetelne dane historyczne i techniczne o polskich samochodach CWS, Ursus oraz Polski Fiat 508 wraz z jego adaptacjami dla celów wojskowych⁶.

Wśród wydawnictw periodycznych tylko tygodnik „Motor” poświęcił miejsce historii samochodu oraz „weteranom szos”, ale od dłuższego czasu tematyka ta pojawia się coraz rzadziej na jego łamach. Sytuacja stała się paradoksalna. W czasie, gdy wzrasta zainteresowanie i po-

wstał już w Polsce zorganizowany ruch miłośników starych samochodów, gdy na całym świecie czasopisma dotychczas zajmujące się tylko nowościami rynkowymi włączyły do swej zawartości problematykę historyczną, jedyny w Polsce masowy periodyk motoryzacyjny niemal całkowicie wykluczył ją ze swych zainteresowań. Wśród amatorów krążą zatem powielane na kserografie odbitki ze starych czasopism i katalogów oraz książek obsługi, uzyskiwane często dzięki osobistym kontaktom zagranicznym.

Może nasunąć się wątpliwości, czy poruszane w tym artykule zagadnienie zasługuje na rozpatrywanie u nas w kategoriach istotnego problemu z dziedziny ochrony dóbr kultury? Czy nie wystarczyłoby pozostawić muzealnictwu technicznemu troski o zgromadzone pojazdy najstarsze i bardzo rzadkie już samochody produkcji polskiego przemysłu i potraktować tę dziedzinę jako „hobby” majsterkowiczów i ekscentryków, a sprawę sprzedaży „weteranów” za waluty wymienne pozostawić organom celno-dewizowym? Należy zatem zatrzymać się nad kryteriami wartościowania. Jedne z kryteriów wystarczy zilustrować przykładami, inne wymagają nieco szerszego omówienia.

KRYTERIA MAJĄCE ZA PODSTAWĘ INDYWIDUALNE CECHY KONKRETNIEGO EGZEMPLARZA SAMOCHODU

1. Związek z postacią historyczną. Można by tu wymienić — jeżeli byłyby zachowane — takie wozy, jak: Grosser Mercedes lub ZIS 110 Bolesława Bieruta, Maybach Zeppelin Michała Roli-Żymierskiego, Packard albo Willys Karola Świerczewskiego, Warszawę Władysława Broniewskiego czy któryś z Austro-Daimlerów znanego w latach międzywojennych kierowcy wyścigowego Henryka Liefelda itp.

2. Związek z wydarzeniami historycznymi. Jako przykłady można tu podać istniejący jeszcze Marmon, który w 1920 r. pozostawał w dyspozycji Polskiego Komisariatu Plebiscytowego w Bytomiu lub pokazywany przed 15 laty w Warszawie Mercedes-Benz 170-V, należący w 1944 r. do „Kedywu” Komendy Głównej AK.

3. Udokumentowana metryka samochodu. Egzemplarze o znanym przebiegu eksploatacji są szczególnie cenne dla historii motoryzacji. Dwa takie pojazdy posiada w swej kolekcji wspomniany już Jan Peża. Jeden z nich — to Lorraine-Dietrich, zakupiony w 1913 r. przez właściciela browaru w Okocimiu i odnaleziony w tym zakładzie w 1973 r., drugi — to Studebaker Dictator z 1927 r., którego pierwszym właścicielem była dyrekcja cukrowni w Gnieźnie. Następnie służył on kupcowi żelaza w Lesznie, okupację niemiecką przetrwał ukryty w Przemęcie i ogrodnika w Lesznie. Odkupiony od tego ostatniego w 1970 r. przez Jana Peżę i doprowadzony przezeń do idealnego stanu, brał dotychczas udział w ponad 60 krajowych i zagranicznych rajdach „weteranów”. Jest zatem wymowną ilustracją przemian funkcji użytkowych samochodu w miarę jego starzenia się: od dyrek-

³ (mlecz.), *Kiedy pojedziemy do muzeum motoryzacji?* „Auto Moto”, Biuletyn PZMot, nr 3, 1978, s. 8.

⁴ K. Groniowski, *Technika motoryzacyjna w Polsce w okresie międzywojennym*, Wrocław 1965.

⁵ K. Meisner, op. cit.

⁶ W. Jeleń, W. Szanter, *Kolekcja samochodów*, Warszawa 1976.

torskiej reprezentacji do transportu warzyw, a następnie rewaloryzacji w wyniku uznania jego wartości antykwarycznych.

4. **Unikatowość.** Przede wszystkim wchodzi tu w grę samochody z nadwoziami wykonanymi na zamówienie w pojedynczym egzemplarzu. Nie można jednak wykluczyć znalezienia prototypowych egzemplarzy, które w wojennych okolicznościach wydostały się poza macierzyste fabryki, podobnie jak prototyp samochodu Mercedes-Benz 500 K, wykonany w 1933 r., znalazł się w rękach prywatnego posiadacza w Czechosłowacji.

KRYTERIA MAJĄCE ZA PODSTAWĘ CECHY WŁAŚCIWE WSZYSTKIM EGZEMPLARZOM DANEGO MODELU

1. **Dzieła polskiej myśli technicznej.** Może tu być zaliczony każdy egzemplarz, który został zaprojektowany przez polskich konstruktorów, jest polską adaptacją modelu licencyjnego lub otrzymał nadwozie wykonane w kraju. Warto nadmienić, że w rezultacie polityki celnej prowadzonej w latach międzywojennych rozwinęło się w Polsce ponad 50 firm karoseryjnych.

2. **Wyroby polskiego przemysłu.** Wchodzi tu w grę samochody produkowane w Polsce na podstawie licencji lub budowane w polskich montowniach z części importowanych (np. samochody Chevrolet montowane w zakładach Lilpop, Rau i Loewenstein).

3. **Konstrukcje będące ważnymi etapami w ewolucji samochodu.** Czynnikiem wyróżniającym jest w tej grupie zarówno nowatorstwo, jak np. w modelach „traction avant” Citroëna lub wozach autorstwa Hansa Ledwinki czy Ferdynanda Porsche’a (seniora), jak i wysoka jakość reprezentowana choćby przez auta BMW, Mercedes-Benz, Rover, Austro-Daimler.

4. **Konstrukcje, które odegrały ważną rolę w rozwoju motoryzacji.** Zaliczyć tu należy samochody cieszące się w różnych okresach szczególnym popytem i długo utrzymujące się na rynku, jak Ford T, Fiat 500, Citroën 2 CV.

5. **Konstrukcje, które stały się synonimami najwyższej jakości i prestiżu.** W pierwszej kolejności przychodzi tu na myśl Rolls-Royce lub Hispano-Suiza, których znalezienia w Polsce trudno się spodziewać, ale jeszcze nie tak dawno można było spotkać u nas pojedyncze egzemplarze takich marek, jak Isotta-Fraschini, Maybach, Bugatti.

6. **Dzieła wybitnych twórców karoserii.** Należą do tej kategorii samochody z nadwoziami, które nie były wykonane w jednym egzemplarzu na indywidualne zamówienie, lecz w dłuższych seriach, jak np. kabriolety Audi, Horch, IFA i EMW pochodzące od Gläsera w Dreźnie (od 1948 VEB Karosserienwerk Dresden) czy limuzyny Adler budowane według projektu Waltera Gropiusa u Karmana w Osnabrück.

7. **Nadwozia ilustrujące historię estetyki form samochodu.** Wchodzi tu w grę zarówno rozwiązania nowatorskie, jak np. pierwsze karoserie opływowe z początku lat trzydziestych; prekursorские, jak np. zapowiadzi nadwozi typu pontonowego, będących dziś wyłączną formą karoserii (Hanomag Kommissbrot z lat 1924—1928, Tatra 77 i 78 z lat 1934—1949, DKW Schwebeklasse z lat 1934—1935), jak też rozwiązania klasyczne dla poszczególnych okresów historii samochodu.

8. Samochody ilustrujące historię motoryzacji i automobilizmu w Polsce.

Oprócz wymienionych wyżej dzieł polskiej myśli technicznej, produktów polskiego przemysłu, pojazdów o ustalonej metryce, należy tu zaliczyć:

a) modele w największych ilościach importowane w latach międzywojennych oraz najbardziej charakterystyczne dla poszczególnych sfer społeczeństwa (np. Steyr 50 i Fiat 500, Opel Olympia jako popularne samochody zamężnej inteligencji, Chevrolet Master i Buick 8 jako auta prestiżowe i reprezentacyjne);

b) modele charakterystyczne dla rozwoju motoryzacji w Polsce Ludowej (np. IFA F8 i F9 jako pierwsze samochody importowane po wojnie dla prywatnego użytku, ZIS 110 — reprezentacyjny samochód przywódców państwowych, Chevrolet Fleetmaster — samochód administracyjnej i gospodarczej kadry kierowniczej);

c) modele, na których polscy zawodnicy odnosili sukcesy na krajowych i zagranicznych imprezach automobilowych, jak np. Lancia Aprilia, Fiat 1100 (tzw. Nowa Bialla), Chevrolet Master.

Czy można spodziewać się, by tabor istniejący w Polsce po ostatniej wojnie mógł zawierać szczególnie interesujące egzemplarze, o znaczeniu wykraczającym poza udokumentowanie rodzimej motoryzacji? W odpowiedzi trudno odwoływać się do międzywojennego zasobu, gdyż został on w znacznej mierze przetrzebiony w wyniku takich okoliczności, jak wrześnieowy odus, zniszczenia w trakcie działań wojennych, rekwizycje okupanta, natomiast lata wojny były wielką wędrówką samochodów po Europie. Wraz z translokacjami jednostek wojska, policji i administracji hitlerowskiej krążyły obok taboru „etatowego” liczne pojazdy bądź zdobyte w różnych krajach w trakcie agresji, bądź rekwirowane podczas okupacji.auta najwyższej klasy, często w unikatowym wykonaniu, docierały do miejsc, do których nie trafiłyby nigdy w czasie pokoju. I w różnych miejscach dostawały się do rąk zwyciężczych wojsk koalicji antyhitlerowskiej lub pozostawały porzucone na poboczach dróg, ulicach i podwórzach. Niemała część tych uczestniczących w wojnie samochodów znalazła się w naszych rękach.

Do czasu pierwszych dostaw importowych na polski sprzęt motoryzacyjny w latach powojennych składały się pojazdy:

— będące w polskim użytkowaniu podczas okupacji niemieckiej, które uniknęły rekwizycji po zakończeniu wojny obronnej w 1939 r. oraz w trakcie wycofywania się wojsk hitlerowskich; wśród nich także przywracane do stanu używalności samochody bardzo stare, sięgające wiekiem nawet lat pierwszej wojny światowej;

— przydzielone wojsku i administracji polskiej przez Związek Radziecki;

— zdobyte przez wojsko polskie i włączone do jego taboru;

— porzucone przez okupanta niemieckiego;

— dostarczone z okupowanych Niemiec w ramach odszkodowań wojennych;

— przekazywane polskim instytucjom przez różnorodne misje zagraniczne oraz sprzedawane obywatelom polskim przez placówki dyplomatyczne lub ich pracowników;

— przywiezione przez repatriantów.

Egzemplarze wysokiej klasy, a wśród nich i takie, które były wykonane w bardzo krótkich seriach, można było spotkać w użytkowaniu instytucji i urzędów zarówno centralnych, jak i powiatowych, w gospodarce państwowej

i spółdzielczej oraz u osób prywatnych. Rygory kasacyjne obowiązujące do późnych lat pięćdziesiątych, nie dopuszczające do sprzedaży samochodów sektora społecznego osobom prywatnym w drodze przetargów, a nakazujące bezwzględne niszczenie pojazdów, których naprawa stawała się nieopłacalna, sprawiły przedwczesne zniszczenie pokaźnej liczby wartościowych samochodów. Niemniej jednak wiele egzemplarzy przetrwało ten okres w stanie sprawności i przeszło następnie w ręce indywidualnych posiadaczy, służąc jako samochody osobistego użytku lub taksówki. Samochody wyprodukowane przed wojną wyeliminowano stopniowo do około 1960 r. z taboru państwowego i spółdzielczego. Wśród taksówek proces ten zakończył się około 1965 r.

Dokładna charakterystyka parku motoryzacyjnego, jaki istniał w Polsce w pierwszym dwudziestolecu powojennym, wymagałaby przecięcia tekstu wyliczaniem marek, nazw i symboli modeli i ich odmian, dołączenia wielu ilustracji. Krótko można powiedzieć, że zawierał ten zasób wozy, z których można by skompletować kilka pokaźnych muzeów samochodów, liczących się w historii z uwagi na ich walory techniczne, popularność wśród użytkowników, wartości estetyczne, a nawet legendarną niemal sławę, a ponadto obdzielić liczną rzeszę amatorów indywidualnych. W okresie międzywojennym, jak i powojennym różnica między Polską a najbardziej zaawansowanymi w motoryzacji państwami polegała na ilości samochodów, a nie na jakościowym przekroju. Dowodem na to jest fakt, że w naszym kraju znajdowały się — wprawdzie nieliczne — auta firm o najwyższym prestiżu, jak Bentley, Bugatti, Duesenberg, Isotta-Fraschini, Maybach, Rolls-Royce, Stutz.

Chociaż do obecnych lat dotrwała tylko bardzo niewielka część dawnego taboru samochodowego, nie trzeba traktować jej lekceważąco. O możliwościach tkwiących w tym szcążkowym już zasobie świadczy wspomniana kolekcja Jana Pedy, gromadzona od 1970 r., o następującym składzie:

1. Lorraine-Dietrich SMH 1, rok produkcji 1913;
2. Hanomag 2/10 PS, zwany „Kommisbrot” — 1925;
3. Ford T z nadwoziem faeton — 1926;
4. Wanderer W-11, limuzyna — 1930;
5. Studebaker Dictator, limuzyna — 1927;
6. M. G. typ TA, roadster — 1937;
7. Riley 9, limuzyna — 1935;
8. BMW 328, roadster — 1938;
9. BMW 335, limuzyna — 1939;
10. Mercedes-Benz 230, kabriolet — 1939.

Jest to zatem zbiór okazów cenionych i poszukiwanych w międzynarodowym ruchu kolekcjonerskim.

Przykład powyższy — to pozytywny wskaźnik wartości reprezentowanych przez znajdujące się jeszcze w kraju historyczne automobile. Wskaźnik negatywny — to zainteresowanie zagranicznych amatorów starymi samochodami znajdującymi się w Polsce, wieńczone nader często transakcją w walutach wymiennalnych. W środowisku zainteresowanych „weteranami szos” wiadome są konkretne przykłady sprzedanych za granicę egzemplarzy wraz z uzyskanymi za nie kwotami. Są wśród nich nawet auta, które przed paru jeszcze laty uczestniczyły w rajdach i spotkaniach „weteranów”. Za granicą z kolei można spotkać się z opinią o Polsce jako o kraju, w którym łatwo i tanio można pozyskać wartościowy stary samochód. Sytuacja ta, poza szkodami dla zasobu zabytkowego, niekorzystnie wpływa na krajowy rynek antykwarski, po-

wodując spekulacyjną zwyżkę cen. Posiadacz starego pojazdu, będącego nawet w złym stanie zachowania, mając w perspektywie możliwość i chęć sprzedaży za waluty wymiennalne, stawia przed krajowym amatorem cenę tak wygórowaną, że zakup staje się nieopłacalny, zważywszy koszty, jakie należy ponieść w celu przywrócenia samochodu do należytego stanu. W rezultacie sytuacja taka prowadzi do nieuchronnego zmniejszania się w naszym kraju liczby „weteranów szos”.

Prawo do ochrony powinny mieć w Polsce wszystkie stare samochody, podobnie jak wszystkie przedmioty wykonane przed 9 maja 1945 r. Na poparcie tego postulatu można posłużyć się porównaniem z samowarami, które przed niespełną dziesięć laty były niemal symbolem przedmiotów przeciekających masowo za granicę, gdyż jako wyroby fabryczne i niezbyt stare nie mieściły się w tradycyjnym pojęciu zabytku. W bardzo krótkim czasie awansowały do niekwestionowanej rangi antyków i objęte zostały zakazem wywozu. Nie dostały tego natomiast samochody. Nie sposób dociec, jakie motywacje przemawiają za tym, że taki produkt fabryczny, jakim jest samowar, ma wyższą wartość wśród dóbr kultury niż samochód. Objęcie ochroną całego istniejącego jeszcze w kraju starego zasobu motoryzacyjnego wydaje się konieczne. Jest on już naprawdę bardzo skromny, nieproporcjonalnie niski w stosunku do polskich tradycji automobilizmu i motorowego transportu drogowego.

W tym miejscu nasunie się pytanie, jakie działania ochronne musiałyby być podjęte w wypadku rozciągnięcia opieki konserwatorskiej również na samochody? Pierwszym krokiem powinno być wydanie kategorię zakazu wywozów „weteranów szos” za granicę. Nie można oczywiście pozbawiać właścicieli prawa wyjazdu swymi automobilami poza kraj na rajdy i zjazdy oraz w celach turystycznych. Należy jednak zabezpieczyć się też przed ewentualnością pozostawienia samochodu za granicą pod pretekstem, że poważny defekt uniemożliwił powrót. Dlatego zezwolenia na wywóz na czas określony powinny być wydawane tylko na podstawie opinii sekcji „weteranów szos” przy automobilklubach.

Można nie obawiać się, że wprowadzenie zakazu wywozu za granicę skąże na zniszczenie egzemplarze utrzymywane z myślą o sprzedaży cudzoziemcom. Tego typu ewentualność nie jest uzasadniona. Wskazują na to doświadczenia z innymi przedmiotami. Zakaz wywozu np. samowarów czy lamp naftowych nie spowodował ich niszczenia, lecz skierował je na wewnętrzny rynek antykwarski. Wobec istnienia w Polsce rzeszy amatorów starych pojazdów, która niewątpliwie będzie coraz liczniejsza, stary samochód — nawet w złym stanie — ma wyższą wartość handlową niż cena, jaką można zań uzyskać w składnicy złomu. Nawet jeżeli nie nadaje się już do renowacji, jest cennym źródłem poszukiwanych części. Zakaz wywozu z pewnością sprowadzi ceny do rozsądnych granic i ożywi tę gałąź rynku wewnętrznego.

Granica czasowa dla samochodów objętych ochroną nie może być ustalona sztywno, lecz w miarę upływu lat winna być przesuwana. Zachodnioeuropejski ruch amatorski zainteresowany jest autami wprowadzonymi do produkcji już przed dwudziestu laty i taką cezurę należałoby przyjąć i u nas.

Objęcie ochroną nie jest jednoznaczne z wpisywaniem całego istniejącego zasobu do rejestru zabytków. Czynność ta powinna mieć miejsce w odniesieniu do egzemplarzy najcenniejszych oraz zagrożonych wywozem lub zniszczeniem. W tych sprawach pożądanym byłby kontakt z automobilklubami.

W zakresie innych działań ochronnych nie można jednak zbyt wiele żądać od służby konserwatorskiej. Nie należy spodziewać się tego również ze strony muzealnictwa technicznego. Jakie trudności ma ono w dziedzinie mechanicznych środków transportu, świadczy rozpaczliwy stan eksponatów należących do Muzeum Techniki w Warszawie, a pokazanych na wystawie „Te wspaniałe pojazdy” w Pałacu Kultury i Nauki w 1978 r. Doprowadzenie do stanu sprawności zabytkowych samochodów jest jedną z najtrudniejszych dziedzin konserwatorstwa, gdyż wymaga dotarcia do autentycznych zespołów lub części zamiennych oraz zatrudnienia wysoko kwalifikowanych rzemieślników różnych branż, takich jak ślusarstwo, blacharstwo, tapicerstwo, lakiernictwo i wiele innych. Jedyłą szansę daje tu ruch amatorski, który jest autentyczną formą społecznej opieki nad zabytkami techniki.

Starania, jakie czynią właściciele „weteranów szos” w celu uzyskania katalogów fabrycznych lub ich kopii, zdobycia brakujących akcesoriów lub choćby lakieru dla odtworzenia fabrycznego koloru nadwozia, wymagają tyłu podróży, nawiązywania kontaktów nierzadko zagranicznych, przemysłowych zabiegów i transakcji, że trudno sobie wyobrazić, żeby mógł im podołać skromny aparat i budżet jakiejś placówki państwowej. Zatem w dziedzi-

nie konserwacji i należytego użytkowania zabytkowych samochodów wolno w pełni zaufać autentycznym miłośnikom. Natomiast nie bez znaczenia byłoby oficjalne uznanie ich działań za uczestnictwo w ochronie zabytków techniki i danie temu wyrazu ze strony Generalnego Konserwatora Zabytków w postaci różnego rodzaju wyróżnień. Może okazać się potrzebne poparcie w uzyskaniu pewnych ułatwień dla właścicieli „weteranów”, jak np. ulgi podatkowe lub prawo do posiadania drugiego garażu. Samochód wyróżnia się spośród przedmiotów kolekcjonerskich pewną właściwością szczególną. Obce mu jest trwałe zamknięcie we wnętrzu, nie jest kupowany i pielęgnowany z myślą o stałym unieruchomieniu w przeznaczonym dlań miejscu. Skromni amatorzy i wielcy kolekcjonerzy znajdują pełną satysfakcję tylko wtedy, gdy mogą swym „weteranom” zapewnić choćby krótkotrwałe i rzadkie powroty na ulicę lub szosę. Zabytkowe okazy wyprowadzane są zatem ku publiczności, którą stanowią zazwyczaj uliczni przechodnie. Wnoszą w ruch miejski refleks historii „cywilizacji samochodowej” oraz wspomnienie piękna i elegancji z minionych dziesięcioleci. Są dla płynnej tkanki miasta tworzonej przez pojazdy tym, czym zabytki architektury dla jego środowiska kulturowego.

*mgr Mieczysław Kurzątkowski
Muzeum Wsi Lubelskiej*

ON THE PROTECTION OF OLD CARS

Cars have the right to be called a cultural property — the Polish law of 1962 mentions means of transport amongst other objects of historic interest. Still, according to the author, the car occupies a special place on the list of technical monuments; it has penetrated the life in this century so deeply that it has become a subject of interest not only to investigators of technics but also to sociologists, lawyers, aesthetes and other specialists. The car is the most complicated article for a personal use, offering the owner numerous experiences in the non-utilitarian sphere. Moreover, it presents a kind of mobile architecture of the interiors of streets and roads. Like in artistic culture, one can distinguish in cars styles, national shades, returns to old models and other features. The topic of cars has become recently a full-right branch of museology, collecting and antiquarian market. Further in the text the author describes activities of various clubs and associations organizing car events

in Western Europe. The first meeting of motorization veterans in Poland was held in 1961. Since then both meetings, rallies and parades of old cars have become more and more frequent. The author expresses his concern about a too slow organization of a museum of old cars the idea of which was born in 1956. For the time, being, they are replaced by branch museums, e.g. fire-fighting. The author makes an analysis of the criterions employed in evaluating old cars and distinguishes two kinds: (1) criterions based on features typical of all copies of a given model, and (2) criterions based on features of a particular car. He then discusses different types of old cars found in Poland. Concluding, the author says that the right to protection should cover all old cars (time limit should be postponed as the years go). In this context it is necessary to prohibit their exportation abroad and to recognize officially old-car lovers as participants in the protection of technical monuments.

LECH KRZYŻANOWSKI

ZABYTKI ARCHITEKTURY W CZARNOGÓRZE PO TRZĘSIENIU ZIEMI

Począwszy od 9 kwietnia 1979 r. odczuwano w Czarnogórze ruchy sejsmiczne. Przywykli od wieków do takiego zjawiska mieszkańcy tego pięknego kraju nie przeczuwali tragedii, która miała nastąpić; nie byli w stanie przewidzieć jej specjalności. Trzęsienie ziemi 15 kwietnia nadeszło więc niespodzianie, o siódmej, dwadzieścia rano. Jego siła wyniosła 9 stopni w skali Mercalli i nie dała się porównać z żadnym z podobnych zjawisk zanotowanych w dziejach tej części Bałkanów. Ponad sto ofiar śmiertelnych, ponad tysiąc rannych, w tym około dwustu — ciężko. Gdy przystąpiono do pierwszego, prowizorycznego rozpoznania strat i przywrócono funkcjonowanie

podstawowych środków komunikacji, dostawy żywności, leków itp. oraz rozlokowano bezpiecznie mieszkańców opuszczonych domów — 24 maja nastąpiło drugie silne trzęsienie (drobne ruchy trwały niemal bez przerwy). Choć nieco słabsze, okazało się jednak również tragiczne w skutkach. Wprawdzie znacznie mniejsze straty nastąpiły wśród ludności, lecz znacznie gorzej zniosły ten wstrząs uprzednio nadwężone budowle. Objęło ono w zasadzie te same tereny — od Herceg Novi na północy po granicę z Albanią na południu. W obydwu wypadkach specjaliści ustalili, że nie było jednego epicentrum, lecz kilka ośrodków. W głównej mierze katastrofa dotknęła