

HISTORIA

Parowe smoki z Ciechanowca

TEKST prof. Adam Czesław Dobroński (tel. 601 352 414)

Lozomobila to „agregat złożony z kotła parowego i osadzonej na nim maszyny parowej oraz urządzeń pomocniczych, na przykład służących do transmisji”. To są maszyny, smoki buchające dymem i parą, poruszające się z wolna, dające przez wieki napęd młockarniom, kołom młyńskim, pilom tartacznym, urządzeniom w gorzelniach i cukrowniach. Przeżyło takich smoków w Polsce około 80, z tego najwięcej trafiło do Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu. Opiekuje się nimi Marek Wiśniewski, osobiście natury pogodnej, co wyraźnie odpowiada owym pożytecznym bestiom.

PRZEGLĄD SMOKÓW CIECHANOWIECKICH

Najstarszą metrykę ma lokomobila Gabrett Smith, bo zaczęła swój żywot w 1895 roku. Liczy zatem 122 lata, waży 7 ton, a do jej brzucha (kotła) można wlać 700 litrów wody. To najstarsza w Polsce czynna, przeciągana machina. Prawdopodobnie jej młodość i wiek roboczy przeminął w majątku ziemskim w okolicach Wrocławia. Po wojnie trafiła do tamtejszych Państwowych Gospodarstw Rolnych, w 2014 roku – na wielce zasłużony odpoczynek do Ciechanowca i tu zdobywa poklask zwiedzających.

Nieco tylko młodsza bestyjka (1900 rok, waga 6,5 tony) została przez właścicieli Nosówki pod Rzeszowem w 1944 r. zamurowana w spichlerzu dworskim i wyciągnięta przez nich na wolność dopiero po odzyskaniu majątku w 1980 r. Za to najstarsza wśród czynnych, samobieźnych lokomobil nie tak dawno skończyła sto lat (rocznik 1910). „White” wiodła pracowity żywot na polach kanadyjskich, ma 4 biegi (w tym dwa zależne od obrotów silnika), może pędzić z szybkością 10 km na godzinę. I trudno się dziwić, że tylko 10 kilometrów, skoro waży 7,5 tony, jej kocioł pobiera 1800 litrów wody, a wraz z kominem mierzy sobie 3 metry.

Za maskotkę służy zaś w Ciechanowcu lokomobilka BW z 2012 roku! To nie błąd drukarski, ma ona ledwie 5 lat i waży tylko 650 kg. Wymarzył ją sobie miłośnik dawnych pojazdów z Golubia-Dobrzynia, szewc z zawodu. Do produkcji wykorzystał części z traktorów, nawet elementy maszyny do szycia. To maleństwo (kocioł na 140 litrów wody) nie zostało zmuszone do pracy, brało za to udział w zlotach i pokazach kolekcjonerskich.

Z katalogu wydanego przez muzeum wybrałem tylko garść ciekawostek. Na dokładny ogląd lokomobil i wysłuchanie gawęd pana Marka zapraszam do Ciechanowca. Tam sobie smoki drzemią nie czyniąc nikomu żadnych szkód. Przeciwnie, chętnie prezentują się gościom, a od wielkiego święta ruszają w drogę. W ruchu najłatwiej niektóre z nich obejrzeć podczas Podlaskiego Święta Chleba, kiedy defilują przed pałacem i użyczają swej mocy młockarni.



Alęż piękny okaz stoi na tle pałacu ciechanowieckiego – lokomobila przewoźna Lanz z 1922 roku, 4,5 tony, 8 KM

CIĄGÓWKI I CIĄGNIKI

Nie podejmuję się dokonać przeglądu całego zastępu ciechanowieckich lżejszych pojazdów mechanicznych wykorzystywanych w rolnictwie. Jest ich tu ponad czterdzieści: polskich, niemieckich, czeskich, amerykańskich, radzieckich i jeden angielski. W tej międzynarodowej rodzinie dominują rodzime Ursusy i pobratymcze, czeskie Zetory, starsze od nich ciągniki Lanz Bulldog (najstarszy Titan „zrodził się” w 1917 roku), kołowe (żelazne i gumowe) oraz na gąsienicach, potężne i 1-osiove, różnych barw, o dziwnym niekiedy wyposażeniu i przeznaczeniu.

Oczywiście nie zabrakło i legendarnego Ursusa C-45. Jego produkcja ruszyła w 1946 roku i trzy sztuki miały być zaprezentowane w Warszawie podczas defilady 1-majowej jako dar „robotnika i inżyniera dla brata chłopca”. Dojechał tylko jeden. A w ogóle to polski Ursus był w znacznym stopniu kopią niemieckiego ciągnika Lanz Bulldog. Żeby go uruchomić, należało ręczną lampą lutowniczą podgrzać gruszkę żarową, a następnie – z pomocą wyjętego koła kierownicy – uruchomić silnik, co wcale nie było łatwe, a mogło być groźne. Ciągnik ten rozpędzał traktor do około 6 km na godzinę. Dopiero od 1954 roku zaczęto Ursusa modernizować i egzemplarze C-451 mogły jeździć po szosach. Eksportowane je nawet do Brazylii, Chin i Ko-

rei. Zaletą była prosta konstrukcja, więc w roli mechanika sprawdzał się i wiejski kowal.

TRAKTORY PANA WŁADYSŁAWA

Władysław Zadykowicz to były poseł z legitymacją ZSL, rolnik i społecznik ze wsi Krynickie. Pierwszy traktor dojechał do tamtejszego Kółka Rolniczego na początku lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku i był to Ursus C-325, konstrukcja już polska, silnik dwucylindrowy o mocy 25 KM, pozwalający osiągać szybkość ponad 20 km na godzinę.

Władze partyjne po polskim październiku starały się przyspieszyć wjazd rumaków stalowych na pola. Wystarczyło założyć Kółko Rolnicze i zebrać proc. ceny traktora, a jak ich przybyło, to zmniejszono wkład własny do 4 tys. złotych. Formalności załatwiano krótko i można było odbierać ten „symbol postępu” ze składnicy w Dojlidach. Kłopoty zaczynały się później, bo mebel był, a nie miano gdzie go wstawić, brakowało fachowców do obsługi, beczki z paliwem (tanim!) leżały pod stodołą. Traktorzysta z Krynickich miał ładną kartę bojową z września 1939 roku, z maszynami rolniczymi zapoznał się podczas przymusowych robót „u Niemca”, za demokracji przesiadł się na samochody. Milicja Obywatelska zabrała mu jednak prawko, pewnie za jazdę na dwóch gazach. Przymus traktorowy był jednak na tyle pilny, że „po linii partyjnej” skrócono od ręki czas kary.

„Chłop na traktorze Polskę zaorze” – głosiło jedno z haseł propagandowych. A jak ochotników było mało, to zaczęto wsadzać na Ursusy i Zetory (wśród tych drugich dominowały „bociany” opatrzone symbolem 25 K, z charakterystycznymi, wysokimi tylnymi kołami) także kobiety („baby”). Musiał być postęp i równouprawnienie też. Po Ursusach C-325, C-328 i ulubionym przez rolników C-330, nastąpił C-4011 powstałe na licencji czeskosłowackiego Zetora. Pan Władysław ma taką sztukę do dziś, czyli sporo ponad 40 lat. Żyli się ze sobą, silnik trzeba było wprawdzie wymienić, ale jak trzeba to staruszek zapala bez ociągania się.

HEJ WY KONIE, RUMAKI STALOWE...

Leon Pasternak przetłumaczył z języka rosyjskiego na polski pieśń traktorzystów i ta była natrętnie lansowana za pośrednictwem Pionierów (radiodbiorniki) i kołchoźników (głośniki). Ciąg dalszy pierwszej zwrotki, zacytowanej w śródtytuł brzmiał następująco: ... „hej, na pola prowadźcie nas/ niech zawarczą traktory bojowe/ nam już w pochód odprawić się czas!”. Był w tej pieśni duch tankistów (pancerniaków) okresu wojny, wiara w cudowne przeobrażenie rolnictwa sowieckiego (traktory plus kultura), uzdrowienie kołchozów i sowchozów.

W polskich wsiach szybko zorientowano się, że traktory przydatne są nie tylko do prac w polu, można było nimi zawieźć gości na wesele, trumnę ze zmarłym na cmentarz, a wbrew wspomnianej linii partii, to i wiernych do kościoła. Na wioskach szlacheckich też się takie przypadki zaczęły powtarzać, tyle że przychwytywane tam dywanikami. Starzy gospodarze jednak sentymentalnie marudzili, bo wiadomo, Ursus to nie gniady lub siwek, który znał na pamięć drogę powrotną z targu przez knajpę do domu! Zadykowicz pamięta przypadek, kiedy traktorzysta zabrał okazyjnie po drodze dwie panienki (miejsca do siedzenia znajdowały się na błotnikach) i tak je wiozł chojracko, że fiknęły do góry kołami. Co było dalej, nie wiadomo. Zdarzały się i poważne wypadki traktorowe, pojawili się nawet piraci traktorowi. A propropos słownictwa, to traktor zrobił karierę w przemyśle obuwniczym, a ostatnio kojarzy się również z komornikami (asesorami) i turystyką ekstremalną na inne kontynenty. Odrębny wątek stanowią samoróbki, zestawiane przez genialnych domorosłych mechaników. Dominują jednak ekskluzywne traktory, nawet z telewizorami wewnątrz i obowiązkowo z klimatyzowaną kabiną. Takie są idealne i na udział w akcjach protestacyjnych – na blokadanie dróg.

Można żartować, można przytaczać oryginalne przypadki, ale nie ma wątpliwości, że traktory zawojowały wieś, a już tylko w skansenach drzemią lokomobile i ciągowki. Tak się kręci koło historii.

©©