

Morze i Ziemia

NR 21(181) ROK V

SZCZECIN 21.-27.05.1986 R.

CENA 15 ZŁ



Fot. Sławomir Borek

CZY POPLYNIEMY NA MORZE ŚRÓDZIEMNE?

Rozmowa z Michałem Bardaszem
dyrektorem naczelnym Żeglugi Szczecińskiej

„MiZ”: – Panie dyrektorze, przeczytałem w „Głosie Szczecińskim”, że odwołujecie, tak popularne wśród czasowiczów, rejsy w morze. Czy to prawda?

M.B.: – Prawda, że w roku 1986 statki białej floty nie popłyną dalej jak do główek portu w Swinoujściu. Nie jest to jednak nasza wewnętrzna inicjatywa lecz cofnięcie uprawnień przez Urząd Gospodarki Morskiej, które musimy bezwzględnie respektować, choć – mówiąc między nami – nie jest to nam zbyt na rękę. Wycieczki na pełne morze były niesłychanie lubiane przez wypoczywających i każdy taki rejs gromadził znacznie więcej chętnych niż było miejsc na pokładzie. Były to więc dla nas imprezy dosyć opłacalne.

„MiZ”: – Zarządzenie to – jak można mniemać – wywołane zostało troską o bezpieczeństwo waszych pasażerów.

M.B.: – Najprawdopodobniej, choć trudno nam zarzucić, byśmy o to bezpieczeństwo nie dbali sami. Każda z naszych jednostek posiada ważny atest Polskiego Rejestru Statków, upoważniający ją do uprawiania pasażerskiej żeglugi śródlądowej, oraz zgodę

UGM na pływanie przy brzegu. Nie miał też do nas żadnych pretensji Urząd Morski. A muszę dodać, że niełatwo jest spełnić wymogi stawiane przez te dwie instytucje. Np. wyposażenie ratunkowe naszych stateczków spacerowych musiało być identyczne jak na... „Batorym”. Jedyną różnicą było, iż nie wymagano od nas byśmy zaopatrywali tratwy ratunkowe w herbaczniki po dolar dziesięć centów i słodką wodę w puszkach po 90 centów sztuka.

„MiZ”: – Słodką wodę za dolary? Pan się nie pomylił?

M.B.: – Niestety, nie. Ale, podobnie jak pan, ani zrozumieć, ani skomentować tego faktu nie potrafię.

„MiZ”: – Wróćmy do tematu. Niemniej biała flota szybko się starzeje. Dwa najmłodsze statki zbudowano w latach 1967-68, a zatem liczą 18-19 lat. Reszta zaś też przekroczyła już dwudziestkę.

M.B.: – To fakt, z którym nie sposób dyskutować. Tylko, że mimo wieku zachowały swą dzielność morską,

CIĄG DAJSZY
NA STRONACH 10, 11, 12

Wyprawiono wesele. A raczej stypę. Za stołem siedziała śmierć. Panna młoda ubrana była na czarno.

Hitler był związany z Ewą Braun ponad dziesięć lat. Poprzednio pracowała ona w zakładzie fotograficznym Hofmanna w Monachium. Wraz z Hofmannem, który wzbogacił się później na monopolu fotografowania Führera, Ewa Braun towarzyszyła Hitlerowi, lubiącemu bardzo robić sobie zdjęcia, w jego podróżach propagandowych przed zdobyciem władzy.

Hitler umieścił Ewę Braun w swym zamku w Berchtesgaden, gdzie była panią domu. W Berlinie mieszkał sam. Propaganda faszystowska sławiła asce tizm Führera.

Mury budynku drżały od pocisków artyleryjskich. Tutaj, w piwnicy, atmosfera była okropna i beznadziejna.

Rattenhuber w następujący sposób opisuje te godziny: „Każdy był zajęty swoimi sprawami, swoimi przeżyciami, szukaniem wyjścia dla siebie. Niektórzy, straciwszy wszelką nadzieję, nie szukali już ratunku, lecz wcisnąwszy się w kąt i nie patrząc na nikogo, oczekiwali nieuchronnego końca, albo

W schronie Hitlera³⁾

ZAPACH GORZKICH MIGDAŁÓW

na odwrót, szli do bufetu i zalewali swoje zgrzyoty koniakiem z winem z piwnic Führera”.

SS-mani z ochrony powoli spacerowali dookoła Kancelarii Rzeszy. W parku nie było czym oddychać od czadu i dymu. Berlin płonął. Walili się do-

my, wybuchały pociski. Coraz bliżej sły chać było odgłosy strzelaniny.

W korytarzu schronu jęczeli ranni – w pobliżu nie było innej kryjówki.

Takie było tło ceremonii ślubnej. Tym razem zlekceważono formalności wprowadzone przez reżim hitlerowski.

Wbrew przepisom pan młody i panna młoda nie przedstawili dokumentów, stwierdzających ich aryjskie pochodzenie, ich przydatność do małżeństwa, niekaralność, prawomysłowość polityczną. Nie złożyli oni również zaświadczenia z policji o prowadzeniu się stroni. Sprowadzony przez Goebbelsa urzędnik, który dokonał aktu ślubnego, zaproponował im tylko, aby stwierdzili własnymi podpisami, że należą do wyższej rasy i nie cierpią na choroby dziedziczne.

Potem odbyło się w wąskim gronie śniadanie weselne z szampanem. Na tej weselnej stypie obecna była również żona ministra Rzeszy, Magda Goebbels. Kiedyś Hitler był drugą na jej weselu. W papierach Frau Goebbels zachowały się ślady jednej z jej rozmów z Führerem. Kiedy miała zamiar odejść od Goebbelsa (tego apostata moralności narodowo-socjalistycznej nazywano „babełbergskim byczkiem” za jego słabość do artystek

HELENA RZEWSKA

DOKOŃCZENIE
NA STRONIE 1

Zanotowane
wczoraj

„SMYK”

ZE SZCZECINA RODEM

Ludzie myśleli, że to robota ręczna, chałupnicza. Wytykali samochód Andrzeja Antonowicza palcami, dziwowali się, kręcili głowami, a gdy tylko gdzieś się zatrzymał, przystanął przy krawężniku lub na parkingu, wtedy zbierali się, obchodzili wkoło, oglądali wśród kpin i prześmiewczych uwag.

A cóż to jest, pytali drwiąco, co to za dziwoląg, pojazd pokraczny, ile puszek pan zużył żeby to coś zмайstrować; pana Antonowicza drażnił ten śmiech, denerwował i dlatego przestał wyjeżdżać na ulice, dwa lata temu schował samochód do garażu i gdy by nie ten jubileusz, gdyby nie czterdziestolecie fabryki to pewnie by go już stamtąd nie wyciągnął.

Andrzej Antonowicz kupił swój samochód ponad dwadzieścia lat temu podczas licytacji urządzonej przez Szczecińską Fabrykę Motocykli. Zapłacił za niego cztery tysiące złotych; nowy „Junak” kosztował wtedy o dwadzieścia tysięcy więcej. Mówi, że nie przepłacił.

Kiedy podjęto ostateczne decyzje, kiedy wiadomo już było, że wykonany w Szczecińskiej Fabryce Motocykli „Junak” ma być małym samochodem osobowym „Smyk”, na pewno nie będzie seryjnie produkowany, część z dwudziestu prototypowych egzemplarzy wykonanych w roku 1958, sprzedanych zostało pracownikom fabryki oraz ludziom, którzy je testowali, zaś pozostałe „Smyki” złomowano – mówi inżynier Zbigniew Konieczek, dziś Główny Konstruktor w Fabryce Mechanizmów Samochodowych „Polmo” w Szczecinie.

Pan Antonowicz kupił jeden z dwóch ostatnich egzemplarzy. Samochód miał numer TJ 03. Jeździł nim aż do końca roku 1983.

Sensację ogłosił „Kurier Szczeciński” 31 stycznia 1958 roku. „Pierwsza niespodzianka Szczecińskiej Fabryki Motocykli – „Smyk” narodził się w Szczecinie” – głosił tytuł artykułu informującego o podjęciu w fabryce „Junak” przygotowań do produkcji polskiego samochodu osobowego – „małego, zwinnego autka” o sylwetce podobnej do „malutkich Fiatków”. Poinformowano, że plan techniczny zakładu zakładał wykonanie w roku 1958 serii prototypowej pojazdu a w rok później serii informacyjnej liczącej sto egzemplarzy; przeprowadzone w Szczecinie próby eksploatacyjne miały wykazać, czy w przyszłości możliwe będzie podjęcie ich seryjnej produkcji.

„Smyk” był czteroosobowym samochodem o długości 2,93 m, szerokości 1,3 m i wadze 480 kilogramów – wyjaśnia inżynier Konieczek – Zgodnie z dokumentacją wykonaną w Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie napędzany był silnikiem motocyklowym wyprodukowanym w Łodzi o pojemności 350 centymetrów sześciennych i mocy 17 koni mechanicznych, umożliwiającym rozwinięcie szybkości do 90 kilometrów na godzinę przy średnim zużyciu 5,5 litra paliwa na 100 kilometrów. Ponieważ silniki motocyklowe nie mają biegów wstecznych, w układzie napędowym „Smyka” umieszczono urządzenie pozwalające na zmianę kierunku jazdy – mechanizm różnicowy z rewersem, dzięki któremu samochód miał cztery biegi przednie i aż cztery wsteczne. Wszystkie podzespoły, poza silnikiem, miały być wykonywane w Szczecinie.

Oryginalnie ale kontrowersyjnie rozwiązano wejście do samochodu. Drzwi wejściowe stanowiła przednia ściana „Smyka”, odchylana razem z przymocowaną do niej kolumną kierownicy. Aby dostać się do siedzenia mieszczącego się w tylnej części samochodu, trzeba było odchylić fotel obok kierowcy. Do otwarcia „Smyka” służył specjalny uchwyt umieszczony nad przednią szybą. Innych drzwi w samochodzie nie było.

Płaski, równy przód „Smyka” i nieproporcjonalnie długi tył pojazdu wywoływał dziwne wrażenie. Niektórzy twierdzili, że jest to samochód jeżdzący... tyłem.

Pan Antonowicz przyznaje, że te drzwi rzeczywiście były niezwykle, nie spotykało się podobnych rozwiązań na świecie, choć on pamięta, że do BMW „Isetta” też wchodziło się przodem, też nie było w nim drzwi, tyle tylko, że w tamtym samochodzie wejście otwierało się w bok a nie do przodu, do siebie, tak jak w „Smyku”.

Zdarzyło się podczas jednej z próbnych jazd, że głównemu konstruktorowi samochodów te drzwi się założyły. Kłopot był z tym wielki, bo przecież innych w „Smyku” nie było, inaczej nie można było z samochodu wyjechać. Z okazji tego zabawnego wydarzenia ułożono nawet specjalny wierszyk. Inżynier Konieczek pamięta tylko jego początek:

„Główny konstruktor wszedł do pojazdu konstrukcji własnej
nacisnął starter, docisnął gaz
mówiąc „Ach, nie masz jak Smyki”.
Zbigniew Konieczek bardzo żałuje, że nie pamięta dalszego ciągu, był bardzo ciekawy. Czy jest w Po-

sce samochód, który doczekał się „własnego” wiersza?

Dla wykonania prototypowych egzemplarzy pojazdu zorganizowano w jednej z hal oddział kierowany przez inż. Henryka Wysockiego i mistrza Stąpala. Wszystkie czynności wykonywano tam ręcznie. „Jest to coś pośredniego pomiędzy chałupnictwem a wielkowszatastą robotą – relacjonował „Kurier Szczeciński” – ręczne wykonywanie poszczególnych elementów kadłuba, struganie form z drewna, produkcja odlewów, domierzanie, dopasowywanie, spawanie, szpachlowanie, malowanie i inne czynności związane z przygotowaniem pierwszej serii dwudziestu „Smyków” jest załączkiem wielkiej produkcji”. Klepano młotkami karoseria to nie to samo co produkcja pras. Już siedem razy szpachlowały robotnicy metalowe pudło – głosił podpis pod zdjęciem.

Równocześnie z pracami nad wykonaniem serii prototypów podejmowano próby zainteresowania „Smykiem” ludzi, od których zależało podjęcie decyzji. W urzędach i ministerstwach dowodono, że polski samochód małopojemny powinien być produkowany

wicza, prezentuje miękkie resory, dobre na nierównej, polskiej drodze. Samochód był stabilny, pewny dobrze trzymał się drogi, podczas mijania można było spokojnie kierownicę puścić, nie zbaczal. Miał oczywiście „Smyk” swoje wady. Mechanizm przeniesienia napędu wymagał przeróbki. Szeroki, płaski przód wywoływał silny opór i kiedy pan Antonowicz zjeżdżał ze stromej góry, na przykład ulicą Unii Lubelskiej, po której samochody toczą się samodzielnie, bez pomocy silników, on musiał dodawać gazu. Na i ten rewers, którego łańcuch przy gwałtownym ruszaniu pękał, rozbił obudowę; można było co prawda pojechać bez tego łańcucha ale samochód nie miał wtedy biegów wstecznych, a to kłopot. Ale gdyby nad „Smykiem” popracować, zrobić go porządnie, nie w ręku, nie na kolanie, to mógłby to być całkiem niezły wózek.

– Nie tylko my chcieliśmy podjąć się produkcji polskiego samochodu małopojemnego – wspomina inżynier Zbigniew Konieczek. – 30 grudnia 1957 roku Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu wypuściła na rynek pierwszą partię czteremastu samochodów „Mikrus 300” zapowiadając, że w następnym roku wyprodukuje ich co najmniej tysiąc. Na Śląsku testowano „Karlika”, a znany polski motocyklista Janowski prezentował zaprojektowany przez siebie dwuosobowy pojazd nazwany „Fafikiem”. Wszyscy przegraliśmy tę rywalizację. W połowie lat sześćdziesiątych podjęto rozmowy z kierownictwem koncernu „Fiat”. W roku 1966 podjęto seryjną produkcję licencyjnego „Fiata 125 p”.

Początek pertraktacji z „Fiatem” wyznaczał koniec dla wszelkich rodzimych konstrukcji. Ostatecznie w Szczecinie wyprodukowano zaledwie 20 prototypowych pojazdów.

– To nie mogło się skończyć inaczej. Nawet gdyby pieniądze przeznaczone na zakup licencji zainwestowano w przygotowanie samochodu rodzimej produkcji, efekt nie byłby ten sam. Produkcja samochodu to ciągle szukanie, ulepszanie, doskonalenie, to wykonywanie doświadczeń zdobywanych latami, pogłębianie ich wraz z liczbą wypuszczanych na rynek nowych modeli wyposażonych w coraz lepsze, coraz bardziej niezawodne podzespoły i urządzenia. Produkcja dobrych samochodów wymaga dużej ilości pieniędzy, doskonale przygotowanej kadry, laboratoriów, aparatury badawczej, tuneli aerodynamicznych, poligonów doświadczalnych, nie może opierać się na zapale, największym nawet zaangażowaniu, struganych w drewnie formach, ręcznie giętych ramach. Od „Fiata” zakupiliśmy nie tylko konstrukcję samochodu ale również prawo do używania znanego na ca-



Fot.: S. Borek

właśnie w Szczecinie; powoływano się na tradycje zakładu, w którym do zakończenia wojny znajdowała się fabryka produkująca rocznie około 20 tysięcy samochodów marki „Stoever”, kupowanych również przez polskie przedsiębiorstwa; dowodono, że uruchomienie produkcji samochodów wpłynie korzystnie na uprzemysłowienie Pomorza Zachodniego i na lokalny rynek pracy, zwiększając o dwa tysiące osób zatrudnienie w przedsiębiorstwach wytwarzających podzespoły i elementy wyposażenia nowego samochodu. W połowie maja „Kurier” podał pochodzącą „ze źródeł zazwyczaj, dobrze poinformowanych” informację o rozważanej w Radzie Motoryzacyjnej i „zainteresowanym ministerstwie” możliwości przyznania Szczecinowi 300 milionów złotych na rozbudowę zakładu i przystosowanie go do seryjnej produkcji „Smyka”.

Kiedy 25 października 1958 roku zakłady „Junak” odwiedził marszałek Sejmu Czesław Wycech, pokazał mu pierwsze gotowe „Smyki”. Marszałek dokonał przejażdżki jednym z nich. Podróż pomiędzy prototypownią i budynkiem dyrekcji odbył podobno również sam premier Józef Cyrankiewicz.

Inżynier Konieczek opiera się o przód „Smyka” przywiezionego do „Polmo” przez Andrzeja Antono-

wym świecące znaku firmowego oraz doskonale zorganizowanej sieci serwisowej.

Od czasu, gdy produkowali „Smyka” minęło dwadzieścia osiem lat, ale nie zmieniło się prawie nic.

Wiele pracy włożył Andrzej Antonowicz w swój samochód, wiele wysiłku. Po roku silnik „Junaka” zastąpił DKW, po kilku następnych latach – silnikiem „Fiata 126 p”. Kiedy dzieci urosły, w jego „Smyku” zrobiło się ciasno, więc go przedłużył. Zainstalował też parę dodatkowych drzwi, żeby wygodniej było siadać z tyłu.

Wydaje im się, że ten egzemplarz „Smyka” jest jednym z ostatnich. Na początku lat 70 inżynier Konieczek widział taki samochód na zosie w okolicach Dziwnowa a do pana Antonowicza przyjechał kiedyś mieszkaniec Śląska poszukujący części zamiennych do rewersu, który właśnie mu się rozsywał. O innych nie słyszał.

Ktoś poglądził im też, że jeden ze „Smyków” przejechał podobno ponad 100 tysięcy kilometrów. Uważają, że jak na prototypowy, ręcznie składany samochód, to dużo.

RAFAL JESSWEIN