

Borkowski, Jarosław

Złoty samochodów "Syrena" i "Warszawa" przy Muzeum Woli

Almanach Muzealny 4, 367-370

2003

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 oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Jarosław Borkowski

ZŁOTY SAMOCHODÓW „SYRENA” I „WARSZAWA” PRZY MUZEUM WOLI

W kwietniu 2000 r. do Muzeum Woli zgłosiło się dwóch młodych ludzi, studentów architektury, Michał Małek i Paweł Strug. Przedstawili się jako członkowie-założyciele Klubu Miłośników Samochodu „Syrena”, który działa od 1997 r. (ostatnio jako sekcja CAAR) i poprosili o pomoc w zorganizowaniu zlotu posiadaczy samochodu tej marki.

Wiele przemawiało za tym, aby podjąć się współorganizacji zlotu. Po pierwsze: zadaniem Muzeum Woli, podobnie jak każdego innego muzeum, jest ochrona zabytków, a właśnie w tych latach kolejne modele syren uzyskują status samochodu zabytkowego (mija 25 lat od chwili zamknięcia ich produkcji, co stanowi warunek konieczny uznania auta za zabytek). Po drugie: „Syrena” nie tylko nazwą, ale i miejscem swego powstania (FSO Żerań) związana była ze stolicą. I po trzecie: zadaniem muzeum jako placówki kulturalnej jest pielęgnowanie tradycji i utrwalanie pamięci, a „Syrena” na trwałe wpisała się w powojenną tradycję odgrywając ważną rolę społeczną i kulturową: była pierwszym i przez długie lata najpopularniejszym środkiem indywidualnej komunikacji dla przysłowiowego Kowalskiego i jako taka stanowiła też manifestację nowego stylu życia. Nie przypadkowo pojawiła się w tym, a nie innym momencie historii socjalistycznej Polski, a mianowicie na fali odwilży 1956 r. Przypomnijmy, że samochód marki „Syrena” był produkowany seryjnie w latach 1957–1983 (do 1972 r. w fabryce FSO w Warszawie, a następnie w zakładach w Bielsku-Białej). Prototyp powstał w grudniu 1953 r. „Syrena” jest rdzennie polską konstrukcją: konstruktorem silnika był inż. Fryderyk Blümke, podwozia – inż. Karol Pionnier, a nadwozia – prof. Stanisław Panczakiewicz. W szczycie 1971 r. wyprodukowano w FSO ponad 25 tys. „Syrenek”.

Z chwilą podjęcia decyzji o organizacji zlotu pracownicy Muzeum Woli energicznie przystąpili do dzieła. W organizację zlotu włączył się też Miejski Miłośników Starej Motoryzacji „Automobilista”.

Po dwóch miesiącach wyętej pracy wysiłki zespołu zostały uwieńczone sukcesem. Zgodnie z zamierzeniem 17 czerwca 2002 r., w sobotę, odbył się I Złot „Syren”.

W dniu zlotu od godziny 10.00 różnokolorowe samochody warcząc i dymiąc zaczęły majestatycznie wjeżdżać na plac przy ul. Srebrnej. Do południa przybyło 14 wozów. Wychuchane, wypucowane i błyszczące, wyglądały jakby dopiero co zeszyły z taśmy montażowej. Zjawiły się również inne stare polskie pojazdy: m.in. garbata „Warszawa” i skuter „Osa”. Każde pojawiające się auto witano z równym entuzjazmem. Miłe to było dla kierowców, szczególnie dla tych, którzy przybyli z najdalszych miejsc: z Krakowa, z Torunia i z Elbląga. Zapanowała atmosfera retro. Z głośnika płynęły najpiękniejsze przeboje lat sześćdziesiątych: „Batumi” Filipinek, „Autostop” Karin Stanek, „Matura” Czerwonych Gitar, „Żółty jesienny liść” Jana Laskowskiego i inne. Właściciele „Syren” zawierali nowe znajomości i wymieniali doświadczenia. Goście z wielkim zainteresowaniem oglądali coraz rzadziej już dziś widziane na naszych ulicach wozy. Dla wielu młodych miłośników motoryzacji była to pierwsza okazja, żeby im zajrzeć pod maskę. Dokładnie oglądano auta także ze względu na wybory Miss „Syren”. Na najpiękniejszą głosowano wypełniając specjalny kupon i oddając go kierowcy wybranego auta. Dla uczestników przewidziane były nagrody. Do południa na placu przed Muzeum urósł spory tłumek ciekawskich.

W samo południe wszystkie „Syrenki” przy dźwiękach klaksonów ruszyły kolumną przez miasto w kierunku Śródmieścia na Plac Teatralny. Na czele jechało auto z okolicznościową planszą na dachu. Po uroczystym przejeździe przez miasto, który trwał około dwóch godzin, samochody powróciły przed Muzeum. Tu z ganku przywitał ich rhythm-and-bluesowy band, który przez pół godziny zabawił zebranych muzyką na żywo. Gdy ucichły dźwięki muzyki, nastąpił długo oczekiwany moment ogłoszenia wyników wyborów Miss „Syren”. Laureatom konkursu oraz głosującym wręczono nagrody ufundowane przez miesięcznik „Machina” i tygodnik „Autobiznes”. Przez cały dzień hostessa tygodnika „Autobiznes” rozdawała darmowe egzemplarze pisma oraz baloniki reklamowe.

Nie ostygły jeszcze emocje związane z wręczeniem nagród, a kurator Muzeum Karol Móravski już zapraszał wszystkich do środka Muzeum, na spotkanie dyskusyjne poświęcone historii polskiej motoryzacji i jej przyszłości. Spotkanie zorganizował redaktor Andrzej Głajzer z miesięcznika „Automobilista”. Prelekcje wygłosili mgr Włodzimierz Sel, rzeczoznawca z PZMot, a w latach siedemdziesiątych konstruktor w FSO oraz Zbigniew Mikiciuk, dyrektor Muzeum Motoryzacji w Otrębusach.

Około godziny 17.00 zlot dobiegł końca. W zgodnej ocenie uczestników i sponsorów zlot „Syren” był sukcesem. Organizatorzy postanowili doprowadzić do ponownego spotkania na wiosnę 2001 r., również w otoczeniu pięknego placu przy ul. Srebrnej. I Złot zapoczątkował tradycję, która dzisiaj ma już 3 lata. Wszystkie zloty odbywają się według podobnego scenariusza.

II zlot odbył się 9 czerwca 2001 r. Tym razem muzyczną ilustrację dla imprezy tworzył zespół estradowy z LO im. S. Żeromskiego przy ul. Siennej, a redaktor Glajzer z „Automobilisty” zorganizował w sali konferencyjnej Muzeum spotkanie miłośników motoryzacji z byłymi kierowcami fabrycznymi FSO na temat historii startów samochodów marki „Syrena” w Rajdzie Monte Carlo. Swoje rajdowe starty wspominali Marian Repeta i Stanisław Wierzbza. O historii konstruowania silnika opowiadał inż. Władysław Skoczyński. Atrakcyjną oprawę dla spotkania stanowiła miniwystawka pamiątek, na której znalazły się m.in. zdjęcia z rajdu Monte Carlo, tablica rajdu wieziona przez syrenkę, jej silnik, instrukcja obsługi auta, rysunki konstrukcyjne, modele plastikowe, akcesoria samochodowe i emblematy.

III zlot odbył się 8 czerwca 2002 r. i był zlotem nie tylko „Syren”, ale i „Warszaw” – organizatorzy postanowili rozszerzyć formułę. Impreza odbyła się według starego wzoru: była giełda części, wybory najpiękniejszego auta i najlepiej ubranej załogi, przejazd przez miasto i na koniec prelekcja w gmachu Muzeum Woli. Prelekcja dotyczyła istnienia dwóch alternatywnych projektów nadwozia „Syrenki”. Spotkanie prowadził jak zwykle Andrzej Glajzer, a wzięli w nim udział specjaliści ściśle związani z produkcją „Syrenki” m.in. konstruktorzy inż. Bogdan Kleinschmidt, inż. Jerzy Dembiński oraz Marian Repeta reprezentujący Klub Pracownikowi Przyjaciół FSO przy Oddziale SiMP w Warszawie.

Mamy nadzieję, że zlot „Syren” i „Warszaw” na trwałe wejdzie do kalendarium imprez organizowanych przy współudziale Muzeum Woli. Zlot jest rozrywką dla uczestników i widzów, okazją do spotkań i wymiany doświadczeń przez posiadaczy wozów, ale też ma ważny cel edukacyjny i kulturotwórczy. Z tego ostatniego względu najwartościowszym punktem jego programu jest tradycyjne spotkanie miłośników polskiej motoryzacji w Muzeum organizowane przez redaktora Adrzeja Glajzera. Debatują tam starsi panowie, konstruktorzy aut, chętnie wspominający stare czasy i spragniona wiedzy młodzież, bo właśnie ludzie dwudziestoparoletni są w przeważającej liczbie uczestnikami zlotu i właścicielami pocziwych „Syrenek” i „Warszaw”. Podczas spotkań dochodzi nie tylko do wymiany informacji, ale do czegoś o wiele ważniejszego, do współdzielania sobie entuzjazmu i pasji.

