

Stefański, Jerzy

Kombajn zbożowy - Bizon. Narodziny i rozwój

Notatki Płockie 17/5-69, 31-37

1972

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.



JERZY STEFAŃSKI

Z historii plockiego przemysłu maszyn żniwnych

Kombajn zbożowy — Bizon Narodziny i rozwój

„Z plockiej Fabryki Maszyn Żniwnych, coraz większą gromadą wychodzą zbierać plony z naszych pól coraz sprawniejsze kombajny. To ich żelazne kroki wyznaczają rytm i kierunek naszej przyszłości.

Jeszcze wtórują im dźwięki kos i sierpów, jeszcze towarzyszy im człapanie koni ciągnących mozolnie pługi i brony jeszcze terkocą po wybojach wczorajszych traktów koła wozów i dzwoni metal uprzęży.

Ale to wszystko przestaje już być dominantą mazowieckiej rzeczywistości. Na polach w dorzeczu Wisły, Narwi i Bugu, jak zresztą w całej naszej ojczyźnie, obok plockich Bizonów z każdym rokiem zuchwalej i liczniej pojawiają się pracowite „Ursusy” ciągnące siewniki i żniwiarki w inny, niż wczorajszy czas, w inne, niż wczorajsze życie”.

(Barwy — fragment artykułu MAZOWSZE — Henryka Gaworskiego)

Historia polskiego kombajnu zbożowego dzieli się jak dotąd na dwa rozdziały: Pierwszy nosi tytuł „Vistula” — drugi „Bizon”. Takie są bowiem nazwy dwu kolejnych typów wytwarzanych w plockiej Fabryce Maszyn Żniwnych. Pierwsze zaczęto montować nim jeszcze powstały wielkie hale, jakimi dziś fabryka dysponuje.

Produkowane obecnie kombajny zbożowe Bizon niemal w pełni zmechanizowały zbiór zbóż. Maszyny te ścinają zboże, młóć ziarno, oczyszczają, gromadzą w zbiorniki; słoma zaś jest bądź prasowana i wiązana w bele przy użyciu maszyn towarzyszących, bądź wyrzucana luźno na pole, skąd po przeschnięciu, zbiera się ją prasami zbierającymi.

BIZON — NASTĘPCA VISTULI

Najpierw Vistula, a obecnie Bizon i jego młodszy brat Bizon-Super, to namacalne i widoczne przykłady ciągłych poszukiwań w bardzo ważnej dziedzinie — maszyn do zbioru zbóż. Pierwsze egzemplarze Bizonów pojawiły się na naszych polach w 1968 roku. Były to maszyny modelowe, o których wówczas mało się mówiło. W roku 1969 powstaje pięć sztuk prototypowych Bizona i model kombajnu KZS-5, czyli znany już dziś Bizon-Super. W akcji żniwnej 1970 roku bierze udział seria informacyjna (20 sztuk) Bizonów i 5 egzemplarzy prototypowych Bizona-Super. W roku 1971 plocka Fabryka Maszyn Żniwnych rozpoczęła produkcję seryjną Bizona i wykonała serię informacyjną Bizon-Super. Zanim jednak to nastąpiło, poprzedniczka Bizona — znana w kraju i za granicą Vistula — dobrze się zasłużyła dla rolnictwa. W latach 50-tych niosła ona z sobą znamiona postępu w rolnictwie. Jej zjawienie się

na polu spowodowało zasadnicze zmiany w organizacji zbioru zbóż. Lecz w miarę intensyfikacji rolnictwa, zastosowania wielu nowych bardziej wydajnych odmian zbóż i lepszego nawożenia — Vistula z coraz większym trudem dawała sobie radę z urodzajnymi łanami zbóż. Przed załogą Fabryki stało więc trudne i odpowiedzialne zadanie skonstruowania, wyprodukowania i dostarczenia rolnictwu nowoczesnych kombajnów zbożowych o wydajności 3—5 kg masy na sekundę. Można było oczywiście zakupić licencję u producentów zagranicznych. Jednak ambicje plockich konstruktorów, do których należą mgr inż. Bolesław Rostowski, mgr inż. Czesław Mucha, mgr inż. Wacław Wojciechowski, mgr inż. Bronisław Urbanik, mgr inż. Mieczysław Królikowski, inż. Tadeusz Michalski, inż. Tadeusz Szymański i wielu innych zadecydowały jednak, że przystąpiono do opracowania własnej polskiej konstrukcji kombajnu. Wymieniony już mgr inż. Bolesław Rostowski, zapytany przez redaktora „Sztandar Młodych” na temat przyczyn i okoliczności rozpoczęcia produkcji Bizonów, powiedział:

„Vistula, produkowana do niedawna, była kombajnem średniej wielkości i z biegiem czasu jej wydajność okazała się za małą. Modernizacje były coraz kosztowniejsze, a rolnicy domagali się kombajnu bardziej nowoczesnego i wydajnego. Stanęliśmy więc przed dylematem: albo Płock potrafi skonstruować maszynę, która spełni stawiane warunki, albo pozostaniemy przy imporcie, co wiązałoby się naturalnie z wydatkami dewizowymi. Była to walka nie tylko o polski kombajn, lecz również o naszą fabrykę, której — w razie przeprofilowania produkcji — groziły duże straty. Przystąpiliśmy

do prac wspólnie z Przemysłowym Instytutem Maszyn Rolniczych w Poznaniu. Zwróciliśmy się też o pomoc do różnych instytucji naukowych w całym kraju. Równoległe z pracami konstrukcyjnymi prowadzone były pomiary naukowe: badania wytrzymałościowe, pomiary drgań, hałasu, stopnia zapylenia powietrza, analiza bhp i ergonomii. Wzorowaliśmy się na przodujących rozwiązaniach firm zagranicznych, dokładając własne cegiełki. Prace konstrukcyjne wraz z budową prototypu trwały rekordowo krótko — 15 miesięcy”.

Nowe kombajny skonstruowane w Płocku przy ścisłej współpracy z Przemysłowym Instytutem Maszyn Rolniczych w Poznaniu, różnią się od Vistuli nie tylko przepustowością, która w przypadku Bizona wynosi 3 kg/sek., a Bizona-Super — 5 kg/sek. Również — większą czystością ziarna, bo wynoszącą 98%, którego już nie potrzeba doczyszczać, jego niskimi stratami, które przy zbiorze Bizonem wynoszą 1,5—2,0%. Nadto — Bizon, choć maszyna skomplikowana (składa się oprócz silnika z 3,5 tysięcy części) jest łatwiejszy w obsłudze. Wyposażony jest w specjalny wózek transportowy, który umożliwia przewóz hederu (przyrząd tnący) po drogach publicznych bez pilota. Kombajn Bizon ma nowoczesną sylwetkę, całkowicie krytą, co poza efektami estetycznymi daje pełne bezpieczeństwo obsługi.

Każda maszyna musi złożyć egzamin świadczący o jej praktycznej przydatności. Próbie takiej poddane zostały obydwie typy Bizonów, a za poligon doświadczalny posłużyły pola Państwowych Gospodarstw Rolnych, gdzie duże powierzchnie najlepiej nadawały się do sprawdzenia praktycznych możliwości żniwnych kłosów. Pierwsze egzemplarze zmierzyły się na polach PGR Bezledy (woj. olsztyńskie) z Vistulami. Wynik: skosiły dwukrotnie więcej od swych rywalek. „To tak jakby porównać Syrenkę z Fiatem” — pisała wówczas prasa krajowa. Później badano je w różnych warunkach glebowych na Żuławach i w Lubelskiem, na glebach piaszczystych, lekkich i ciężkich borowinach. W czasie ubiegłorocznej akcji żniwnej w PGR-ach wrocławskich i opolskich bez przeszkód zbierano nowymi kombinami pszenicę, która dała plon 60—70q/ha. Podobne obserwacje poczyniono w PGR-ach koszalińskich, gdańskich i olsztyńskich, gdzie Bizony radziły sobie doskonale ze zbożem częściowo wylegniętym.

„Bizon-Super — donosiła Chłopska Droga z dnia 8 sierpnia 72 r. — jest wprost tytanem żniwnej roboty, którą wykonuje w zawrotnym tempie. W ciągu minuty zdoła skosić i omłócić około 300 kg ziarna”.

Bizony wszędzie zdały egzamin na piątkę. Jest to ocena obiektywna, wielokrotnie powtarzana przez specjalistów z zakresu rolnictwa.

We wrześniu 1971 roku nastąpił moment przełomowy; z taśmy montażowej płockiej FMŻ zeszła ostatnia Vistula oznaczona numerem 19000 — żegnana przez licznie zgromadzoną załogę.

Znana płocka dziennikarka Maria Olszewska z Trybuny Mazowieckiej, relacjonując montaż ostatniej Vistuli, tak pisała.

„Tak więc oto na taśmie montażowej Płockiej Fabryki Maszyn Żniwnych — ostatni egzemplarz popularnego typu kombajnu o nazwie Vistula. I choć imponujący wydaje się widok, gdy ramioną suwnic, posłuszne ludzkim rękóm, sprawnie umieszczają na właściwych miejscach kolejne elementy maszyny, gdy silnik, serce kombajnów, w ciągu paru minut zajmuje swoje miejsce i gotów jest do ożywienia maszyny, to przecież widzów nie opuszcza świadomość, że cały ten proces montażu i cała malownicza Vistula są dziś poczciwymi staruszkami, którym pozwala się odchodzić z honorem, gdyż ustępują miejsca nowemu, lepszemu. Vistulę wypiera słynny już Bizon, kombajn gigant o nowoczesnej konstrukcji i wydajności ponad dwukrotnie większej.

Zamknięta w ten sposób kariera płockiej Vistuli jest przecież powodem do dumy dla producenta — Fabryki Maszyn Żniwnych. Produkowana od 1953 roku maszyna, cieszyła się wówczas opinią rewelacji w dziedzinie mechanizacji rolnictwa, wkroczyła triumfalnie na polskie pola. W roku 1967 wyprodukowano 10 tys. kombajnów, a potem wszystko szło coraz szybciej. Wzrastała wydajność załogi, możliwości zakładu, coraz sprawniej pokonywano proces produkcji tych maszyn”...

Na taśmę montażową wszedł, witany entuzjastycznie Bizon. Z miesiąca na miesiąc wzrastała produkcja tych maszyn, a w przededniu święta klasy robotniczej 1 Maja, taśmę montażową opuścił tysięczny Bizon.

TYSIĘCZNY BIZON — OPUSZCZA TAŚMĘ MONTAŻOWĄ

„Na pierwszego maja 1972 roku — powiedział wczesną wiosną dyrektor naczelny FMŻ mgr inż. Czesław Stygar, na spotkanie z dziennikarzami — powinien stanąć na własnych kołach tysięczny Bizon”. I stanął. Dużo wcześniej niż na Pierwszego Maja, bo już w dniu 28-go kwietnia 1972 roku odbyła się w nowo zbudowanej oddanej przez płocką Petrobudowę pół roku przed terminem hali Fabryki Maszyn Żniwnych uroczystość przekazania rolnictwu tysięcznego Bizona. W uroczystości uczestniczyła załoga Fabryki, przedstawiciele resortów: ministerstwa przemysłu maszynowego i ministerstwa rolnictwa, Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Zjednoczenia Przemysłu Maszyn Rolniczych, uczestniczyli przedstawiciele zakładów współpracujących z Fabryką, przedstawiciele władz politycznych i administracyjnych miasta Płocka oraz inni zaproszeni goście.

Do zebranych przemówił dyrektor naczelny mgr inż. Czesław Stygar, który podkreślił znaczenie płockiego kombajnu w rolnictwie oraz złożył podziękowanie załodze za szybkie opanowanie produkcji najbardziej skomplikowa-

nych maszyn do zbioru zbóż — jakimi są bez wątpienia kombajny zbożowe. Z kolei mówca przekazał załodze wyrazy podziękowania za wyprodukowanie w tak szybkim czasie tysięcznego Bizona od Wicepremierów: Mieczysława Jagielskiego i Józefa Tejchmy, ministra przemysłu maszynowego Tadeusza Wrzaszczyka i I Sekretarza WKW PZPR Kazimierza Rokoszewskiego”.

„U progu 1 Maja — stwierdził dyrektor FMŻ Czesław Stygar — przypadł nam w fabryce znamienny moment wyprodukowania tysięcznego kombajnu Bizon. Jest to wymowny obraz i wynik wysiłku rąk i mózgów nie tylko załogi naszego zakładu, ale mądrego i godnego naśladowania zespolenia sił i środków wielu zakładów naszego przemysłu oraz potencjałów naukowych i technicznych szeregu instytucji i jednostek badawczych naszego zaplecza. Rozważna i konsekwentna inspiracja naszych władz politycznych wspierana śmiałościami władz gospodarczych w całym szeregu problemów towarzyszących podjęciu decyzji o uruchomieniu produkcji nowych kombajnów w naszej fabryce i dalej troskliwa opieka nad rozwiązaniami najważniejszych etapów doprowadzających do uruchomienia seryjnej produkcji, dała widoczny dzisiaj obraz w postaci tego tysięcznego kombajnu.

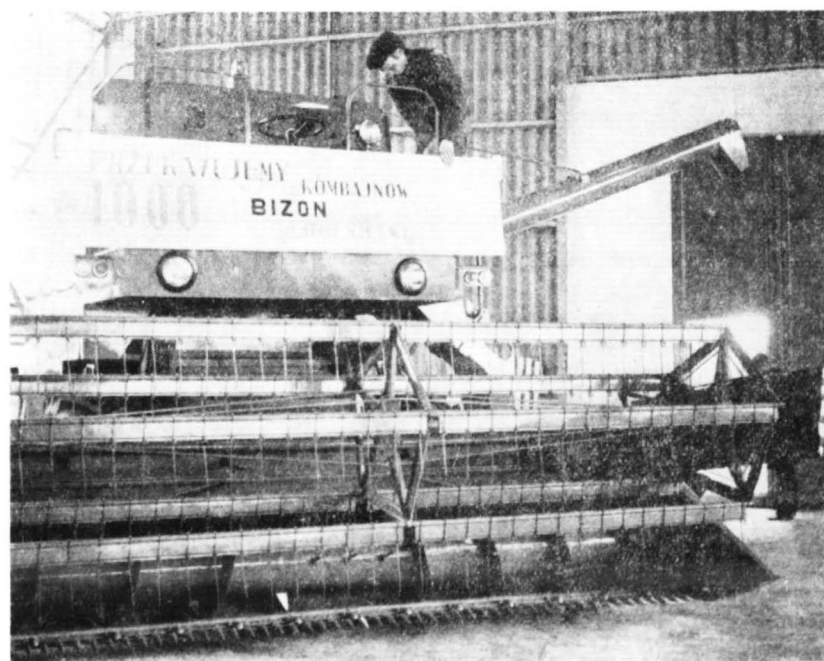
Zaowocował w pełni wysiłek — stwierdził dalej mówca — ofiarność i zaangażowanie szerokiego rzesz robotników, pracowników nauki i techniki, ekonomistów i organizatorów. Zaowocowały mądre decyzje w ogólnej atmosferze odnowy kraju. Ta dobra atmosfera, zobowiązania produkcyjne, świadomość, że wyniki naszej pracy bardzo liczą się i ważą w ogólnym rozwoju naszego rolnictwa, a w tym i całej



Przewodniczący Rady Państwa Henryk Jabłoński w Towarzystwie gospodarzy województwa warszawskiego w czasie rozmowy z kombajnistami na polach w Kampinosie

naszej gospodarki narodowej, pozwoliła dokonać ogromnej pracy i doprowadziła do powodzenia, którym jest opanowanie seryjnej produkcji Bizonów u nas oraz szeregu ważnych zespołów u naszych kooperantów...

Na dzisiejszą naszą uroczystość przychodzimy z niemalymi sukcesami i z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku. Wykonaliśmy z nadwyżką nasze zeszloroczne zadania produkcyjne, osiągnęliśmy bardzo dobre wyniki ekonomiczne, ale największym naszym osiągnięciem, i nie zawaham się użyć określenia sukcesem, było



Tuż przed majowym świętem załoga wyprodukowała tysięczny egzemplarz kombajnu zbożowego „Bizon”

przygotowanie techniczno-organizacyjne i rozpoczęcie seryjnej produkcji nowych kombajnów. Mimo wielkich trudności i kłopotów, których nie można się było ustrzec przy tak dużym i złożonym problemie, wykonaliśmy postawione nam zadania”.

Z okazji wyprodukowania tysięcznego Bizona Fabryka przygotowała i wydała okolicznościową broszurę pt.: 1000 nowych kombajnów, w której m. in. czytamy:

„Pracownicy naszego wydziału — mówi tow. Jasiński, kierownik wydziału montażu — podobnie jak całego zakładu, odpowiadając na apel Partii postanowili między innymi przyspieszyć montaż kombajnów, na które jest tak duże zapotrzebowanie naszego rolnictwa. Tysięczny Bizon opuścił taśmę montażową na kilka dni przed planowanym terminem i to właśnie jest naszą praktyczną odpowiedzią na aktualne hasło: Szukamy 20 miliardów złotych.

BIZONY WYRUSZAJĄ NA REKONESANS ZAGRANICZNY

Wprawdzie istnieje na Bizony duże zapotrzebowanie na rynku krajowym, to jednak płocka FMŻ nie zamierza wcale wycofywać się z produkcji eksportowej.

Po pierwsze dlatego, by nie utracić zdobytych już rynków dzięki dość znacznemu eksportowi do Włoch. Po drugie — jest to eksport wysoce opłacalny.

Oddajmy jednak w tym miejscu głos inż. Leopoldowi Gręboszowi — dyrektorowi ds. produkcji bieżącej, który w rozmowie z dziennikarzami dwutygodnika „Mechanizacja Rolnictwa” na temat eksportu powiedział:

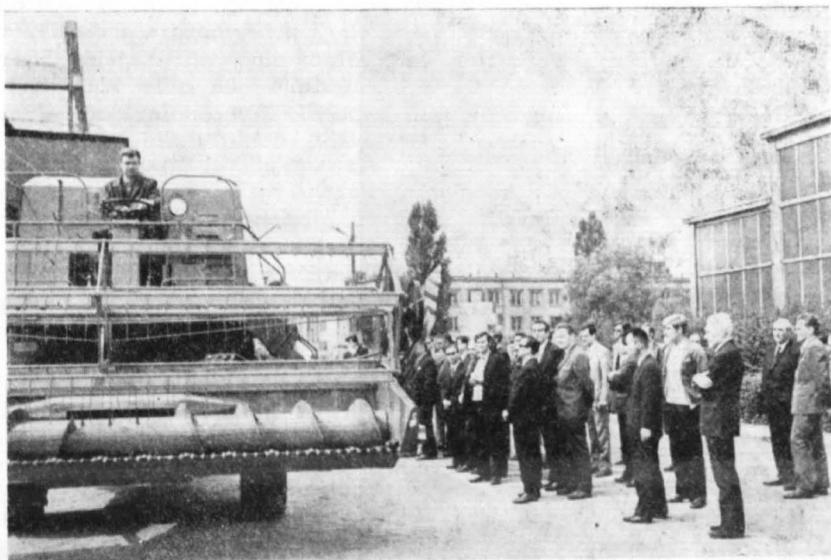
„Rozbudowujemy fabrykę po to, aby zapewnić naszemu rolnictwu w możliwie szybkim czasie wystarczającą liczbę nowoczesnych kombajnów zbożowych oraz podjąć działalność eks-



W dniu 16. X. 1972 r. odbyła się w Płocku kolejna krajowa narada użytkowników „Bizonów”. W czasie narady głos zabrał m. inn. mgr inż. Bolesław Rostowski (na zdjęciu) — jeden z głównych konstruktorów „Bizona”

portową. W takim ustawieniu eksport nie będzie odbywał się kosztem rynku krajowego. Trzeba równocześnie jasno stwierdzić, że eksport określonej liczby wyrobów jest nowoczesnej fabryce niezbędny. Jest to sprawdzian i gwarant zarazem właśnie nowoczesnej fabryki i wyrobu. Stała konfrontacja z najbardziej renomowanymi maszynami światowych firm jest niezbędna... Jesteśmy przekonani, że rozwijany rozsądny eksport kombajnów wyjdzie na dobre naszemu rolnictwu”.

W tym też celu pewna ilość kombajnów została w latach ubiegłych skierowana w celach akwizycyjnych na rynki zagraniczne, jak również w kraju odbyły się pokazy tych maszyn handlowcom zagranicznym. I tak np.: w lipcu 1971 roku na polach gospodarstwa doświadczalnego IHAR w Strzelcach Kujawskich k. Kutna został urządzone pokaz pracy trzech Bizonów



W maju 1972 r. gościła w FMŻ grupa dyplomatów 25 krajów, akredytowanych w Warszawie. Goście żywo interesowali się produkcją „Bizonów” i możliwościami eksportowymi zakładu



Delegacja Partyjno-Rządowa z Edwardem Gierkiem na czele w czasie zwiedzania stoiska maszyn rolniczych na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1972 r.

dla przedstawicieli ambasad krajów socjalistycznych, który obserwowali radcowie handlowi ambasad: Czechosłowacji, Kuby, ChRL i Albanii. Po pokazie odbyła się konferencja, na której kierownictwo Fabryki i CHZ Agromet-Motoimport zgłosiło gotowość dostosowania Bizona do życzeń klientów.

Bizon był też prezentowany na Międzynarodowych Targach Poznańskich, na wystawie w São Paulo w Brazylii i na Międzynarodowych Targach Przemysłu Maszynowego w Brnie. O sukcesie Bizona w CSRS pisał na łamach „Życia Warszawy” red. Marek Dunin-Wąsowicz:

„W stoisku Agrometu sensacje wzbudza jednak przede wszystkim kombajn zbożowy Bizon rodem z Płocka, który zgłosiliśmy do złotego medalu. Kombajn ten oblegany jest dosłownie przez rolników czechosłowackich, którzy zaglądają do każdego miejsca: z góry, z boku, czy spod spodu, dotykając każdej niemal części. Wiedzą bowiem o tym, że zdał on już egzamin na polach czechosłowackich podczas tegorocznych żniw (zebrał i wymłócił 779,25 ton zboża), że został bardzo wysoko oceniony przez Instytut Mechanizacji Rolnictwa w Brnie, bo ma wyjątkowo dużą przepustowość masy na sekundę, gwarantuje wysoką czystość i niski procent uszkodzenia ziarna oraz minimalne straty”.

W czerwcu 1972 roku Fabryka wystawiła kilka egzemplarzy Bizona na Międzynarodowych Targach Poznańskich. „Życie Warszawy” skomentowało ten fakt w sposób następujący:

„Bizon — as atutowy poznańskiej ekspozycji Agromet-Motoimport. Przysłowiowym szlagierem na XLI MTP w ekspozycji przedsiębiorstwa handlu zagranicznego Agromet-Motoimport będą zapewne najnowszej konstrukcji kom-

bajny Bizon z Płockiej Fabryki Maszyn Żniwnych. Jak poinformował dziennikarzy dyrektor naczelny mgr Z. Cibor w Poznaniu wystawione będą zarówno Bizony przystosowane do zbioru zbóż, jak kukurydzy oraz ryżu. Nowe odmiany kombajnów nie są bynajmniej jedyną nowością. Zademonstrowane zostaną również inne, nowej konstrukcji, maszyny i sprzęt rolniczy, a wśród nich wszystkie typy produkowanych traktorów Ursus”.

Również w 1972 roku z myślą o możliwościach eksportu płockiego Bizona maszyny uczestniczą w wystawach i targach w Danii, Indii, NRD, CSRS, Związku Radzieckim i na Węgrzech.

Bizony wysyłane są także na próby porównawcze i eksploatacyjne. Kilka maszyn trafiło do Iranu i Sudanu, by tam na miejscu sprawdzić się w bezpośredniej eksploatacji w bardzo odmiennych od Polski warunkach klimatycznych.

Spśród innych wojaży zagranicznych Bizona, na szczególne podkreślenie zasługują Indie. Wysłane tam maszyny przechodzą próby przydatności z uwzględnieniem geograficznych warunków lokalnych. Wraz z kombajnem w Indiach przebywa mgr inż. Czesław Mucha — jeden z konstruktorów i twórców Bizona, pracownik Ośrodka Badawczo-Rozwojowego FMŻ.

Bizonami zainteresowane są także wysoko rozwinięte kraje, jak Szwecja, Szwajcaria i Dania.

Skoro mowa o zagranicznych wojażach Bizona, nie sposób pominąć dalekiej Brazylii — stałego odbiorcy poprzednich typów kombajnów, gdzie dotychczas jeszcze pracuje większość płockich maszyn. Z egzotycznej Brazylii, której powierzchnia wynosi ponad 8 mln km², gdzie żyje ponad 90 mln ludności — powrócił

niedawno, po kilkumiesięcznym pobycie Edward Liput, pracownik działu handlowego, od którego dowiadujemy się, że Bizony pomyślnie przeszły zarówno próby eksploatacyjne w polu, jak i badania atestowe przeprowadzone przez specjalny państwowy instytut badawczy. Po oficjalnym dopuszczeniu płockich kombajnów na brazylijski rynek zainteresowane firmy handlowe zaczęły starania o zakup pierwszej partii 100 sztuk Bizonów. Już dziś można powiedzieć, że tak jak kiedyś Vistula, dziś Bizony wkraczają na pola brazylijskie.

Z myślą o odbiorcach zagranicznych powstają różne odmiany Bizonów eksportowych, choćby w postaci przystosowania do zbioru kukurydzy na ziarno, ryżu (na gąsienicach) i innych zbóż.

BIZON W OCENIE UŻYTKOWNIKÓW

W 1972 roku na polach całego kraju pracowało półtora tysiąca Bizonów, w tym 120 sztuk typu Bizon-Super. W tym roku też po raz pierwszy od chwili uruchomienia ich seryjnej produkcji obsługę techniczną powierzono użytkownikom i specjalistycznym ekipom POM. Ocenie tej generalnej próby maszyn poświęcona była kolejna doroczna narada użytkowników, producentów i przedstawicieli placówek naukowych, zajmujących się badaniami maszyn do zbioru zbóż, która odbyła się w dniu 16 października 1972 r. w Płocku.

W ocenie producenta, zakładów naukowych oceniających przebieg prac kombajnów i bezpośrednich użytkowników, kombajny zdały egzamin pomyślnie, głównie dzięki wysokiej jakości, niezawodności, wcześniejszemu przygotowaniu licznej kadry mechaników gwarancyjnych i kombajnistów oraz uruchomieniu na czas zniw specjalistycznych ekip naprawczych, dysponujących zestawem niezbędnych części zamiennych. Opinie tego rodzaju często wypowiedzane były przez uczestników krajowej narady w Płocku. Między innymi o niezawodności i wysokich walorach użytkowych Bizonów, jakimi wykazały się one w bezpośredniej konfrontacji ze zbożem wilgotnym, wyległym i zachwaszczonym oraz często na zakamienionych polach, mówili: dyrektor Departamentu Mechanizacji Rolnictwa — inż. Janusz Fudalej

i dyrektor Instytutu Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa w Warszawie prof. dr Roman Fafara.

Z narady użytkowników kombajnów zbożowych Bizon wynika jeden podstawowy wniosek, że Bizon — jako ten zniwiarz doskonały jest maszyną poszukiwaną, dobrą i potrzebną w rolnictwie. Również zniwa 1972 roku wykazały bezsprzecznie, że podstawową sprawą w latach następnych będzie wyposażenie rolnictwa w niezbędną liczbę kombajnów zbożowych Bizon.

„Z każdym rokiem — pisała Trybuna Ludu w dniu 25.08.1972 r. — pogłębia się bowiem deficyt siły roboczej w rolnictwie, zwłaszcza w województwach wysokotowarowych pod względem produkcji zbóż i posiadających większe obszary gospodarstwa, w których można z powodzeniem stosować kombajny. Nowym zjawiskiem jest również skracanie terminu między zniwami a siewami jesiennymi. Im bardziej bowiem będzie wzrastać nawożenie mineralne pól, tym później będą dojrzewały dobre wyrosnięte intensywne odmiany zbóż.

Praktycznym przykładem tego są pola PGR dwukrotnie więcej nawożone niż w gospodarstwach indywidualnych. Z tych względów i przy częstych w naszych warunkach klimatycznych opadach deszczu w okresie zniw szybki zbiór będzie możliwy tylko po zwielokrotnieniu w rolnictwie liczby kombajnów zbożowych”.

Premier Piotr Jaroszewicz na Ogólnopolskich Dożynkach w Bydgoszczy powiedział m. in.:

„Poważnym osiągnięciem polskich robotników, konstruktorów i techników z Płocka jest nowy kombajn zbożowy Bizon. Wykazał on wysoką sprawność i przydatność w najtrudniejszych warunkach sprzętu wyległego, wilgotnego zboża. Obecnie chodzi o to, aby znacznie powiększyć produkcję tej dobrej maszyny rolniczej i śmieiej rozwiązywać dalsze zadania”.

„Zadanie to podejmujemy — powiedział w swoim wystąpieniu na krajowej naradzie użytkowników Bizonów dyrektor naczelny FMŻ mgr inż. Czesław Stygar — i uczynimy wszystko, aby w najbliższym czasie nastąpił dalszy szybki wzrost kombajnów przy jednoczesnym zabezpieczeniu ich nowoczesności i niezawodności”.

LITERATURA

St. Chrzanowski, M. Gałkowska, J. Stefański — 100 lat przemysłu maszyn rolniczych w Płocku, Warszawa 1972 r.

Cz. Mucha: Rozwój myśli technicznej w FMŻ, Notatki Płockie — Wydanie Specjalne 1971 r., str. 13 i nast.

J. Stefański: Jubileuszowy rok w dziejach płockiej Fabryki Maszyn Zniwnych — Notatki Płockie nr 5/64 z 1971 r.

Sztandar Młodych nr 205 z dnia 28.08.1972 r.

Trybuna Mazowiecka nr 210 z dnia 3.09.1971 r.

* Fragment referatu wygłoszonego przez mgr. inż. Czesława Stygara — dyrektora płockiej FMŻ w dniu 28.04.1972 r.

Wacław Wojciechowski: 100 nowych kombajnów — Płock PDA 1972 r.

Mechanizacja Rolnictwa nr 14/350 z dnia 16—31. VII.1972 r. str. 3 i nast.

Zycie Warszawy nr 129 z dnia 31 maja 1972 r.

Wacław Wojciechowski: Akcja zniwna 1972 r — Płock PDA 1972 r.

Mechanizacja Rolnictwa nr 14/350 z dnia 16—31. VII.1972 r. str. 3 i nast.

Fragment referatu wygłoszonego przez mgr. inż. Czesława Stygara — dyrektora płockiej FMŻ w dniu 18 grudnia 1972 r.

S U M M A R Y

The economic situation in which Poland found herself after World War II and the government's policy, put before the entire agricultural machinery industry, the most important task of raising the Polish agriculture which had been devastated by both wars and neglected during the inter-war period. The execution of that task would be a pledge of the successive mechanization of the agriculture and in consequence it would guarantee the increase of the output per one hectare. It became the ambition of the factory staff to produce machines of higher technological quality and effectiveness, so to say, the machines, which the socialist farming economy is in need of.

It was obvious that these ambitions could not be reached without building of a large and modern factory. In 1948 the decision for building such a factory in Płock was made. The construction started and in 1954 the assembly hall was put into operation in the new factory area. In the same year, 40 combine harvesters left the works gates. The next year production of that assortment increased to 300 machines.

Starting the production of the combine harvesters opened a new period in the history of the works that could be named the „Combine” period. This moment decided about the character of the factory and the direction of its further specialization. All those important achievements are to be credited to the zealous and devoted activity of the factory technical staff.

In 1960 was already built a new type of the harvester — KZB 3A and three years later — KZB 3B. Though both of these types were in all respect much better than the ZMS-4 harvester, nevertheless they didn't give full satisfaction to the factory constructors. The works' management realized that the mechanization of agriculture in Poland and particularly the continuous increase of combine harvesters used all over the world, provided a ready market for these machines if, of course, the quality of the product would meet the requirements of the world technical standards. This condition was the starting point for the work of the factory's Design Office and Testing Centre on building of a new type of the harvester.

The prototypes of the „Bison” combine, constructed after great hardship of the works' staff, creditable passed their examinations during the harvest season of 1969. The first experimental production and

operational testing took place in 1970. In 1971 the „Bison” entered normal serial production successively forcing out the old type combine harvesters.

The universality of these machines and their technical features allow them to undertake the equal competition on all the world markets. The grain combine harvesters „Bison” with the working capacity of 3—3,5 kg/sec, and „Bison-Super” with the working capacity of 4,5—5 kg/sec of threshed bulk processing, are designed for the harvesting the four basic cereals, as well as oil seeds, leguminous plants, etc., both while standing and from swaths.

The above units are capable of handling heavy duty jobs, and present a high degree of mechanization and of central control of setting and operation. The types „Bison” and „Bison-Super” are unified to a considerable extent.

The lighting installation of both the above types is adapted to the requirements of public traffic regulations. The header being carried on a trailed trolley, enables a free movement of the grain harvester combine unit over public roads.

The grain combine harvesters may be equipped, as optional extras, subject to special orders, with equipment for the two — stage harvesting, for filling grain into bags, for straw disintegration as well as for the harvesting of rice and maize for grain. Each of the grain combine harvester units may be equipped with a driver's cab as an optional extra.

All these advantages caused that the grain combine harvester „Bison” met the highest interest at the Poznań International Fairs — 1972 and was a revelation on lots of exhibitions and fairs abroad. At the present moment we are in possession of some offers for „Bison” delivery not only to the developing countries as Brazil, Iran, India but also to such extremely industrialized ones as Switzerland, Sweden, Denmark.

At the beginning of the second century of the factory's existence this creditable achievement makes the best prospects of its further and rapid development. Obviously it will take much time to change the system to full mechanization but the potential market for the type of machines which are now being made, and exported, is enormous and should provide the Polish farm machinery industry enough work for many years before anything like saturation is approached.

EDWARD KŁOSIŃSKI