

## Mirosław Derecki

### KAKTUS NA KÓŁKACH

Jest podobno w kronice Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie fotografia sprzed jedenastu lat, która przedstawia ówczesnego dyrektora fabryki, stojącego na tle nowego „Żuka”. Fotografia o tyle odbiegająca od podobnych jej, stereotypowych, że dyrektor trzyma na dłoni...kaktus. Dlaczego? A, to już cała historia... Otóż pod koniec lat pięćdziesiątych FSC stała przed wielką niewiadomą. Gdzieś na wysokich szczeblach ministerialnych zapadła decyzja o zaprzestaniu produkcji popularnego wówczas samochodu ciężarowego „Lublin” i ważyły się losy zakładu. Mówiło się coraz głośniejsze, że przejdzie on na inny rodzaj produkcji, z motoryzacją nie mający nic wspólnego.

Tymczasem grupa miejscowych projektantów pośpiesznie opracowywała prototyp lekkiego samochodu dostawczego tak potrzebnego krajowi. Ten samochód, późniejszy „Żuk”, miał uratować honor FSC. Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego patrzyło na wysiłki dyrektora i projektantów z dużą dozą sceptycyzmu. I kiedyś, w czasie kolejnej dyskusji z dyrektorem, miało paść zdanie: *„Prędzej nam kaktus na dłoni wyrośnie, jak wy tego swojego „Żuka” będziecie produkować.”* Słowo się rzekło mimochodem, ale dyrektor dobrze je sobie zapamiętał. Kiedy w 1959 roku taśmę montażową FSC opuściła tysięczna furgonetka typu A-03, zapoczątkowującego wielką rodzinę lubelskich „Żuków”, dyrektor postawił sobie na dłoni doniczkę z kaktusem, wezwał fotografa a następnie wysłał zdjęcie do Zjednoczenia. Była w tym geście spora doza przekory, ale przede wszystkim chyba swoisty znak triumfu, że podjęte dzieło zostało zwieńczone sukcesem.

W 1939 roku wyprodukowano tylko 1048 „Żuków”, ale już rok 1964 przyniósł ich 9150, w roku następnym 2 tysiące furgonetek sprzedano za granicę, w 1967 roku eksportowano ich prawie trzy tysiące. W ostatnich latach produkcja roczna sięga 15 tysięcy, każdego dnia z taśmy montażowej schodzi około 60 samochodów, w połowie listopada br. opuścił wrota fabryki stutysięczny „Żuk”. O randze zakładu niech świadczy fakt, że pierwszy w województwie przeszedł on na nowy system bodźców ekonomicznych.

Wiosną 1947 roku stary Łoboda zdecydował się na wyjazd w nieznane. Zostawił na opiece sąsiadów swoje półtora hektara gruntu, dom, przysadziście, mocno nadwerężone zębem czasu budynki gospodarskie, zabrał żonę, czterech synów, córkę i wyruszył na Ziemię Zachodnie. Była to w życiu rodziny decyzja heroiczna, jako że jechało się na niepewne, ludzie w wiosce byli

zasiedzieli z dziada pradziada i do podróży dalekich, a już szczególnie do przenosin z całym gospodarskim majdanem - nieskorzy. Jak kto wrósł w tę glebę kielecką, nadwiślańską, w okolicę spokojną, cichą, w której czas wyznaczało tylko buczenie syreny starego, kołowego parowca kursującego po Wiśle między Puławami a Sandomierzem - ten w sposób z dawien dawna ustalony ziemię orał, bronował, żyto siał, w dzień jutrzejszy nie bardzo spoglądając. Toteż odradzali sąsiedzi wyjazd, takie i owakie racje przedstawiając. Łoboda już to im słuszość przyznawał. Już to argumenty za wyjazdem rozważał, a cały czas trwał w niepewności i napięciu. Wreszcie, aby się zbyć „ciężaru”, machnął ręką: „co będzie to będzie”, zebrał toboły, żywy inwentarz na pokład zasmolonego parowca wpędził i spłynął z nurtem rzeki do Puław. Skąd - przesiadłszy się do rozklekotanego wagonu towarowego - nie oparł się w podróży, aż we wsi Bolków w powiecie Białogard.

Dla średniego syna, dziesięcioletniego Stanisława, otworzył się teraz nowy świat. Rodzinna wioska leżała w zapadłym kącie Kielecczyny. Jedynym większym miastem w okolicy było leżące za rzeką Opole Lubelskie. Tutaj tymczasem biegły przez pola szosy asfaltowe, we wsiach stały domy z cegły, na podwórkach, w szopach - maszyny rolnicze, o jakich się ludziom znad Wisły nie śniło, gdzieś tam trafił się i traktor, remontu wprawdzie wymagający - ale przecież maszyna jak sto koni! Ludzie też w Bolkowie byli inni. Przeważnie osadnicy wojskowi, obięzyświaty gdzieś znad Amuru i spod Monte Cassino, przyzwyczajeni do ciężkiej pracy, zarazem rzutcy, przedsiębiorczy, umiejący obydwoma garściami wycisnąć z życia wszystko, co najlepsze.

W takiej atmosferze zaczęła się też lawinowa reakcja w mentalności starych Łobodów, spychająca daleko w tył zastarzałe schematy myślowe, porywająca w wir życia, o jakim dotąd nawet nie mieli pojęcia. Jeśli tak było z rodzicami, to co dopiero mówić o dzieciach? Stanisław ani się obejrzał, jak skończył siódmą klasę i znalazł się w technikum mechanicznym w Białogardzie. Starszy brat już się od kilku lat za mechaniką uczył, a i młodsze rodzeństwo myślało o pracy w fabrykach, o życiu w wielkim mieście. Aż dziwne, jak szybko w nowych warunkach tracili kontakt z ziemią, z którą tak nierozzerwalnie - zdawałoby się - byli dotąd zrośnięci. Gdy rodzice - acz gospodarujący już w nowoczesny sposób, już myślący nowoczesnymi kategoriami - pozostali jednak chłopami wrośniętymi mocno w tę czy inną ziemię, oni w kilka lat zdołali jakby przeskoczyć kilka pokoleń.

W 1953 roku matka zaczęła coraz częściej zapadać na zdrowiu, lekarze orzekli, że nie służy jej tutejszy klimat, że musi wracać na nadwiślańskie piaski. Pojechał z rodzicami w powrotną podróż i Stanisław. Zdecydowano, że ktoś musi w przyszłości przejąć schedę po ojcu i wybór padł właśnie na Stanisława. Rzucił szkołę, miał przekwalifikować się na rolnika. Ale wkrótce okazało się, że zamiłowania do ziemi już w nim nie było. Coraz bardziej tęsknił do zawodu, którego tajniki zaczął niedawno poznawać w technikum. I tak się stało, że jak przed laty ojciec z całą rodziną, tak teraz on sam, ostatniego dnia sierpnia 1955 roku wsiadł na tenże zasmolony wiślany parowiec i popłynął do Puław. W wieku kilkunastu lat zdecydował ostatecznie jak sobie będzie układał życie.

Zdażył się jeszcze zapisać do zasadniczej szkoły zawodowej, która kształciła ślusarzy maszynowych. Szkoła była dwuletnia, a że zaliczono mu okres nauki w technikum w Białogardzie, dostał się od razu do drugiej klasy i ... już w lipcu 1956 roku, w gronie dziesięciu najlepszych uczniów, z dyplomem wykwalifikowanego robotnika w kieszeni – jechał do Lublina, do Fabryki Samochodów Ciężarowych, która właśnie zaczynała pracować pełną parą. Miał od tej chwili na najbliższych piętnaście lat związać się z tym zakładem, być jednym z niewielu, którzy mogą powiedzieć o sobie, że to przez ich ręce przeszło owe sto tysięcy „Żuków” - liczba zamykająca jeden z wielu rozdziałów historii FSC.

Zaczynał jako ślusarz urządzeń z IV grupą zaszeregowania. Pracował w tej samej hali, w której dzisiaj prowadzi 164-osobowy oddział spawalni kabin. Tylko że wówczas produkowano tutaj „Lubliny”, a on sam zaliczał się do najmłodszych i najmniej znaczących pracowników. Jak większość mu podobnych, mieszkał w zatłoczonym hotelu robotniczym, miał dziewczynę, z którą od czasu do czasu wybierał się do odległego – wówczas – miasta, żeby – jak się wtedy mówiło : „zażyć rozrywki kulturalnej”, to znaczy obejrzeć film albo posłuchać „koncertów muzycznych” dawanych codziennie przez trzech starszych panów w kawiarni „Regionalna”. Należał też do Związku Młodzieży Polskiej, którego zresztą był aktywistą jeszcze z lat szkolnych. Tymczasem fabryka rozbudowała się. W 1957 r. rozpoczęła pracę wielka odlewnia, niemal równocześnie ruszyła kuźnia...

Okres niepewności co do dalszych losów fabryki ominął młodego ślusarza. Gdy toczyły się dyskusje na temat nowego typu samochodu, gdy dyrektor a wraz z nim cała załoga przemysłiwali, jak zasadzić ów legendarny kaktus na dłoni Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego, Stanisław Łoboda odbywał służbę wojskową.

Ledwie zrzucił mundur, już prowadził swoją dziewczynę do ołtarza. Tym się różnił od innych, że nie zwykł włosy rozdzielać na czworo, deliberować, rozważać całymi dniami różne „za” i „przeciw”. W niedzielę wyszedł z jednostki i tegoż dnia był już w Koszalińskim. Na dworcu powitała go narzeczona, która w czasie służby wojskowej Stanisława przeniosła się na Ziemię Zachodnie. Stanęła kiedyś między nimi taka umowa, że ślub wezmą dopiero po jego wyjściu do cywila. „Co z nami?” - zapytała teraz. „Nie rozmyśliłeś się?”. „Ja? Słowo się rzekło. Jak chcesz, możemy się zenić nawet jutro”. W poniedziałek już byli małżeństwem.

Wrócili do Lublina, Stanisław Łoboda stawiał się do pracy w FSC. Był rok 1959, właśnie ruszyła taśma z pierwszymi „Żukami”. Zakład wydawał się jakby odmieniony. Na gwałt potrzebowano fachowców. Łoboda trafił tym razem do wydziału tłoczni, zaczął pracować bezpośrednio przy „Żuku”. Przy maszynach widział wielu nowych, młodych, on już teraz zaliczał się do „starych” pracowników fabryki. Z dziesięciu absolwentów puławskiej szkoły zawodowej, którzy kiedyś wyruszyli do FSC, pozostał już tylko on jeden. Wydoroślały po wojsku, głowa rodziny, w nowych warunkach i wśród nowych kolegów zaczynał kolejny etap życia.

Ściągnął do fabryki braci, był okras, że w FSC pracowało czterech Łobodów, ślusarzy z

dziada pradziada... rolnika. Stał na czele młodzieżowej brygady pracy socjalistycznej, w której znaleźli się jego dwaj bracia. Trzy razy pod rząd zajmowali we współzawodnictwie pierwsze miejsce, zdobywając w końcu na stałe proporzec przechodni Rady Robotniczej i ZMS. Kontynuował też pracę w organizacji młodzieżowej. Został wkrótce przewodniczącym Koła Wydziałowego, wszedł do Zarządu Fabrycznego ZMS. Za osiągnięcia w pracy brygada Łobody otrzymała dyplom uznania z Komitetu Centralnego ZMS, zaś jej kierownik wyjechał w nagrodę na dwutygodniową wycieczkę do ZSRR.

Mniej różowo przedstawiały się warunki życiowe młodego małżeństwa. Mimo że Stanisław bił rekordy, zarabiał coraz lepiej i cieszył się uznaniem zwierzchników do tego stopnia, że do jego brygady przydzielano „na wychowanie” młodzież określaną mianem „trudnej” - mieszkał z żoną w małej drewnianej budce w dzielnicy Majdanek. Ich „dom”, był kiedyś kioskiem handlowym, który przed laty wystawił sobie miejscowy rzeźnik. Kiedy przyszedł na świat syn, sytuacja stała się jeszcze bardziej skomplikowana. A Łoboda zapisał się w dodatku do wieczorowego technikum zakładowego. Trzeba było ogromnego samozaparcia, żeby w takich warunkach nie obniżyć lotów w pracy, kontynuować naukę i...znajdować jeszcze czas na wychowywanie dziecka. Dochodziły do tego zajęcia w organizacji partyjnej, do której wstąpił w 1962 r., a rola „wychowawcy” niesfornych kolegów w brygadzie nie raz stargała mu nerwy. Musiało wtedy paść niejedno mocne słowo pod adresem podwładnych, którzy początkowo wcale nie mieli zamiaru „wychodzić na ludzi”. Satysfakcją dla Łobody był fakt, że chcąc nie chcąc, na owych ludzi w końcu „powychodzili” jeden z nich został nawet później wybrany przewodniczącym oddziałowego koła ZMS.

W 1965 r. Łobodowie nareszcie zyskali własny kąt. Zakład dał im mieszkanie w nowoczesnym bloku w dzielnicy Tatary, w pobliżu fabryki. Niemal równocześnie Stanisław uzyskał dyplom technika-mechanika i w tym samym roku został majstrem w oddziale spawalni kabin „Żuków”. W rok później otrzymał awans na kierownika tegoż oddziału.

Dawna, typowo rolnicza rodzina Łobodów z Kielecczyny rozprzeczła się po całej Polsce. Ale też nastąpiła stabilizacja całej rodziny. Rodzice pozostali na roli, dzieci weszły na stałe w środowisko robotnicze. Więcej, niektórzy synowie myślą kształcić się dalej, pragną zdobyć zawód inżyniera- mechanika. Kiedy odwiedzają rodziców, jadą do wsi asfaltową szosą, po której krążą także lekkie ciężarówki z napisem „Żuk” na masce. Buczenie syreny parowca, przed dwudziestu trzema laty jedyne łącznika rodzinnej wsi Łobodów ze światem, dawno już ucichło. Stara, sfatygowana „Izabella” dochodzi żywota zacumowana przy kazimierskim nadbrzeżu, pełniąc funkcję turystycznego hotelu...