
Od autora

Gdy wiele lat temu rozpoczynałem zbieranie materiałów do niniejszej publikacji, nie sądziłem, że z czasem urośnie ona do takich rozmiarów. Napisałem tę książkę, aby „ocalić od zapomnienia” pojazdy wytwarzane w Jelczańskich Zakładach Samochodowych – od pierwszych „prymitywnych” nadwozi, opartych na drewnianym szkielecie, montowanych na podwoziach samochodów ciężarowych różnych marek, poprzez samochody ciężarowe Żubr, samochody pożarnicze i specjalne, autobusy produkowane wg czechosłowackiej licencji oraz nieznanne powszechnie prototypy różnych pojazdów, a na samochodach ciężarowych Jelcz serii 300 i przyczepach kończąc.

Gromadząc zdjęcia, wycinki prasowe, stare foldery Jelczańskich Zakładów Samochodowych oraz roczniki gazety zakładowej „Głos Jelcza”, spotykałem wspaniałych ludzi, którzy dzielili się ze mną swoimi wspomnieniami i wiedzą o tej fabryce.

Dzięki swojej pracy, dane było mi poznać jelczańskich konstruktorów: Bronisława Surmę, Tadeusza Barbackiego, Wiesława Czaplę, Stanisława Radomańskiego i Jana Kornickiego. Wiele interesujących wiadomości o zakładach przekazali mi mój ojciec – Jan Połomski oraz Edward Szymański, którzy przepracowali wiele lat w JZS. Pisząc materiał, opierałem się na wiedzy, umiejętnościach oraz doświadczeniu dziennikarskim współtwórców nieistniejącej dziś gazety zakładowej „Głos Jelcza” – Edwarda Bykowskiego, Michała Szczupaka, Jerzego Smyka i Bolesława Telipa. Swoją wiedzą podzielił się ze mną również jeden z pierwszych dyrektorów JZS – Feliks Otachel.

Wielką pomocą służyli mi również pracownicy Jelcza – Elżbieta Szczęśniak i Marian Zmysłony, dzięki którym mogłem zagłębić się w stare dokumenty zakładów, znaleźć ciekawe informacje lub dowiedzieć się czegoś o samochodzie na pożońkłym zdjęciu, które gdzieś zdobyłem.

Przy pracy nad publikacją historyczną człowiek poznaje rzeczy, o których wcześniej nie miał pojęcia. Dotyczy to zwłaszcza pojazdów powstałych w jednym tylko egzemplarzu, czasem nawet nieprezentowanych publicznie. Dzięki pomocy konstruktorów, byłego kustosa zakładowego muzeum – Jerzego Oleńczaka oraz fotografa zakładowego – Jana Langiewicza udało mi się opisać niektóre z nich.

Oczywiście, nie mogę nie wspomnieć o Ryszardzie Szymańskim, który wniósł ogromny wkład w powstanie tej publikacji. Jego współpraca, wiedza z zakresu motoryzacji oraz umiejętności graficzne przywróciły właściwy wygląd wielu fotografiom nadgrzyzionym zębem czasu.

Wielkie podziękowania kieruję również do Jerzego Kossowskiego, za jego zaufanie i możliwość sprawdzenia samego siebie.

Jeżeli o kimś zapomniałem lub pominąłem, przepraszam, gdyż nie było to zamierzone.

Niniejsza publikacja, to właśnie efekt mojej wieloletniej pracy. Nie powstałaby ona, gdyby nie pomoc, wiedza i zaufanie wielu życzliwych osób.



Montaż nadwozi sanitarek
na podwoziach samochodów
Lublin 51



Nadwozie sanitarki N-243
zamontowane na podwoziu
samochodu Lublin 51 – widok
z tyłu

Podstawowe dane techniczne samochodu Lublin N-243 sanitarka

Podwozie: samochód ciężarowy Lublin 51 z silnikiem typu M51, o zapłonie iskrowym, czterosuwowym, rzędowym 6-cylindrowym, gaźnikowym, o mocy maksymalnej 51,5 kW (70 KM) przy 2800 obr/min.

Układ jezdny: 4×2.

Nadwozie: dwusegmentowe, zamknięte; pierwszy segment stanowiła kabina kierowcy samochodu Lublin 51, drugi segment – nadwozie sanitarne N-243.

Długość pojazdu: 5930 mm.

Szerokość pojazdu: 2330 mm.

Wysokość pojazdu: 2700 mm.

Masa własna: 3760 kg.

Ładowność: 1400 kg.

Dopuszczalna masa całkowita: 5260 kg.

Nadwozie sanitarki N-444

Produkowana w Jelczu sanitarka na podwoziu samochodu Lublin 51 nie do końca sprawdziła się jako samochód mogący poruszać się w każdym terenie. Taki pojazd wykorzystywany na co dzień w wojsku powinien móc poruszać się również w terenie, a nie tylko po utwardzonych drogach. Do zakładów docierały sygnały od dowódców oddziałów medycznych wojska sugerujące zmianę podwozia samochodu wielonozowego. Zastrzeżenia budziło również zbyt skąpe oszklenie nadwozia N-243. Załogi medyczne pracujące na co dzień w tych pojazdach uskarżały się na panujący wewnątrz półmrok. W Jelczu wzięto pod uwagę wszystkie sugestie oraz zastrzeżenia i zmodernizowano nadwozie N-243, które oznaczono symbolem N-444. Nowe nadwozie postanowiono zamontować na dwuosiowym podwoziu z napędem 4×4 samochodu GAZ-63.

Nadwozie pojazdu było dwusegmentowe, zamknięte. Pierwszy segment stanowiła kabina kierowcy samochodu GAZ-63, drugi segment – nadwozie sanitarne N-444.

Nadwozie miało stalowy szkielet i było zamknięte, dwudrzwiowe. Drzwi tylne, oszklone, dwuskrzydłowe, miały pionowy podział. Drugie drzwi, z szybą stałą, znajdowały się w prawej ścianie bocznej i były zawieszane na przedniej krawędzi. W prawej ścianie bocznej zwiększono liczbę okien do dwóch (z szybami stałymi). W lewej ścianie bocznej znalazły się natomiast trzy okna (z szybami stałymi). Pozostałe szczegóły konstrukcji nadwozia oraz wyposażenia wnętrza były identyczne jak w nadwoziu N-243.

Do 1965 roku w JZS produkowano dwie wersje samochodu wielonozowego: z nadwoziem N-243 na podwoziu samochodu Lublin 51 i z nadwoziem N-444 na podwoziu GAZ-63.



Nadwozie sanitarki N-444 zamontowane na podwoziu samochodu GAZ-63 z napędem 4×4

Nadwozie stalowe N-116

Od 1958 roku w JZS prowadzono prace nad konstrukcją całkowicie stalowego nadwozia, przeznaczonego do zabudowy na podwoziu samochodu Star 25L. Nadwozie to otrzymało symbol N-116. Na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych wykonano serię próbną tych nadwozi.

Nadwozie N-116 było furgonowe i miało konstrukcję szkieletową. Szkielet był spawany z cienkościennych profili stalowych. Poszycie zewnętrzne wykonano z blachy stalowej. W lewej ścianie bocznej umieszczono cztery odchylane okna. W prawej ścianie bocznej znajdowały się trzy odchylane okna oraz jednoskrzyd-



Agregat prądowórczy
umieszczony przy bocznych
drzwiach nadwozia warsztatu
Jelcz 574 Z

ści ruchomego warsztatu naprawczego, nakręcony na zlecenie zakładów przez warszawskie Przedsiębiorstwo Reklamy Filmowej i Przeźroczy. W początkowym okresie produkcji jelczański samochód warsztatowy trafiał głównie na eksport. Chociaż

był bardzo potrzebny w kraju, nie dostarczano go do krajowych odbiorców. Wyjątkiem było Wojsko Polskie, które otrzymywało ten pojazd na wyposażenie jednostek zmechanizowanych. Na podstawie nadwozi N-117 i N-117 AUM, oprócz



Jelcz 574 Z na miejscu awarii sprzętu budowlanego



Linia montażowa ruchomych warsztatów naprawczych Jelcz 574 Z

opisanego warsztatu naprawczego, powstało wiele innych wariantów o zróżnicowanym przeznaczeniu, o wyposażeniu dostosowanym do potrzeb odbior-

ców. Zewnętrznie nadwozia różniły się liczbą okien w ścianach bocznych, która w zależności od przeznaczenia wynosiła od dwóch do pięciu.



Seryjne samochody warsztatowe Jelcz 574 Z przed halą montażową



Prototyp autobusu międzymiastowego Jelcz-Żubr 043 podczas jazd próbnych z przyczepą autobusową Jelcz PO-1

Podstawowe dane techniczne prototypu autobusu Jelcz-Żubr 043

Nadwozie: patrz dane autobusu Jelcz-Karosa 043.
Silnik: typu S-560, o zapłonie samoczynnym, czterosurowy, rzędowy 6-cylindrowy, o mocy maksymalnej 132 kW (180 KM) przy 2000 obr/min.
Układ jezdny: 4×2.
Długość pojazdu: 10 870 mm.
Szerokość pojazdu: 2500 mm.
Wysokość pojazdu: 2900 mm.

Wysokość wnętrza: 1900 mm.
Masa własna: brak danych.
Dopuszczalna masa całkowita: brak danych.
Dopuszczalna masa całkowita holowanej przyczepy: 6900 kg.
Liczba miejsc: 51 siedzących.
Prędkość maksymalna: brak danych.
Zużycie paliwa: brak danych.

Autobus przegubowy Jelcz 021

W 1966 roku opracowano dokumentację techniczną i wykonano dwa prototypy nowego autobusu przegubowego Jelcz 021. Autobusy przekazano Zakładowi Komunikacji Miejskiej we Wrocławiu w celu przeprowadzenia prób eksploatacyjnych. Konstrukcję autobusu opracowano po wielu sygnałach zgłaszanych przez zakłady komunikacji miejskiej z różnych miast Polski, dotyczących długości autobusu przegubowego Jelcz AP-02. Mianowicie, Jelcz AP-02, mogący zabierać jednocześnie ok. 150 pasażerów, w godzinach szczytu był przeciążany prawie dwukrotnie. Lecz główny problem tkwił w długości autobusu, wynoszącej 17,75 m. Manewrowanie tym pojazdem w ruchu miejskim było szczególnie trudne. Znaczne „zachodzenie” trzeciej osi na boki powodowało toczenie się jej kół innym śladem, niż dwie przednie osie, co w efekcie prowadziło do nieuniknionych kolizji. Zakłady MZK wypłacały spore odszkodo-

wania za szkody wyrządzone przez drugi „zachodzący” człon autobusu przegubowego. W odróżnieniu od poprzednika, Jelcz 021 miał długość 15,9 m, był więc o dwa metry krótszy. Pierwszy segment autobusu pozostał niezmienny, natomiast drugi, mający w autobusie Jelcz AP-02 cztery okna, miał ich tylko dwa.

Trzecią oś zaadoptowano z produkowanego w JZS samochodu ciężarowego Żubr. W ciężarówce była ona osią przednią, w autobusie – tylną osią skrętną. Rozstaw między osią środkową a tylną zmniejszono z 7,1 do 5,6 m, a zwis tylny z 3,5 do 3,0 m. Wprawdzie, z powodu skrócenia drugiego członu, zmniejszyła się liczba przewożonych pasażerów ze 150 do 136, lecz autobus był lepiej przystosowany do manewrowania w ruchu miejskim. Dopuszczalna masa całkowita autobusu zmniejszyła się o 2 tony w porównaniu z poprzednikiem. Istotną zmianą zastosowaną w nadwoziu Jelcz



Autobus
przegubowy
Jelcz 021

021 była zmiana konstrukcji środkowych drzwi (do wsiadania) z dwuskrzydłowych na czteroskrzydłowe. Niestety, nie usunięto innego błędu w konstrukcji autobusu przegubowego – nad środkową osią, wyposażoną w koła bliźniacze, nadal umieszczono podwójne siedzenia (jak w Jelczu 272 MEX), które w znacznym stopniu utrudniały poruszanie się wewnątrz pojazdu. Ówczesna prasa sugerowała zastosowanie zamiast nich tzw. półtoraków (o 1/4 węższych siedzeń), lecz nigdy nie wprowadzono tej zmiany.

Seryjną produkcję autobusu przegubowego Jelcz 021 uruchomiono w 1967 roku, wykonując w nim 145 pojazdów. Autobus produkowano w JZS do 1979 roku.



Wnętrze autobusu przegubowego Jelcz 021



Widok na drugi człon autobusu
przegubowego Jelcz 021



Prototyp autobusu turystycznego Odra 042 – widok z przodu

Dla porównania, autobus turystyczny Jelcz 014 LUX ważył 1000 kg więcej, zabierając 33 pasażerów. Zaletą autobusu Odra było także miękkie zawieszenie, dzięki któremu podczas jazdy nie odczuwało się większych wstrząsów. Po raz pierwszy w polskim autobusie zastosowano nawiewną

wentylację typu lotniczego, tzw. bezpyłową. Skonstruowano ją w taki sposób, aby pasażerowie indywidualnie mogli regulować nawiew powietrza. Niezależnie od niej, w dachu pojazdu znajdowały się trzy dzielone kłapy, których oszklenie wykonano także z niebieskiego pleksiglasu.



Prototyp autobusu Odra 042 – widok z lewej strony



Prototyp autobusu Odra 042 – widok z prawej strony

Po raz pierwszy zastosowano jarzeniowe oświetlenie wnętrza autobusu, które skonstruował i wykonał Stanisław Radomański. Siedzenia typu lotniczego, ustawione w czterech rzędach, można było odpowiednio regulować. W wersji turystycznej autobus mieścił 43 osoby. Według dalszych planów badawczo-rozwojowych we wnętrzu autobusu Odra przewidywano zamontowanie kabiny WC zamiast ostatniego rzędu foteli z tyłu autobusu. Jakże były dalsze plany dotyczące tego prototypu? Tego możemy dowiedzieć się z rozmowy redaktora Karola Błaszczyszyna z kierownikiem pracowni

biura konstrukcyjnego inż. Henrykiem Kolendą opublikowanej na łamach gazety zakładowej „Głos Jelcza” w 1. numerze ze stycznia 1965 roku. Poniżej przedstawiono obszernie fragmenty tej rozmowy.
K. Błaszczyszyn (K. B.): – *I co dalej? Jakże będą dalsze losy „cudownego dziecka” Jelcza?*
H. Kolendo (H. K.): – *Jak wiadomo, jest to dopiero przedprototyp. Zrobiony w rekordowym czasie, bo od końca maja ub. roku do 1 stycznia roku bieżącego. A jeszcze w tym roku zostaną wykonane dwa prototypy. Jeden w wersji miejskiej dla 105 osób i drugi w wersji dalekobieżnej dla 55 osób.*



Prototyp autobusu Odra 042 na wrocławskim rynku