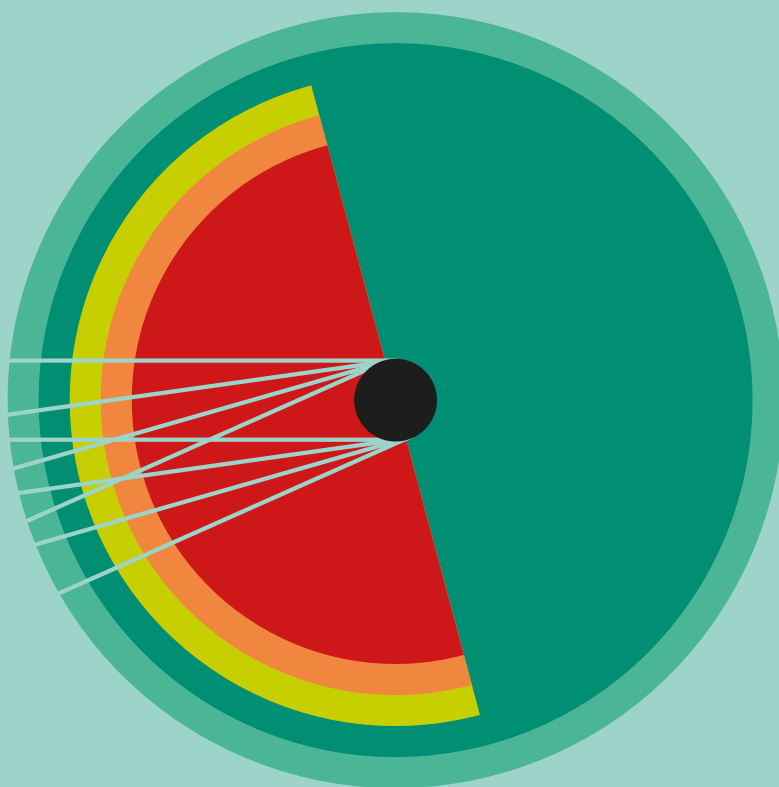


Zabytkowy rower

PORADNIK DLA UŻYTKOWNIKÓW



Zabytkowy rower

Zabytkowy rower

PORADNIK DLA UŻYTKOWNIKÓW

Łukasz Kubacki



Narodowy Instytut Dziedzictwa
Warszawa 2024

Spis treści

- Wstęp 7
- 1 Rower zabytkowy – definicja i aspekty prawne 9
 - 2 O rowerach w Polsce słów kilka. Skrócowa opowieść o przemyśle rowerowym od końca XIX w., przez II RP i PRL do czasów współczesnych 13
 - 3 Z jakimi rowerami najczęściej będziemy mieli do czynienia 47
 - 4 Sposoby na (nie zawsze udaną) identyfikację roweru 51
 - 5 Stan zachowania roweru a jego przyszłość i sposób wykorzystania 71
 - 6 Renowacja roweru – jak się do tego zabrać? Podstawowe narzędzia, zakresy prac 83
- Słowniczek: nazwy części rowerowych 111

Wstęp

Poradnik, który, Szanowny Czytelniku, trzymasz w dłoniach, powstał, aby przybliżyć temat rowerów zabytkowych. Oczywiście nie wyczerpuje on w całości tego naprawdę głębokiego i szerokiego zagadnienia. Jest bardziej wędką, która przy dawce cierpliwości oraz chęci nauki powinna umożliwić złowienie nowych pokładów informacji.

Pozycja jest skierowana przede wszystkim do osób, które stały się właścicielami starego (zabytkowego) roweru, a wcześniej nie miały do czynienia z ratowaniem podobnych zabytków techniki. Dlatego na samym początku umieszczono krótki rys historyczny traktujący o dziejach przemysłu rowerowego na ziemiach polskich. Jest to olbrzymi temat, jako że przed wojną istniały dziesiątki drobnych przedsiębiorców zajmujących się wytwarzaniem ram rowerowych. Co prawda, po upaństwowieniu przemysłu w okresie PRL i praktycznej likwidacji prywatnych wytwórni będziemy mieli do czynienia przede wszystkim z jednym – ogromnym – przedsiębiorstwem, którego główna siedziba mieściła się w Bydgoszczy. Przy czym Zjednoczone Zakłady Rowerowe, a następnie Romet, wytwarzały dziesiątki różnych modeli – od rowerków dziecięcych, przez młodzieżowe, turystyczne, drogowe, aż po wyczynowe. Opisać wszystkich nie sposób, dlatego w tekście sygnalizowałem ważniejsze konstrukcje. To samo dotyczy przedwojennych fabrykantów. Jedynie kilku z nich, najpopularniejszych, zostało wspomnianych w opracowaniu. Dodałem również trochę informacji o rowerach importowanych, głównie z innych krajów tzw. demokracji ludowej, które przyjęły się u nas i były, a nawet są nadal użytkowane.

Czytelnicy, którzy już wcześniej połąnili bakcyła zabytkowych rowerów, mogą uzupełnić swoją wiedzę w niektórych aspektach postępowania ze starym rowerem, takich jak wybrane techniki renowacji, czy też podczas lektury rozdziału historycznego. Poradnik może być dla nich lekturą posiłkową.

Osobna część publikacji została poświęcona podstawom identyfikacji roweru. Może się zdarzyć, że pojazd, którego jesteśmy posiadaczami, nie będzie miał na pierwszy rzut oka żadnych cech szczególnych pozwalających określić jego pochodzenie. Choć nie wyczerpuje to całego ogromu i bogactwa konstrukcji rowerowych, to jednak powinno dać pewne wskazówki, w jakim kierunku podążać. Z uwagi na ogromną rolę Internetu oraz ubóstwa prac drukowanych pozwoliłem sobie na umieszczenie wielu linków do stron www oraz forów dyskusyjnych traktujących o rowerach zabytkowych. Mogą one zachęcić do zdobywania i poszerzania wiedzy. Istotny będzie również materiał ikonograficzny zebrany na stronach, gdyż z rowerami zabytkowymi trzeba się opatrzyć. Im więcej ich oglądamy, tym szybciej przyswajamy niuanse konstrukcyjne i detale. To pozwala na łatwiejszą ocenę innego pojazdu, który możemy zobaczyć przy danej okazji.

W publikacji omówiłem dwa sposoby renowacji roweru – zachowawczą oraz pełną. Z uwagi na to, że ta pierwsza jest łatwiejsza i przystępniejsza dla osoby dopiero zaczynającej przygodę z rowerami zabytkowymi, poświęcono jej więcej miejsca. W kontekście renowacji całkowitej omówiono za i przeciw i wskazano sytuacje, w których może być ona sensowna. Przy renowacji zachowawczej omówiłem postępowanie w przypadku najważniejszych komponentów oraz podałem listę podstawowych narzędzi i środków, które będą potrzebne. Istnieje jednak wiele metod stosowanych w renowacjach zachowawczych, więc zdaję sobie sprawę, że któryś z Czytelników może mruknąć pod nosem: „A ja to robię inaczej i jestem zadowolony z efektu”.

Chciałbym życzyć wszystkim Czytelnikom niniejszej broszury udanych renowacji oraz poszerzania wiedzy w pięknym i bardzo wdzięcznym temacie rowerów zabytkowych.

1

Rower zabytkowy – definicja i aspekty prawne

W niniejszym vademecum posługuję się określeniem „rower zabytkowy” w rozumieniu nie ustawowym, lecz potocznym, odnoszącym się do oceny wartości pojazdu przez samego posiadacza. Natomiast na gruncie polskiego ustawodawstwa istnieje kilka definicji, które można zastosować do dawnych rowerów¹.

W świetle ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 2, pkt 39) pojazd zabytkowy to „pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestrów zabytków, lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami”². Definicję bardziej szczegółową opracowała Komisja do spraw Pojazdów Zabytkowych działająca przy Stowarzyszeniu Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego:

Pojazdem zabytkowym jest pojazd, który ze względu na swoją konstrukcję, technologię wykonania, użyte materiały, źródło energii, przeznaczenie, sposoby użytkowania lub znaczenie społeczne, dokumentuje rozwój myśli technicznej, a także rozwój społeczny, kulturalny i cywilizacyjny ludzkości³.

Zgodnie z zapisami ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami rowery mogą stanowić ruchome zabytki techniki⁴. Obiekty te są ewidencjonowane przez wojewódzkich konserwatorów zabytków w odrębnej księdze zabytków ruchomych. W świetle ustawy o muzeach rowery mogą być również uznane za muzealia, jeżeli

- 1 Jak dotąd kwestia uwarunkowań prawnych w zakresie ochrony (wpis do rejestru bądź ewidencji zabytków oraz inwentarzy muzealnych) zabytkowych rowerów nie była przedmiotem odrębnych opracowań. Istnieje za to wiele opracowań dotyczących zabytkowych pojazdów mechanicznych (samochodów, motocykli, motorowerów, pojazdów rolniczych), które zawierają ustalenia właściwe także dla rowerów. O prawnej ochronie pojazdów zabytkowych pisali m.in.: M. Idzior, *Analiza rynku pojazdów zabytkowych w Polsce*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej”, z. 112, 2016, s. 139–152; Ż. Gwardzińska, *Wzrost liczby muzeów motoryzacji – czy potrzebna jest nowa definicja pojazdu zabytkowego?*, „Muzealnictwo” 61, 2020, s. 137–144; A. Mazurek, *Ochrona zabytkowych pojazdów w polskim systemie prawnym*, „Ochrona Zabytków” 1, 2021, s. 217–238.
- 2 Ustawa z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. nr 98 poz. 602).
- 3 A. Mazurek, *Ochrona...*, dz. cyt., s. 220.
- 4 Ustawa z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. nr 162, poz. 1568).

stanowią własność danego muzeum i zostały wpisane do księgi inwentarzowej⁵. Rowery znajdujące się w zbiorach muzealnych są chronione z mocy prawa. Natomiast prywatni właściciele zabytkowych, kolekcjonerskich rowerów mają możliwość uzyskania ochrony prawnej obiektów poprzez wpis do rejestru zabytków ruchomych⁶. Kluczowym etapem jest sporządzenie tzw. białej karty zabytku techniki⁷. Szczegółowe procedury i wymagania warto zweryfikować w siedzibie właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków⁸.

Ochrona prawna i swoisty parasol ochronny wiążą się jednak z pewnymi ograniczeniami. Przede wszystkim w przypadku zabiegów renowacyjnych (czy jakichkolwiek zmian w wyposażeniu i wyglądzie pojazdu) wymagane jest uzyskanie odpowiednich pozwoleń. Obostrzenia dotyczą także wywozu zabytków ruchomych za granicę. W przypadku gdy pojazd jest starszy niż 50 lat, a jego wartość jest wyższa niż 32 tys. zł, wymagana jest zgoda wojewódzkiego konserwatora zabytków na jego wywóz (np. na wystawę). Po jego powrocie właściciel jest również zobowiązany do powiadomienia WKZ o tym fakcie.

Status prawny zabytkowych rowerów, w związku z dynamicznym rozwojem społeczności kolekcjonerskich, wymagać będzie wkrótce pewnego uregulowania. Problemem wydaje się chociażby kwestia ubezpieczeń, która z perspektywy właścicieli cennych i dużych kolekcji rowerów jest kluczowa. Obowiązujące zapisy ustawy

- 5 Art. 21 ustawy z 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz.U. z 1997 r. nr 5, poz. 24).
- 6 Wpis do rejestru może nastąpić również z urzędu, m.in. – zgodnie z ustawą o ochronie zabytków – „w przypadku uzasadnionej obawy zniszczenia, uszkodzenia, lub nielegalnego wywiezienia zabytku za granicę”.
- 7 Instrukcje i wzory kart znajdują się na stronie Narodowego Instytutu Dziedzictwa: <https://nid.pl/dzialalnosc/gromadzenie-dokumentacji-rejestru-i-ewidencji/ewidencja-zabytkow/> [dostęp: 22.04.2024].
- 8 W dniu 23 kwietnia 2023 r. autor wysłał pocztą elektroniczną zapytania do wszystkich wojewódzkich urzędów ochrony zabytków. Pytanie zawierało prośbę o podanie liczby rowerów będących w rejestrze zabytków ruchomych danego województwa. Odpowiedzi udzieliło sześć placówek. W żadnym z ich rejestrów zabytków ruchomych nie figurował rower. Ewentualnie były to motocykle, czyli pojazdy wymagające badań technicznych oraz posiadania tablicy rejestracyjnej, by móc poruszać się po drogach.

ZABYTKOWY ROWER

o ubezpieczeniach obowiązkowych sformułowane są z myślą o pojazdach silnikowych, które podlegają obowiązkowi rejestracji. W przypadku chęci ubezpieczenia rowerów zabytkowych znajdujących się w domowej kolekcji ubezpieczyciel będzie wymagał przedłożenia opinii rzeczoznawcy.

2

**O rowerach w Polsce słów kilka.
Skrótowa opowieść o przemyśle
rowerowym od końca XIX w.,
przez II RP i PRL do czasów
współczesnych**

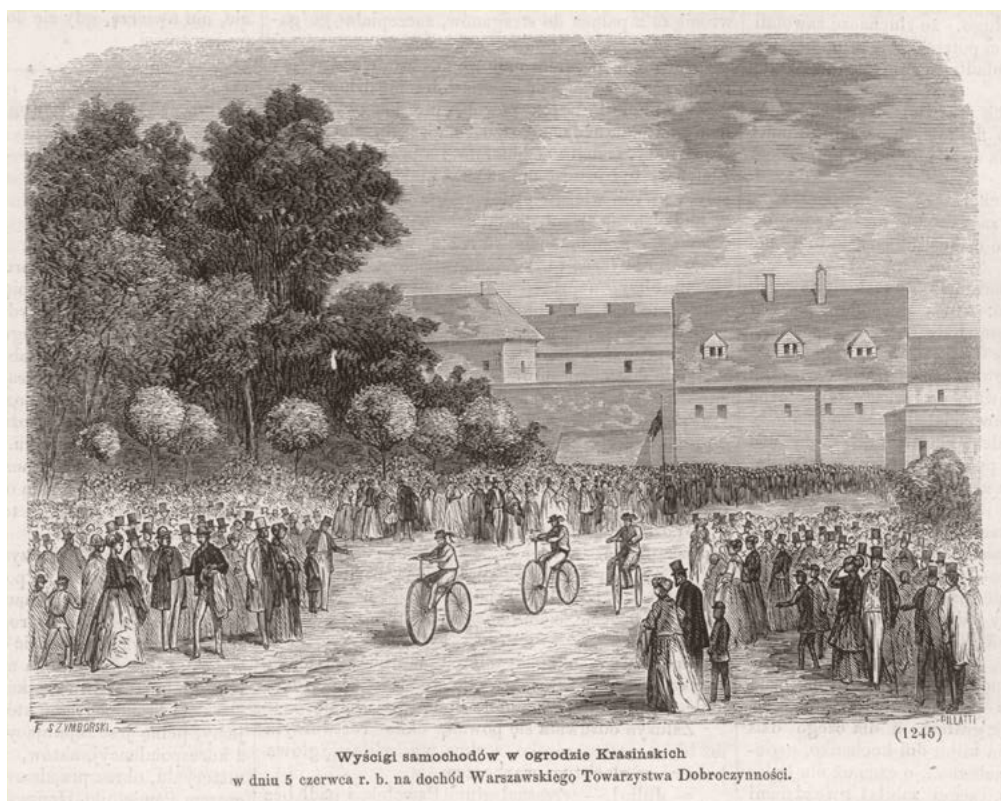
Rowery, zwane ówczesnie „samochodami”, „kościotłukami” czy „samojazdami”, pojawiły się na ziemiach polskich w drugiej połowie lat 60. XIX wieku. W 1866 roku warszawski stolarz Robert Perl zbudował trójkołowy pojazd według koncepcji swojego syna Edmunda. Wehikuł prezentował najnowszy krzyk techniki – korby z pedałami przytwierdzone do przedniego koła, identycznie jak we współczesnych dziecięcych rowerkach. Po serii prób trzecie koło zostało zdemonstrowane, co poprawiło zwrotność⁹. Rok kolejny przyniósł gigantyczny sukces komercyjny Francuzowi Pierre’owi Michaux, który zaprezentował swój welocyped na Wystawie Światowej w Paryżu. Pojazd miał dwa drewniane, szprychowane koła, masywną ramę z siedziskiem oraz przednią oś skrętną, zaopatrzoną w kierownicę. Do przedniej osi przytwierdzone były korby z pedałami. Po prezentacji model rozpowszechnił się w znacznej części Europy, gdzie zaczęto produkować jego kopie. Niektóre zbudowane były na żelaznej ramie, inne na wykonanej całkowicie z drewna.

Pokłosiem sukcesu Michaux było wyprodukowanie krótkiej serii pojazdów tego typu w warszawskiej fabryce powozów Władysława Romanowskiego. Swój debiut zaliczyły 5 czerwca 1869 roku podczas wyścigu charytatywnego zorganizowanego w Ogrodzie Krasieńskich. Welocypedy miały swojsko brzmiące nazwy, jak: Wilanów, Wisła, Bielany, czy... *Kurier Codzienny*¹⁰. Maszyny według systemu Michaux trafiły również do Wielkopolski oraz Galicji. Przez krótki okres budziły ogromną sensację, by wkrótce odejść w zapomnienie.

Na kolejną falę rowerową trzeba było poczekać dalszych 15 lat. Przez ten czas w dziejach nauki i techniki miało miejsce wiele wynalazków, które przyspieszyły jednośladową rewolucję. Przede wszystkim na masową skalę rozpoczęto produkcję stali. Wynaleziono łożyska kulkowe, które zaczęto wykorzystywać m.in. w piastach. Pojawienie się stalowych szprych zmniejszyło masę koła i sprawiło, że obręcz stała się bardziej elastyczna. Wreszcie, zaczęto stosować

9 B. Tuszyński, *100 lat Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów i Kolarstwa Polskiego*, Warszawa 1986, s. 15.

10 Tamże, s. 17.



Wyścigi samochodów w ogrodzie Krasieńskich
w dniu 5 czerwca r. b. na dochód Warszawskiego Towarzystwa Dobroczynności.

Wyścig welocypedów
w ogrodzie Krasieńskich,
5 czerwca 1869 r.
„Kłosa” 207, 5 (17)
czerwiec 1869 r., s. 324

Fot. Polona

opony. Najpierw wykonane z pełnej, lanej gumy, a następnie pneumatyczne dzięki wynalazkowi Johna Dunlopa.

Sam welocyped również przeszedł transformację. Dzięki wspomnianym szprychom można było zbudować koła o znacznie większej średnicy. Przyjęto, i słusznie, że im większe koło ze sprzężonymi korbami i pedałami, tym większa prędkość. Tak narodził się bicykl, za którego ojca uważa się Anglika Jamesa Starleya z racji podjęcia przez niego masowej produkcji tego typu¹¹. Jazda bicyklem była niebezpieczna. Jeździec musiał utrzymywać odpowiedni środek ciężkości. Już samo hamowanie i zatrzymanie wymagało

11 Rzeczywistym wynalazcą był Francuz Eugène Meyer, który opatentował również szprychy rowerowe. Jednak to Starley przyczynił się w pełni do upowszechnienia się bicykla.

wprawy. Co prawda, wkrótce pojawiły się pierwsze hamulce stemplowe, dociskające oponę od góry po naciśnięciu dźwigni przy kierownicy, lecz one jedynie wspomagały zatrzymanie.

Bolączki bicykla usunął dopiero rower *safety*, czyli „bezpieczny”, który pojawił się w połowie lat 80. XIX wieku. Skąd takie określenie? Otóż zastosowano w nim koła o zbliżonej średnicy, co ułatwiało wsiadanie i zsiadanie. Poza tym poprawił się środek ciężkości jazdy. Napęd przeniesiono na tylne koło dzięki kolejnemu ważnemu wynalazkowi końca XIX wieku – łańcuchowi rolowemu. Tak narodził się współczesny rower, którego charakter, pomimo wielu usprawnień, niewiele się zmienił. Świadczy to o geniuszu wynalazku i prostocie rozwiązań. Warto przy okazji dodać, że słowo „rower” pojawiło się w użyciu pod koniec XIX wieku i pochodziło od angielskiej marki Rover, której produkty importowane były na ziemię polskie.

Obserwatorzy charytatywnego wyścigu z 1869 roku w Ogrodzie Krasińskich musieli poczekać szesnaście lat na kolejne wydarzenie tego typu. Miało ono miejsce podczas organizowanej w Warszawie wystawy rolniczej. Zamiast welocypedów w roli głównej wystąpiły bicykle. Wtedy wydarzenia potoczyły się błyskawicznie. Już w roku następnym powstało Warszawskie Towarzystwo Cyklistów, a za nim Towarzystwo Cyklistów Łódzkich oraz Krakowski i Lwowski Klub Cyklistów.

Wzrost zainteresowania sportem cyklowym zaowocował pojawieniem się pierwszych sklepów, w których amator dwóch kółek mógł się zaopatrzyć w odpowiedni pojazd oraz części zamienne. Początkowo sprzedawały one wyłącznie importowane rowery, jednak do zmiany zaczęło dochodzić w latach 90. XIX wieku. Na ten okres datujemy początki pierwszych wytwórni rowerowych powstałych na ziemiach polskich i pojawienie się możliwości nabywania ich produktów.

Pierwsza była Łódź. Około 1891 roku produkcję własnych rowerów rozpoczęła fabryka Braci Lange. Tuż po niej rozpoczęła działalność Władysław Sierpiński. Dwa lata później, w Warszawie, powstała

Wyścig bicykli podczas
wystawy rolniczej
w Warszawie w 1885 r.

Fot. Polona



Reklama firmy
B. Wahren i S-ka, 1902 r.

Fot. Polona

Specjalna Fabryka
Rowerów i wag
dziesiętnych



B. WAHREN i S-ka
w Warszawie, Ś-to Krzyżka № 25.

Rowery nowe używane, przeróbki rowerów, tandemy, emalowanie—części zapasowe, przybory—gumy do rowerów. Ceny fabryczne. Wagi dziesiętne, setne, wozowe z gwarancją.

wytwórnia rowerów Bronisława Wahrena, natomiast od około 1900 roku produkcję własnych jednośladów rozpoczęła The New Maison Ormonde¹², kilka lat wcześniej rozpoczynając sprzedaż importowanych części angielskich do budowy rowerów.

12 Firma Maison Ormonde początkowo prowadziła sprzedaż angielskich rowerów. W 1897 r. weszła w spółkę z przedsiębiorstwem The Singer Cycle Ltd, by wspólnie zbudować fabrykę i wytwarzać rowery na licencji. Niestety, z planów nic nie wyszło. Ludomir Kosiński, jeden z założycieli Maison Ormonde, wkrótce wystąpił ze spółki i powołał The New Maison Ormonde.

Produkcja w tym pionierskim okresie była niewielka, sięgała maksymalnie do kilkuset egzemplarzy rocznie. Jednak rosnąca popularność roweru przyczyniła się do jej wzrostu. Wytwórnice Wahrena czy Ormonde produkowały na rynek Królestwa Polskiego i jednocześnie prowadziły sprzedaż w Cesarstwie Rosyjskim. Dzięki ogromnemu rynkowi zbytu roczna produkcja fabryki Bronisława Wahrena wzrosła w latach 1912–1914 do 10 000 rowerów rocznie¹³. W ostatnich latach przed wybuchem Wielkiej Wojny pojawiły się w Warszawie kolejne wytwórnice: American Cycle Company, Hercules Władysława Wyczałkowskiego czy warsztat Kazimierza Lipińskiego. Należy nadmienić, że równoległe od początku lat 90. XIX wieku rozwijała się sieć sklepów z gotowymi rowerami, przeważnie importowanymi z Wielkiej Brytanii, ale też z Niemiec i Francji. Warszawa miała również przedstawicielstwo znanej w Cesarstwie rzymskiej fabryki Leutnera, w której przygotowano rower Warszawianka – specjalnie dla klientów z Kongresówki¹⁴.

Handel rowerami rozkwitał przed pierwszą wojną światową również w zaborze niemieckim i austriackim. Przykładowo w Poznaniu do 1914 roku powstało blisko czterdzieści sklepów¹⁵. Podobne placówki zaczęły powstawać w Galicji oraz na Śląsku. W Bydgoszczy działała prężnie hurtownia rowerów Wilhelma Tornowa.

Rowery produkowane do 1914 roku na ziemiach polskich można podzielić na dwa segmenty. Do pierwszego zaliczymy konstrukcje wytwarzane w zaborze rosyjskim. Były one zbliżone technicznie do rowerów angielskich i czerpały pełnymi garściami z ich rozwiązań (gwinty calowe, system wkręcania misek suportu, zintegrowane stery, osprzęt i wyposażenie). Wiązało się to z szerokim importem różnych modeli wyspiarskich na ziemie Królestwa Polskiego. Z biegiem czasu rozpoczęto import półfabrykatów, z których na miejscu lutowano ramy. Potentatem europejskim była tu firma Birmingham Small Arms (BSA), z której łączników budowano rowery

Rycina przedstawiająca fasadę sklepu Maison Ormonde przy ul. Nowy Świat 72 w Warszawie, 1896 r.

Fot. Polona

Strona z katalogu ofertowego Wilhelma Tornowa z Bydgoszczy na sezon 1914–1915

Fot. Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna w Bydgoszczy

13 „Stadjon” 52–53, 1928, s. 29.

14 „Sport” 5, 1911, s. 3.

15 *Spis producentów i sprzedawców rowerów w Poznaniu 1893–1945*, Stare Rowery Poznań, www.facebook.com/media/set/?set=a.1609255732659189&type=3 [dostęp: 15.11.2023].



w Warszawie i Łodzi. Miało to również ogromny wpływ na wzornictwo przemysłowe wytwórni łódzkich i warszawskich w okresie dwudziestolecia. Aż do wybuchu drugiej wojny światowej większość wytwarzanych tam ram rowerowych miała niektóre cechy angielskich rowerów z początku XX wieku¹⁶.

Do drugiego segmentu można zaliczyć rowery sprzedawane w zaborze pruskim i austriackim. Charakteryzowały się one zupełnie inną konstrukcją suportu. Co ciekawe, tak jak producenci warszawscy czy łódzcy czerpali z rozwiązań angielskich,

16 Oczywiście ramy z lat 30. XX w. nie były ich kopiami, bo przez lata doświadczeń spolonizowano je, dostosowując do warunków drogowych II RP.

tak wytwórcy wielkopolscy, pomorscy czy śląscy opierali swoje modele na rozwiązaniach niemieckich.

Na początku XX wieku absolutnymi potentatami w produkcji rowerów byli Anglicy, a zaraz obok nich Niemcy i Francuzi. Ci ostatni, choć odegrali wielką rolę w początkowym okresie rozwoju cyklizmu, to na skutek przegranej wojny z Prusami w latach 1870–1871 dali się wyprzedzić Brytyjczykom pod względem innowacji i rozwoju przemysłu rowerowego. Gigantyczny boom rowerowy miał miejsce również pod koniec XIX wieku w Stanach Zjednoczonych. Jednakże zaczął przygasać na początku nowego stulecia, kiedy to kraj za sprawą Henry'ego Forda ogarnęła gorączka motoryzacyjna.

Wybuch Wielkiej Wojny skutecznie zatrzymał rozwijającą się produkcję rowerów na ziemiach polskich, szczególnie w Warszawie. Część firm, jak The New Maison Ormonde, American Cycle Company czy Hercules, zaprzestała działalności. Inne, jak fabryka Wahrena, skutecznie odcięte od rynków zbytu, poddane reżimowi okupacyjnej rzeczywistości, musiały drastycznie zmniejszyć produkcję. Występowały braki gumy, która była rekwirowana na potrzeby niemieckiej maszyny wojennej. Próbowano sobie z tym radzić, wytwarzając substytuty opon, które władze okupacyjne dopuszczały do użytku.

Pierwsza dekada po odzyskaniu przez Polskę niepodległości była dla krajowej branży rowerowej bardzo trudna. Rynek zalewały bowiem tańsze modele z Niemiec. Brakowało lokalnych wytwórców, którzy byłiby w stanie wyprodukować części rowerowe, takie jak: siodełka, piasty, łożyska kulkowe, hamulce, opony, obręcze czy szprychy. Praktycznie wszystko musiało być importowane z Zachodu, co naturalnie podnosiło ceny rowerów. W kraju wytwarzano głównie ramy rowerowe. Jedynie nieliczni fabrykanci byli w stanie produkować wybrane części.

Choć był to niewątpliwie trudny okres, to zaczęły się pojawiać nowe wytwórnie rowerów. W Warszawie wskrzeszona została marka Ormonde, której właścicielem został Kazimierz Lipiński. Był znakomity kolarz i nieoficjalny mistrz Polski z 1919 roku,


Reklama firmy
B. Wahren, 1926 r.

Fot. zbiory autora


Bezsprzecznie najlepsze i najtrwalsze są rowery krajowej fabryki

B. Wahren-Warszawa

o czym świadczy szereg zwycięstw osiągniętych na rowerach
marki




B. WAHREN



przez najlepszych kolarzy polskich w kraju i zagranicą.

Pierwsza krajowa fabryka rowerów i motocykli
B. WAHREN
założona w r. 1923.



FABRYKA: Leszczyńska 3, telefon 271-25.
BIURO I SKŁAD: Świętokrzyska 26, t. 53-72.
ADRES TELEGR.: Bewahren-Warszawa.

KATALOGI I PROSPEKTY NA ŻĄDANIE – DOGODNE WARUNKI.

Franciszek Zawadzki już pod koniec pierwszej wojny światowej zaczął wytwarzać zamienniki opon szosowych. Następnie rozpoczął produkcję własnych rowerów, zarówno wyczynowych, jak i turystycznych. Co ciekawe, jako jeden z nielicznych w Polsce produkował własne części – kierownice, korby czy piasty rowerowe. Innym fabrykantem, który wszedł na rynek w pierwszej połowie lat 20., był Adam Kamiński. Wciąż działała najstarsza stołeczna fabryka Bronisława Wahrena, którego rowery wyczynowe były



Rower turystyczny „Syrena” z wytwórni Bronisława Wahrena w Warszawie, ok. 1925 r. Uwagę zwraca mała główka ramy, cofnięty środek ciężkości oraz wczesne, prymitywne tylne haki połączone z bardzo grubymi tylnymi widełkami. Rama roweru ma zintegrowane stery, suport wkręcany typu BSA oraz wąskie przednie widełki z otworami na oś przedniej piasty. Kolekcja autora

pierwszym wyborem dla wielu wybitnych polskich kolarzy tamtego okresu.

O ile fabryka Braci Lange zaprzestała produkcji rowerów jeszcze przed pierwszą wojną światową, to Władysław Sierpiński kontynuował działalność w branży, a jego rowery Wicher były bardzo rozpoznawalnym produktem. Specyfiką Łodzi była duża liczba drobnych wytwórców rowerowych, którzy swoje kariery zaczynali od prowadzenia niewielkich warsztatów ślusarskich zajmujących się reperacjami. Dopiero w kolejnych latach rozpoczynali produkcję własnych ram. Do takich należy zaliczyć m.in.: Idziego Kukułę, Leopolda Talera, Stanisława Rędzię czy Edmunda Pladka. W branży działał też znany sklep Hersza Spikulitzera i Szapsy Opatowskiego, którzy oprócz instrumentów muzycznych sprzedawali rowery¹⁷.

17 Na początku lat 30. wspólnicy rozstali się i każdy z nich rozpoczął produkcję rowerów na własny rachunek. Opatowski stworzył markę Best Hard Steel, a Spikulitzer – Es-Ha.

Reklamy łódzkich
producentów rowerów,
1933 r.

Fot. Wojewódzka Biblioteka
Publiczna w Łodzi



Na Śląsku ważną rolę odgrywała hurtownia rowerów i części Adolfa Kapellnera i Brata. Swoją pozycję zaczęła budować fabryka rowerów Ebeco, której właścicielem był Władysław Strzałkowski.

We wspomnianej wcześniej Bydgoszczy działała nadal hurtownia Wilhelma Tornowa, a jej bezpośrednią konkurencją była odpowiedniczka kierowana przez innego Niemca – Williego Jahra.

Potężny pod względem liczby rowerów Poznań również mógł się pochwalić własną wytwórczością. Założony w 1906 roku przez Hieronima Grzeszkowiaka skład rowerów rozwinął się w latach 20. w firmę Kastor wytwarzającą sprzęt pod tą marką. Działalność rozpoczęły kolejne firmy: Hurtownia Mechaników Poznań, Inventia Sp. z o.o. czy wytwórnia Eugeniusza Kromczyńskiego.

Wspomniano wcześniej, że rynek krajowy był zalewany przez tanie rowery z Niemiec. Władze próbowały sobie z tym radzić przez podniesienie ceł na gotowe produkty. Jednak importerzy obchodzili to, przewożąc pojazdy w częściach, by następnie po przekroczeniu granicy montować je w Polsce. Dopiero po podniesieniu



Plakat Państwowych
Wytwórni Uzbrojenia
reklamujący rowery
Łucznik, 1930 r.

Fot. Archiwum Państwowe
w Lublinie

stawek celnych na komponenty rowerowe, co stało się pod koniec lat 20., stworzono system, który chronił krajowych producentów rowerów i pozwolił im na stopniowy rozwój branży.

Ważną cezurą w historii polskiej branży rowerowej było rozpoczęcie fabrykacji jednośladów przez Fabrykę Broni w Radomiu. Wytwórnia wchodziła w skład koncernu Państwowych Wytwórni

Pierwsze lata produkcji łuczników to intensywna kampania reklamowa, której celem było zachęcenie do kupowania rowerów produkowanych w Polsce przez państwową firmę, 1930 r.

Fot. Polona



Uzbrojenia w Warszawie. Do wybuchu drugiej wojny światowej była to jedyna państwowa firma, która zajęła się produkcją rowerów.

Produkcję rozpoczęto w 1929 roku na podstawie licencji zakupionych we Francji. Dlatego pierwsze trzy typy rowerów Łucznik, bo tak je nazwano, były w prostej linii rowerami szosowymi znanymi jako Sekwany. Przy czym pojazdy te różniły się konstrukcyjnie, przykładowo miały gwinty metryczne, a nie calowe oraz suport typu francuskiego o innym skoku gwintu oraz obu miseczkach wkręcanych w prawo. Większość części była sygnowana logotypem Fabryki Broni bądź innymi cechami. Po kilku latach działalności przedsiębiorstwo zaczęło poszerzać ofertę, dodając modele damskie, dziecięce, półwycyglowe i modele wyczynowe – szosowy oraz torowy. Sprzedaży łuczników towarzyszyła silna państwowa propaganda zachęcająca do wspierania polskiego przemysłu przez kupowanie rowerów. W prasie pojawiały się ciekawie ilustrowane reklamy, a co roku publikowano katalogi ofertowe.

Fabryka Broni produkowała gotowe rowery, a nie same ramy wymagające zakupu wyposażenia, jak wielu ówczesnych producentów. Początek jej działalności był kamieniem milowym, po którym nastąpił stopniowy rozwój branży rowerowej w Polsce¹⁸. Co bardzo istotne, zaczęły również powstawać krajowe wytwórnie części

18 Zahamowany gwałtownie w latach 1930–1933 na skutek szalejącego Wielkiego Kryzysu i wysokiego bezrobocia.



Reklama opon Stomil,
1937 r.

Fot. Archiwum autora

Reklama Fabryki
Wytobów Masowych
Wacław Millner
Bydgoszcz, 1937 r.

Fot. Archiwum autora

PEDAŁY
POMPY
DZWONKI
PIASTY
HAMULCE
OSIE i t.p.

MARKI  FABR.

PR. ZASTRZ. Nr. 27299

**DORÓWNUJĄ JAKOŚCIOWO
NAJLEPSZYM FABRYKATOM ZAGRANICZNYM**

rowerowych. Początkowo zyskiwały one klientów z uwagi na to, że ceny ich produktów były niższe niż importowanych, jednak z biegiem lat niektóre z nich zaczęły wytwarzać części na europejskim poziomie.

Firmy specjalizujące się w wytwarzaniu części rowerowych, które należy wymienić, to: Apollo z Czechowic (szprychy, nypły, uchwyty do pompek, jarzemka siodełek, błotniki, obręcze, odblaski, piasty przednie itp.), WMB – Wacław Millner Bydgoszcz (pompy, przednie piasty, pedały i in.), Centra z Poznania (łańcuchy, baterie, szprychy i in.), Metros Częstochowa (korby, zębatki), Fema Bydgoszcz (korby, zębatki), Izaak Altman Częstochowa (korby, zębatki), DRS Częstochowa (piasty przednie i tylne), Krakowska Fabryka Części Rowerowych (hamulce), Krakowska Wytwórnia Wyrobów Metalowych (prądnice, piasty), Erkos Bydgoszcz (prądnice), Elektrodyn Częstochowa (oświetlenie), PePeGe Grudziądz (opony, chwyt), Piastów (opony, chwyt), Sanok (opony, chwyt), Stomil Poznań (opony, dętki, chwyt), Wolbrom (opony), Odlewnia Wulkan Częstochowa (łączniki ram i rury), Kromołowski i Synowie Katowice/Radom (siodełka), Józef Janicki Łódź (siodełka), Andrzej Jurkiewicz Poznań (siodełka), Frema Łódź (obrzeże drewniane), Argus Łódź (obrzeże drewniane), Labor Radomsko (obrzeże drewniane).

To zaledwie część firm produkujących części rowerowe, które funkcjonowały w przedwojennej Polsce, głównie w drugiej połowie lat 30. Dzięki nim i ich produktom ceny rowerów zaczęły sukcesywnie spadać, a krajowy przemysł mógł się rozwijać.

Rok 1929 i początek lat 30. były niezmiernie trudne dla branży rowerowej w Polsce. Szalejący Wielki Kryzys spowodował wysokie bezrobocie. Produkcja rowerów i ram drastycznie spadła. Radomska Fabryka Broni ratowała się, sprzedając swoje łuczniczki częściowo za papiery wartościowe emitowane przez państwo, co wzbudziło zdecydowany sprzeciw prywatnych producentów, którzy nie mieli takich możliwości. Sytuacja zaczęła poprawiać się po 1934 roku. Kraj zaczął powoli wychodzić z kryzysu, a sprzedaż rowerów ponownie ruszyła.

Podstawowe typy jednośladów produkowanych w latach 30. to:

- a. Rower szosowy (turystyczny). Miał dość dużą ramę, wysokości ok. 55 cm i długości ok. 65 cm. Rama osadzona była na kołach z obręczami stalowymi 28 cali. Z przodu często występował przedni hamulec dociskowy, zaś na tylnym kole zapleciona była piasta typu Torpedo, w której hamowanie odbywało się poprzez kręcenie korbami do tyłu. Rowery takie popularne były na Śląsku, w Wielkopolsce czy na Pomorzu;
- b. Rower damski szosowy (turystyczny). Podobnie jak we wspomnianym typie męskim miał koła 28-calowe, zaś rama gięta była w charakterystyczną łabędzią szyję. Stosowano alternatywnie jedną rurę prostą, a drugą giętą, jednocześnie łącząc je krótkim wspornikiem. Rower miał wygodne siodełko sprężynowe oraz siatki ochronne zakładane na tylny błotnik, które chroniły damską garderobę przed wkręceniem się w szprychy;
- c. Rower balonowy męski i damski. Te konstrukcje pojawiły się na rynku z początkiem lat 30. W odróżnieniu od rowerów szosowych były niższe, z ramą o długości ok. 60 cm i wysokości 50–52 cm. Widelec przedni miał szeroki rozstaw widełek pozwalający na założenie kół o średnicy 26 cali z oponą balonową 26×2 cale lub 26×1¾ cala. Taka pneumatyka doskonale sprawdzała się na fatalnych drogach, w szczególności byłego zaboru rosyjskiego, gdyż dobrze tłumiała nierówności terenu, miała większą dzielność i moment obrotowy. Rowery balonowe miały grubsze kierownice o średnicy 25 mm (zamiast standardowych 22 mm), które lepiej znosiły wstrząsy. Stosowano wygodne siodełka sprężynowe produkcji krajowej i zagranicznej. Częstym dodatkiem do męskich rowerów balonowych był tzw. kierownik odwracalny lub kierownica wyścigowa, czyli popularny „baranek”, którego można było obrócić do góry. Kierownica tworzyła wtedy charakterystyczne rogi pozwalające jechać rowerem w pozycji wyprostowanej, która była wygodniejsza do poruszania się po mieście. Stosowano obręcze stalowe bądź drewniane, które były lżejsze. Choć rowery te produkowano głównie w Warszawie i Łodzi, to tuż przed wojną wytwarzały je wszystkie najważniejsze ośrodki rowerowe w Polsce, łącznie ze Śląskiem, Wielkopolską i Pomorzem;



a. Katowicki rower Ebeco jako przykład modelu szosowego lat 20. i 30. xx w. Kolekcja prywatna



b. Katowicka damka Janus z charakterystyczną łabędzią geometrią ramy. Kolekcja Rowery Zabytkowe Pilzno



c. Rower balonowy Fr. Zawadzki Warszawa, druga połowa lat 30. xx w. Kolekcja Kolbuszowskiego Towarzystwa Retrocyklistów



e. Rowerek dziecięcy Urbański Radom, lata 30. xx w. Zbiory Mobilnego Muzeum Rowerów w Radomiu

- d. Rower balonowy wyścigowy. Była to ewolucja zwykłego roweru balonowego. Zwykle nie miał błotników, a zamiast Torpedo były hamulce zaciskowe razem z manetkami. Stosowano tu często siodła typu sportowego, bez sprężyn. Rowery takie były popularne wśród towarzystw kolarskich, które w sezonie odbywały wycieczki krajoznawcze;
- e. Rower dziecięcy. Rowery dziecięce z okresu międzywojennego są niezwykle rzadkie, ale też nie kupowano ich często z racji wysokiej ceny spowodowanej kosztami komponentów z importu. Wytwarzano rowerki trójkołowe dla najmłodszych;



f. Rower wyczynowy szosowy PWU Łucznicz typ v, kolekcja prywatna



g. Rower wojskowy PWU Łucznicz typ xx, kolekcja prywatna

Dzieci w wieku 8–10 lat mogły dosiadać modeli z kołami o średnicy 20 cali. Natomiast dla dzieci w wieku 12–14 lat firmy miały w ofercie rowery z kołami o średnicy 24 cali;

- f. Rower wyczynowy: szosowy i torowy. Od samego początku działalności na ziemiach polskich lokalni wytwórcy zajmowali się produkcją rowerów wyczynowych. Osiągnięcia kolarzy jeżdżących na modelach danej firmy były bardzo często dźwignią reklamy i sprawiały, że po inne modele sięgali zwykli klienci. Tak czyniła Fabryka Broni w Radomiu, ale też warszawskie wytwórnie: Ormonde, Wahren, Fr. Zawadzki, A. Kamiński, czy A. Rybowski. Rowery wyczynowe produkowano głównie w Warszawie i Łodzi. Miasta te mogły się pochwalić tradycjami kolarskimi, szybko powstały tam też tory do zawodów. Szczególnie piękne ramy wytwarzano w łódzkich manufakturach. Używano wtedy zdobnych łączników ram i bardzo cienkich, lecz wytrzymałych rurek, które często pochodziły

z importu. Stosowano najlepszy dostępny osprzęt wyczynowy, wykorzystujący pod koniec lat 30. stopy metali lekkich;

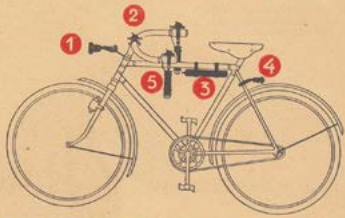
- g.** Rower wojskowy. Opracowany w 1935 roku przez Fabrykę Broni w Radomiu i produkowany jako Łuczniczka typ XX. Był to rower opracowany specjalnie dla wojska, ze wzmocnioną konstrukcją, bagażnikiem i różnymi wariantami chwytów na broń. Całość pomalowana była farbą ochronną khaki, a kierownica, sztyca siodełka, szprychy czy piasty były parkeryzowane¹⁹ na czarno, aby nie wywoływać odblasków²⁰. Przed 1935 rokiem wojsko zamawiało rowery w innych wytwórniach, m.in. Ormonde. Znana jest również seria stu sztuk wyprodukowanych przez fabrykę Adama Kamińskiego z Warszawy i przekazanych armii w lipcu 1939 roku;
- h.** Rower towarowy. Był to rower o wzmocnionej konstrukcji. Produkowano zarówno pojazdy dla handlarzy obwoźnych, jak i rowery towarowe o układzie tricykla. Stosowano wzmocnione obręcze na szerokich oponach i mocniejsze piasty, które pozwalały na transport nawet do 400 kg ładunku. Rowery towarowe miały układ ciągnący (wtedy ładunek znajdował się za rowerzystą) lub pchający (dwa koła z przodu, rowerzysta siedzący z tyłu). Doświadczenia wytwórni w produkcji tego typu pojazdów przydały się podczas drugiej wojny światowej i okupacji niemieckiej, kiedy to zaczęto błyskawicznie wytwarzać riksze do przewozu pasażerów.

Największą zmianą w stosunku do lat 20. było pojawienie się na rynku roweru balonowego, który szczególnie przypadł klientom do gustu. Zaczęło się rozwijać zjawisko personalizacji, które polegało na możliwości wyboru niestandardowych kolorów ramy i dekoracji za odpowiednią opłatą. Klient, udając się do sklepu rowerowego w latach 30. XX wieku, mógł zakupić gotowy rower lub skonfigurować własny pojazd marzeń, uzależniony wyłącznie

19 Proces obecnie znany jako fosforanowanie. Polega na nałożeniu chemicznym ochronnej powłoki fosforanów na powierzchnię metalu, chroniąc go przed korozją. Stosowany m.in. przy produkcji broni.

20 Innym modelem Łuczniczki dopuszczonym do użytku przez wojsko był typ II. Typ XX miał również bliźniaka w postaci typu XXI, który nie miał parkeryzowanych części i przeznaczony był dla organizacji paramilitarnych.

**ŚWIETLNA SYGNALIZACJA ROWEROWA
„TYTAN”**
daje pełne bezpieczeństwo jazdy na rowerze



Składa się ona z następujących części:

- 1. Reflektor „Tytan-Reflex” N. 50.**
Zapalanie światła zapomocą wyłącznika na kierownicy. Regulacja kierunku światła zapomocą przegubu. Regulacja skupienia światła zapomocą przesuwnej zwierciadła.
- Tłumienie światła zapomocą tłumika na kierownicy. Żarówka kulista 3,5-woltowa przy zastosowaniu pochwy „Tytan” N. 30 z baterią wzgl. 6-woltowa przy zastosowaniu prądnicy.
- 2. Wyłącznik N. 25** na kierownicy do zapalania reflektora i latarki odbłaskowej (z czerwoną gałką) i **Tłumik N. 26** na kierownicy do tłumienia światła reflektora przy mijaniu (z czarną gałką).
- 3. Pochwa N. 30** do baterii o dużej pojemności (3 ogniwa t. zw. „amerykańskie”) przytwierdzona do ramy roweru.
- 4. Latarka odbłaskowa „Tytan-Reflex” N. 20** (załw. przez Min. Kom. Nr DR-129-2/20/37), przytwierdzona do widełek.
- 5. Wskaźniki kierunku N. 40** do normalnych baterii cylindrycznych 3-woltowych, przytwierdzone do kierownicy. Ustawianie zapomocą kulistego przegubu, zapalanie zapomocą wyłącznika na kierownicy. Żarówki kuliste 2,5-woltowe.

Oprócz pochwy N. 30 z baterią może być stosowana również prądnica.

TYTAN



Reflektor N. 50



Wyłącznik N. 25
Tłumik N. 26



Pochwa do baterii N. 30



Latarka odbłaskowa N. 20



Wskaźnik kierunku N. 40

Do reflektora N. 50 nadają się najlepiej baterie „TYTAN” D 1, a do wskaźników kierunku N. 40 - baterie „TYTAN” C 2.

Wszelkie prawa zastrzeżone.

TYTAN

od grubości portfela. Dobrze zaopatrzone sklepy i hurtownie w dużych miastach prezentowały wszelkie nowości techniczne: piasty, siodełka, hamulce, a nawet wczesne modele przerzutek. Klient mógł zlecić złożenie roweru budżetowego, na częściach krajowych, ale też pojazdu luksusowego, w nietypowym malowaniu, wyposażonego w markowe komponenty z Zachodu.

Zmiany, które zaczęły zachodzić w przemyśle rowerowym na przełomie lat 20. i 30. XX wieku, wpłynęły na powstawanie nowych firm i ośrodków produkcji rowerów na mapie Polski. Do wymienionych

Ulotka firmy Tytan z Warszawy prezentująca nowe modele oświetlenia rowerowego, 1937-1939

Archiwum autora



Reklama piasty AFS
produkowanej przez
firmę Adolf Feigenbaum
i Syn w Warszawie

Archiwum autora

wcześniej wytwórni warszawskich doszłusowały hurtownie CykloSPORT i Renoma mające w ofercie gotowe rowery pod własnymi markami (Metro, Reynolds i in.) oraz bardzo szeroki wybór części krajowych i zagranicznych. Na warszawskiej Pradze produkcję tylnych piast typu Torpedo rozpoczęła firma Adolf Feigenbaum i Syn. Powstały niewielkie manufaktury specjalizujące się przede wszystkim w produkcji ram wyczynowych. Spośród nich warto wymienić marki: Jarząbek, Langner, Ochmanowicz, Jan Kamiński²¹, Adlon, Skonieczny, Pieczyński, Błaszowski, Impet, Kalinowski, Pusz czy Szymański.

Rowerowa Łódź również miała się bardzo dobrze. Do Talera czy Sierpińskiego dołączyły takie nazwiska i nazwy wytwórni, jak: Andrzejczak, Iskra Wł. Bednarek, Cieślak, Klajnert, Krzemiński, Pladek, Simkowski, Ho-Ma, Westag. Były to wszystko niewielkie wytwórnie, które produkowały głównie rowery balonowe i wyczynowe, nierzadko niezwykle piękne w budowie. Przedsiębiorstwa te zatrudniały kilku, kilkunastu pracowników, a ich roczna produkcja wynosiła maksymalnie do kilku tysięcy ram rowerowych²².

Nowym ważnym ośrodkiem na mapie stała się Kresowa Fabryka Rowerów i Motocykli „Niemen” założona w Grodnie przez rodzinę Starowolskich. Zgodnie z nazwą wytwarzała ona wiele typów rowerów turystycznych i balonowych, jak również kilka modeli małolitrażowych motocykli. Rowery z Grodna cechowała silna budowa dostosowana, jak reklamowano, do kresowych dróg. Innym ważnym ośrodkiem na tym terenie stał się Lwów

21 Mylnie określane jako brat Adama Kamińskiego, innego fabrykanta rowerowego z Warszawy.

22 W latach 1934–1936 warszawska fabryka Franciszka Zawadzkiego produkowała ok. 5 tys. ram rocznie, by w kolejnych latach osiągnąć pułap 10 tys. Fabryka Adama Kamińskiego wyprodukowała w 1935 r. 12 tys. ram, w 1936 r. 15 tys. ram, w 1937 r. 25 tys. ram, a w 1938 r. ok. 40 tys.



Główka ramy roweru Niemen wraz z emblematem



Poznański rower Kastor zbiory prywatne

Główka ramy roweru Janus ze stylizowanym emblematem. Kolekcja Mobilnego Muzeum Rowerów w Radomiu



Rower FOF Original produkcji częstochowskiej wytwórni Widtoram

z manufakturami m.in. Grosskopfa, Zalewskiego czy Braci Szmotłochów. We wschodniej Polsce wytwarzano rowery również w Białymstoku (Wolf Wilk), Baranowiczach, Wilnie czy Wołkowysku.

Krajową potęgą przemysłu rowerowego zaczęła się stawać Bydgoszcz. Bardzo dobrze funkcjonowała Fabryka Motocykli i Rowerów „Tornado”. Hurtownia Williego Jahra przeobraziła się w Pomorską Fabrykę Rowerów, słynącą przede wszystkim z modelu

Rekord. Oprócz nich działały: Fabryka Rowerów i Części Józefa Dąbrowskiego, Fabryka Rowerów i Centryfug²³ „Halka” Piotra Nowackiego, wytwórnia Ludwika Marderwalda oraz sklep Anaszego Wasilewskiego.

Bardzo ważnym punktem na mapie rowerowego przemysłu II Rzeczypospolitej pozostawała Wielkopolska. Do istniejącego Kastora i Hurtowni Mechaników dołączyły Poznańska Wytwórnia Rowerów Braci Nowaczyk, skład rowerów Columbus Jana Sobierajskiego, warsztaty Adama Jandy, Jana Szukały czy hurtownia Stanisława Wawrzyniaka. Od początku lat 30. swoją pozycję zaczęła budować Hurtownia Pneumatyków w Ostrowie Wielkopolskim, stając się ważnym ośrodkiem produkcji rowerów w Polsce.

Przemysł rowerowy rozwijał się korzystnie również na obszarze Śląska i Zagłębia. Hurtownia Adolfa Kapellnera słynęła z bardzo solidnych modeli Janus, Astra, Indjan, Maraton czy Kordjan. Luksusowo wyposażone, ociekające chromem janusy mogły budzić zachwyt swoim wykończeniem, wyposażeniem i mocną budową. Wciąż działało katowickie Ebeco, a na mapie twórców pojawiły się nowe przedsiębiorstwa: Tatra, Polhurt, hurtownia Syrena oraz firma Polram. Ważną i liczącą się firmą był Światowit Myszków produkujący rowery, ramy, kierownice, błotniki i obręcze rowerowe.

Niezwykle ciekawym miastem z rowerową historią była Częstochowa. Działały tam odlewnie żelaza, wytwórnie części rowerowych oraz rowerów. Spośród tych ostatnich należy wymienić firmy, takie jak: Stefan Seifried, Wiśniewski i Syn, Bajer, Kurasiewicz, Widłoram i Preciosa.

W drugiej połowie lat 30. XX wieku miał miejsce kolejny spadek cen rowerów produkcji krajowej. Rosnąca konkurencja, powstawanie nowych wytwórni ram, rowerów i części spowodowały, że tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej ceny sprzętu rozpoczynały się już od kwoty 85 zł. Dzięki temu coraz więcej osób mogło sobie na niego pozwolić. Częstymi klientami były zakłady

23 Czyli wirówek.

przemysłowe, które kupowały rowery dla swoich pracowników, potrącając im następnie ustaloną ratę z wynagrodzenia. Dzięki temu zapewniały zatrudnionym środek lokomocji pozwalający nie tylko docierać do pracy, lecz także oddawać się przejażdżkom turystycznym. Przykładem może być inż. Fryderyk Müller, dyrektor Zakładów Kauczukowych Piastów s.A., który w 1934 roku zakupił dla swoich pracowników około 150 rowerów w wytwórni Antoniego Rybowskiego z Warszawy.

Prawdziwie przełomowy dla użytkowników rowerów w Polsce był rok 1936. Wprowadzono wtedy nowe przepisy, na mocy których ujednolicono opłaty za obowiązkowe tablice rejestracyjne. Do tego czasu opłaty roczne ustalane były przez gminy i magistraty i w zależności od lokalizacji i zamożności miasta czy gminy mogły się one drastycznie różnić i wynosić od kilku do kilkunastu złotych. Od 1936 roku opłata za tablicę wynosiła 4 zł za dwa lata i 3 zł za rok. Część opłat zaczęto przekazywać na fundusz drogowy, którego zadaniem było zarówno tworzenie nowych traktów, jak i dbanie o istniejące.

Wybuch drugiej wojny światowej nie pozwolił na przeprowadzenie rowerowej rewolucji na wsi. Choć wspomniany spadek cen rowerów przyczynił się do zainteresowania włościan takim środkiem lokomocji. Mało tego, niektórzy producenci zaczęli włączać do oferty proste, wzmocnione, rowery popularne, które miały wspomagać mieszkańców wsi w ich codziennej pracy. Przykładowo Antoni Rybowski miał w 1938 roku w swojej ofercie zarówno rower męski, jak i damski. Natomiast wiosną 1939 roku spółdzielnia Gromada porozumiała się z bydgoską Fabryką Motocykli i Rowerów Tornado oraz Fabryką Broni w Radomiu. Efektem tego miało być podjęcie przez obie wytwórnie produkcji 100 tys. rowerów Gromada przeznaczonych na wieś. Sprzedażą zajmować się miał Związek Spółdzielni Spożywczych RP „Społem”. Ceny wynosiły 85 zł za męski i 89 zł za damski rower wyprodukowane w Bydgoszczy. Radomskie gromady były nieznacznie droższe i kosztowały odpowiednio 88 i 92 zł.



Tablica rowerowa z województwa białostockiego na lata 1938–1939. Kolekcja autora

Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej, w miarę rozwoju krajowej motoryzacji, producenci rowerowi zaczęli rozważać podjęcie produkcji modeli z silnikami doczepnymi bądź lekkich motorowerów. Przymiarki takie miały miejsce m.in. w Fabryce Broni w Radomiu czy Polskiej Fabryce Rowerów A. Kamiński w Warszawie.

Ile było rowerów w okresie międzywojennym? Według danych za 1928 rok w Polsce zarejestrowanych było 307 tys. rowerów, z czego aż 154 tys. w województwie poznańskim²⁴. Dziesięć lat później, według danych na 1 stycznia 1938 roku, zarejestrowanych było już ponad milion rowerów. Ponownie najwięcej było ich w Wielkopolsce – 239 tys. (ok. 23%), a najmniej w województwie tarnopolskim – 10 tys. (ok. 0,9%)²⁵. Gdyby nie wybuch wojny, przy zachowanej dynamice wzrostu prawdopodobnie około 1945 roku zarejestrowanych byłoby ponad 2 mln rowerów.

24 „Gazeta Handlowa” 259, 1929, s. 6.

25 „Express Poranny” 193, 1938, s. 3.



Główka ramy roweru Ormonde produkcji powojennej. Kolekcja Michała Mańkowskiego

Fot. Michał Mańkowski

Emblemat roweru Mewa produkowanego w pierwszych latach po wojnie. Kolekcja Michała Mańkowskiego

Rosnąca liczba rowerów nie pokrywała się z polepszeniem stanu infrastruktury. Pomimo utworzenia Funduszu Drogowego, do którego zaczęły spływać pieniądze pochodzące m.in. z wykupu tabliczek rejestracyjnych przez cyklistów, nie zrobiono praktycznie nic, aby wybudować specjalne drogi dla nich. Wyjątkiem były Poznań oraz Warszawa, jednak powstały tam jedynie niewielkie odcinki drogowe. Tuż przed wojną postulowano nawet budowę kilku rowerostrad łączących duże miasta z miejscowościami wypoczynkowymi, ale nie zrealizowano tych planów. Rowerzyści zmuszeni byli poruszać się ulicami i szosami, których jakość przedstawiała dużo do życzenia. Nic więc dziwnego, że w miastach dochodziło często do konfliktów na linii pieszy – cyklista, jako że ci ostatni preferowali jazdę po gładkich chodnikach, a nie brukowanych ulicach (choć przepisy zakazywały im tego).

Wybuch wojny 1 września 1939 roku był hamulcem dla dynamicznie rozwijającego się przemysłu rowerowego II Rzeczypospolitej. Niektóre wytwórnie i hurtownie, głównie należące do polskich Żydów, zostały zlikwidowane bądź objęte kuratelą niemiecką. Część fabryk kontynuowała produkcję pomimo postępujących braków materiałowych, przerwania łańcucha dostawców oraz kurczącej się liczby odbiorców. Fabryka Broni w Radomiu, po przejęciu przez

koncern Steyr-Puch kontynuowała produkcję łuczników, by następnie rozpocząć wytwarzanie modeli okupacyjnych. Natomiast większość stołecznych wytwórni została zniszczona bądź uszkodzona podczas powstania warszawskiego.

Pierwsze lata powojenne były trudnym czasem odbudowy przemysłu rowerowego. Właściciele przedwojennych wytwórni próbowali podnosić z ruin zniszczone zakłady i wznawiać produkcję. Jeszcze do początku lat 50. rowery i ramy wytwarzali tacy producenci, jak: A. Kamiński, Fr. Zawadzki, czy Ormonde Kazimierza Lipińskiego²⁶. To ostatnie przedsiębiorstwo przeszło w 1951 roku pod przymusowy zarząd państwowy i do momentu całkowitego przejęcia przez władze komunistyczne w 1959 roku wyrabiało elementy suportów oraz ośki piast. Niektórzy dawni fabrykanci kontynuowali pracę w zawodzie, otwierając niewielkie warsztaty, których prowadzenie nie było zabronione przez komunistów. Reperowali w nich rowery, okazjonalnie budowali nowe ramy i wytwarzali niewielkie nakłady części.

Nacjonalizacja przemysłu rowerowego dotknęła w dużym stopniu Bydgoszcz. Tam w 1948 roku utworzono Zjednoczone Zakłady Rowerowe (ZZR), skupiając w nich cztery przedwojenne wytwórnie bydgoskie, poznańską Centrę oraz czechowickie Apollo. Rowery wytwarzano też w Wirku – dzielnicy Rudy Śląskiej – gdzie powstała pierwsza marka powojenna, czyli MOT. Produkowano tam modele Wisła, Odra, Bałtyk czy Gromada. Niektóre rowery MOT-owskie zaczęto następnie montować w Bydgoszczy w zakładach ZZR. Do połowy lat 50. XX wieku funkcjonowały one pod marką Bałtyk. Opracowano wtedy liczne nowe konstrukcje, które z powodzeniem były rozwijane i produkowane w kolejnej dekadzie: turystyczny popularny męski R11, damski R13, sportowo-turystyczny R12, rower wyczynowy R15, młodzieżowy R16 i dziecięcy R18. Rowery te wytwarzano w większości z komponentów krajowych. Jedynie sportowy R15 mógł mieć importowane przerzutki, a w R12 okazjonalnie montowano zachodnie piasty typu Torpedo.

26 Wytwórnia Ormonde została przeniesiona z miejscowości Struga k. Marek do Piaseczna na początku lat 40.



Rower turystyczny
Bałtyk R11, lata 50.
xx w. Kolekcja Michała
Mańkowskiego

Fot. Michał Mańkowski

Główka ramy roweru
Zuch produkowanego
przez Ostrowieckie
Zakłady Metalowe.
Kolekcja Michała
Mańkowskiego



Przykład nowej
kolorystyki na rowerze
Mesko Nimfa, lata
50. Kolekcja Michała
Mańkowskiego

Główka ramy roweru
eksportowego Tyler pro-
dukcji Zjednoczonych
Zakładów Rowerowych.
Kolekcja Michała
Mańkowskiego

Produkcję rowerów podejmowano również w Ostrowie Wielkopolskim, gdzie powstały Ostrowieckie Zakłady Metalowe. W latach 50. wytwarzano tam rowery Warta oraz Zuch. Były to modele przeznaczone dla dzieci i młodzieży.

Również w latach 50. uruchomiono produkcję rowerów w Skarżysku-Kamiennej w zakładach Mesko. Produkcja trwała tam do

końca lat 60. Spośród modeli tam produkowanych należy wymienić: Turystę, Nimfę, Erosa oraz Olimp i Olimpię.

W połowie lat 50. markę i emblemat Bałtyk w bydgoskich zakładach zamieniono na Państwowe Fabryki Rowerów i logo Pafaro, które występowało krótko na główkach ram rowerowych w drugiej połowie lat 50. Kontynuowano produkcję niektórych sprawdzonych modeli oraz wprowadzono na rynek nowe. Rowery otrzymały też własne nazwy. Bałtyk R11 stał się Popularnym, a damski R13 – Goplaną. Nowymi konstrukcjami były: młodzieżowa Szarotka, sportowo-turystyczne Zefir, Hutnik i damka Diana. Kolarzkę R15 zastąpił Huragan, a zamiast młodzieżowego R16 do oferty weszły Zuch i Pionier. Natomiast dziecięcy Bałtyk R18 stał się rowerkiem Bobo lub Żabka.

Polskie rowery z lat 40. i 50. wyróżniało klasyczne malowanie znane z konstrukcji przedwojennych. Początkowo dominował czarny lakier, na który nanoszono cienkie paski dekoracyjne, tzw. szparunki, oraz kalkomanie firmowe z emblematami i typami rowerów. Niektóre typy – R12 i R15 – miały początkowo malowane charakterystyczne strzałki wychodzące od główki ramy w kierunku siodełka oraz suportu. W latach 50. rozszerzono kolorystykę produkowanych rowerów o czerwony, wiśniowy, niebieski czy zielony.

Lata 60. to dekada rozwoju Zjednoczonych Zakładów Rowerowych. Nie tylko wzrosła wówczas produkcja, lecz także wprowadzono do oferty nowe rowery. Rozpoczęto również sprzedaż wybranych modeli na rynki zachodnie pod marką Universal oraz Tyler. Cechowały się one lepszym wyposażeniem, np. angielską piastą trzybiegową Sturmey-Archer czy unikalnymi kolorami. Na rynek amerykański opracowano serię rowerów Korlis nawiązujących kształtami ram do ówczesnych trendów w projektowaniu rowerów młodzieżowych za oceanem.

Innym wielkim hitem ZZR był wyczynowy rower Jaguar będący ulepszoną wersją Huragana. Ramy jaguarów budowano przy użyciu importowanych rur angielskich Reynolds 531. Stosowano też inne zagraniczne komponenty: angielskie siodełka Brooks, włoskie

szytki Pirelli i wolnobięgi Regina oraz łańcuchy Brampton-France. Te modele miały też atrakcyjne transparentne lakiery, zmieniające odcienie w zależności od padającego światła.

ZZR w dalszym ciągu produkowało swoje sztandarowe produkty, którymi były Popularny i Goplana. Do oferty dołączyły sportowo-turystyczny Maraton, turystyczne Amator i Bajka oraz młodzieżowa Szarotka. Rotacja modeli była spora i niektóre z nich pojawiały się na rynku na krótko.

W obliczu rosnącej popularności rowerów składanych w Europie Zjednoczone Zakłady Rowerowe przystąpiły do produkcji własnego odpowiednika. Rama była niewielka, z zawiasem umieszczonym pomiędzy główką a suportem. Dodano koła o średnicy 20 cali z hamulcem typu Torpedo. Kierownica i siodełko miały bardzo duży poziom regulacji w pionie, tak by osoby dorosłe mogły nim komfortowo podróżować. Model po pewnym czasie doczekał się własnej nazwy – ZZR Karat. Opracowano też jego budżetowy odpowiednik – Kos – bez zawiasu umożliwiającego składanie, a poza tym identyczny pod względem gabarytów.

Rower składany, głównie dzięki swoim gabarytom, zdobył niezwykłą popularność. W razie podróży można go było złożyć, by zajmował jak najmniej miejsca. Okazał się wygodnym środkiem lokomocji do lokalnego sklepu, pracy, na wycieczkę czy na działkę. Był też cenionym prezentem komunijnym i mógł długo służyć dorastającemu dziecku dzięki dużemu zakresowi regulacji.

Na początku lat 70. Zjednoczone Zakłady Rowerowe przemianowano na Romet. Dekada ta zaowocowała wieloma nowymi modelami oraz licznymi zmianami związanymi z wykończeniem i wyposażeniem sprzętu.

Wytwórnia zrezygnowała z malowanych na ramach dekoracyjnych pasków, pozostawiając je jedynie w rowerach eksportowych. Wiele części stalowych, takich jak błotniki, motylki czy osłony łańcucha, zostało zastąpionych przez odpowiedniki wykonane z aluminium bądź tworzywa sztucznego. Malowanie stawało się coraz prostsze.

Rower wyczynowy ZZR Jaguar, lata 60. XX w.

Fot. kolekcja autora



ZZR Kos, druga połowa lat 60. Kolekcja Michała Mańkowskiego

Fot. Michał Mańkowski



Pojawiające się coraz szerzej naklejki weszły na miejsce kalkomanii oraz napisów nanoszonych farbą na szablonie.

Lata 70. były kontynuacją rozwoju linii rowerów składanych. Karata zastąpiły wkrótce Sokół, Czajka oraz Flaming. Jeszcze w pierwszej połowie dekady uruchomiono produkcję Wigier, które stały się rowerem symbolem. Produkcja tego typu trwała bez przerwy



do lat 90. Wigry doczekały sześciu różnych modeli, przechodziły też zmiany w wyglądzie, kolorystyce i wyposażeniu. Dla wielu osób, w tym dla piszącego, były pojazdem z lat młodości i dziś, pomimo swoich niedoskonałości, osiągnęły status roweru kultowego. Ich większym bratem był Jubilat, który miał taką samą ramę, lecz używał kół 24-calowych. Powstawały też ulepszone wersje składaków, oznaczone jako Lux. Zaopatrywano je wtedy w tylne piasty z trzema biegami, przez co jazda stawała się bardziej komfortowa. Cały czas istniała linia Universal, pod którą produkowano rowery na eksport. Te egzemplarze miały lepsze wyposażenie oraz niejednokrotnie inne kolory ramy. Oprócz dotychczasowych marek eksportowych powstały nowe, m.in. Unidal dla Jugosławii.

Oprócz składaków z kołami 20- i 24-calowymi Romet miał w ofercie modele składane przeznaczone dla dzieci, na kołach o średnicy

Damski rower zIF –
typowy przykład roweru
popularnego importowanego
z ZSRR. Kolekcja
Michała Mańkowskiego

Fot. Michał Mańkowski

16 cali, na przykład Pelikan. Były to często rowery dla początkujących cyklistów, do nauki jazdy i pokonywania pierwszych kilometrów. Warto też wspomnieć o pojawieniu się w ofercie rowerów typu tandem – Derby oraz Dueta.

Następna dekada przyniosła zmiany w rowerach szosowych. Huragan i Jaguar zostały wycofane z produkcji, a pojawiły się modele Sport, Special i Super – te ostatnie wyłącznie dla najlepszych zawodników. Rozwijano i modyfikowano rowery Wigry oraz Jubilat, jak również inne typy z oferty. Okres ten stał pod znakiem pogłębiającego się kryzysu gospodarczego w PRL. Niektóre zmiany konstrukcyjne miały na celu obniżenie kosztów produkcji.

Obok krajowego potentata, jakim bezsprzecznie był Romet, produkcję rowerów rozpoczęła Fabryka Samochodów Małolitrażowych w swoim zakładzie nr 8 zlokalizowanym w Czechowicach-Dziedzicach. Przedsiębiorstwo wytwarzało głównie rowerki dziecięce oraz zmodyfikowane modele Flaming 2 i 3 czy Karlik.

Warto odnotować, że w tamtym okresie zaczęły powstawać krajowe firmy zajmujące się produkcją części rowerowych. Spośród nich warto wymienić Remo z Główna (suporty, ośki, korby, zębatki, garnitury sterowe), Józka z Rudy Śląskiej (przerzutki), Walja z Komornik (suporty, ośki, korby i zębatki), oraz Saiko z Suchego Lasu k. Poznania (garnitury sterowe). Lata 80. to również ważny moment w polskiej historii budowania ram wyczynowych. Ich wytwarzanie rozpoczął Lech Rychtarski, którego produkty są po dzień niezmiernie cenione nie tylko przez entuzjastów kolarstwa.

Produkcja rowerów krajowych w okresie PRL stopniowo rosła. Początkowo, w 1946 roku, wyprodukowano około 50 tys. rowerów, w roku następnym zaś liczba ta wzrosła do 80 tys.²⁷ W 1959 roku wyprodukowano ich już 348 tys., w 1965 roku – 662 tys., w 1970 roku –

27 Biuro Sprzedaży Przemysłu Motoryzacyjnego, *Katalog. Rowery – części zamienne*, Warszawa 1947, s. 4.

940 tys., a 10 lat później, w 1980 roku, 1,139 mln²⁸. Bydgoski Romet stał się jednym z najważniejszych wytwórców rowerów w państwach bloku komunistycznego.

Okres komunizmu to nie tylko rowery produkcji krajowej. Na polski rynek trafiały również produkty innych państw tzw. demokracji ludowej. Przede wszystkim pochodziły one z Niemieckiej Republiki Demokratycznej (Mifa, Move, Diamant, Simson i in.), Czechosłowacji (Eska, Favorit, Stadion) oraz republik ZSRR (Ural, Ukraina, ziF, Kama, Aist i wiele innych). Szczególnie popularne stały się rowery z Charkowa. Z racji dużych gabarytów i dość mocnej konstrukcji były stałym elementem wiejskich i podmiejskich krajobrazów – prawdziwymi wołami roboczymi, do których zaliczał się też nasz ZZR Popularny.

Lata 90. przyniosły ogromne zmiany na rynku rowerowym w Polsce. Po upadku komunizmu i nadejściu wolnego rynku kraj został zalany tanimi sprzętami z zagranicy. Ogromną popularnością zaczęły się cieszyć rowery górskie i ich pochodne, a posiadanie „górala z przerzutkami”, nawet najgorszej jakości, było znacznym przeskokiem z produktów Romet z poprzedniej dekady. Co się zaś tyczy bydgoskiego giganta, to niestety nie sprostał realiom rynku i pod koniec lat 90. firma ogłosiła upadłość.

28 S. Kamosiński, *Przemiany w strukturze gałęziowej i branżowej przemysłu województwa bydgoskiego*, [w:] tenże, *Mikroekonomiczny obraz przemysłu Polski Ludowej w latach 1950–1980 na przykładzie regionu kujawsko-pomorskiego*, Poznań 2007.

3

**Z jakimi rowerami
najczęściej będziemy
mieli do czynienia**



Rower damski Romet Sawa z lat 70. xx w. reprezentujący typ roweru popularnego. Kolekcja Michała Mańkowskiego

Fot. Michał Mańkowski



Romet Traper – popularny rower młodzieżowy lat 70. i 80. Kolekcja Michała Mańkowskiego

Fot. Michał Mańkowski



HWZ W110 Progress, druga połowa lat 50. xx w. Przykład roweru wyprodukowanego w byłym ZSRR, w tym wypadku w Charkowskiej Fabryce Rowerów. Kolekcja Michała Mańkowskiego

Fot. Michał Mańkowski

W naszej przygodzie z zabytkowymi rowerami spotkamy się z różnymi modelami pochodzącymi z różnych okresów historycznych. Przyjmuję rok 1990 jako cezurę, choć zdaję sobie sprawę, że granica ta jest płynna. Obecnie trwa już moda na kolekcjonowanie rowerów MTB pochodzących z ostatniej dekady XX w. Podobnie jest z rowerami wyczynowymi.

Każdy rower ma określoną żywotność. Jeszcze przed wojną oceniano ją na około 10 lat. Jeżeli rower był szanowany, zadbane i nie był zbyt intensywnie eksploatowany – mógł służyć całe dziesięciolecie. Jednak najczęściej, gdy był niezdatny do użytku, trafiał na złom lub do przysłowiowej szopy. Rowery powiązane były z właścicielami

i można je określić mianem pokoleniowych. Ten zwrot oznacza, że dany przedmiot służy określonej generacji i rzadko się zdarza, żeby był użytkowany przez kolejną. Chyba że znajdzie się w niej pasjonat lub osoba chcąca ocalić pamiątkę po przodku. Rowery, jako przedmioty użytkowe, są również wyrzucane podczas przeprowadzek, remontów, zakupów nieruchomości z inwentarzem czy po śmierci właściciela. W chwili, gdy powstaje ta publikacja, jesienią 2023 roku, najwięcej rowerów zabytkowych, które pojawiają się w skupach złomu czy na portalach ogłoszeniowych, pochodzi z lat 60.–80. Minął już czas (było to pod koniec lat 90. i na początku XXI wieku), gdy można było bardzo łatwo i w okazym cenie pozyskać rower z okresu przedwojennego.

Na jakiego typu rowery sprzed 1990 roku możemy się najczęściej natknąć obecnie? Najprościej odpowiadając – na rowery użytkowe wyprodukowane w okresie od 1960 do 1989 roku. Zaliczyć do nich możemy duże modele drogowo, takie jak: Popularny, Goplana, Wars, Sawa czy Ambassador.

Drugą, niezwykle liczną grupą będą rowery typu składak oraz ich odpowiedniki bez mechanizmu składania ramy. Będą to wszelakie: wigry, czajki, flamingi, sokoły, jubilaty, pelikany, trapery i ich pochodne. Pojazdy te reprezentują okres od końca lat 60. do lat 90.

Trzecią grupą będą rowery turystyczne, chociażby Wagant czy Gazela. Skoro mowa o pojazdach z przerzutkami, to należy wspomnieć o rzadszych modelach sportowo-turystycznych, jak: Kobuz, Maraton, Start, czy Albatros. Często w pamięci rodzinnej funkcjonują one jako kolarki, gdyż zaopatrzone były w kierownice typu baranek, sportowe siodło bez sprężyn oraz przerzutki. A skoro o kolarkach mowa, to prawdziwym odkryciem mogą być rowery szosowe, takie jak ZZR Huragan, Jaguar czy Romet Sport i in.

Kolejną grupą będą rowery zagraniczne z lat 1945–1990. Zaliczać się będą do nich jednoślady z NRD (Mifa, Move, czy Diamant w odmianach męskiej i damskiej), Czechosłowacji (Eska, Kontinental, Favorit i in.), czy republik wchodzących w skład ZSRR (Ukraina, ZiF, Kama, LBZ, Aist i in.). Niezwykle rzadkie będą też modele z państw

Zachodu: Niemieckiej Republiki Federalnej, Francji, Austrii, Wielkiej Brytanii czy USA. Warto przy tej okazji wspomnieć również o polskich rowerach ZZR/Romet produkowanych na eksport, jak: Universal, Tyler, Korlis, Unidal.

Przechodząc dalej (i cofając się w czasie na osi chronologicznej), niewielką grupą rowerów będą modele wyprodukowane w Polsce w pierwszej dekadzie po zakończeniu drugiej wojny światowej. Zaliczyć można do nich rowery MOT (Wisła, Odra, Junak, Bałtyk, czy Gromada) oraz Bałtyk (R11, R12B, R13, R15, R16, R18). Absolutną rzadkością będą też rowery przedwojennych marek polskich, lecz wyprodukowane po 1945 roku: Ormonde, A. Kamiński, Fr. Zawadzki i in.

Do grupy rowerów przedwojennych zaliczyć możemy pojazdy wyprodukowane w okresie II RP oraz Niemczech. Z racji przesunięcia granic Polski po wojnie na Ziemiach Zachodnich i w byłych Prusach Wschodnich pozostało wiele poniemieckich rowerów pamiętających lata 20. i 30. Istnieje też niewielka szansa na znalezienie ramy roweru wojskowego – zarówno polskiego, jak i niemieckiego. W przypadku odnalezienia ramy (roweru) wykazującej cechy sprzętu przedwojennego dość istotny i pomocny będzie kontekst miejsca. Oznacza to, że bardzo stary, niezidentyfikowany rower odnaleziony np. we Wrocławiu ma sporą szansę być modelem wyprodukowanym przez jedną z kilkunastu lokalnych wytwórni przed 1945 rokiem. Podobnie będzie się miało z polskimi markami. Oprócz dosłownie kilku, które miały zasięg ogólnopolski, większość była dość lokalna i nie wykraczała poza obszar województwa, w którym powstała. Będę o tym pisał w kolejnym rozdziale.



Damka Niemen sfotografowana w stanie kompletnym po pozyskaniu. Kolekcja Michała Mańkowskiego

Fot. Michał Mańkowski

4

Sposoby na (nie zawsze udaną) identyfikację roweru

Krok 1. Poszukiwanie znaków fabrycznych i oznaczenia modelu: tabliczka, kalkomanie, naklejki.

Pierwszą czynnością, która może od razu pozwolić zidentyfikować rower, jest zbadanie ramy pod kątem obecności oznaczeń producenta. Zasadniczo pojawiają się one na główce ramy w postaci przynitowanej tabliczki blaszanej bądź mosiężnej, kalkomanii lub naklejki. Drugim miejscem będą rury ramy biegnące od główki do rury podsiodłowej oraz do suportu. Tam również mogą pojawić się oznaczenia, szczególnie te dotyczące nazwy własnej. Finalnie pochodzenie ramy/roweru może się znajdować na rurze podsiodłowej. Być może oznaczenia pojawią się też na tylnym błotniku w postaci kalkomanii. Było to charakterystyczne dla niektórych producentów przedwojennych oraz na przykład niemieckich rowerów wyprodukowanych po 1945 roku.

Najczęściej spotykanymi oznaczeniami na główce ramy będą:

- a. Naklejka **Predom Romet** z charakterystycznym pegazem oznaczająca produkcję z zakładów, których główna siedziba mieściła się w Bydgoszczy po 1971 roku (zamiast napisu **Romet** może się pojawić napis **Universal** lub **Tyler** oznaczające model eksportowy);
- b. Owalna tabliczka z pegazem oraz literami ZZR zapisanymi w poziomie oznaczająca produkcję Zjednoczonych Zakładów Rowerowych (późniejszy Romet) z drugiej połowy lat 60. (zamiast skrótu ZZR może się pojawić napis **Universal** lub **Korlis** oznaczające linie rowerów na eksport);
- c. Owalna tabliczka z pionowo zapisanymi literami ZZR oznaczająca produkcję Zjednoczonych Zakładów Rowerowych w Bydgoszczy z pierwszej połowy lat 60.;
- d. Owalna tabliczka z pionowo zapisanym oznaczeniem **Pafaro** oznaczająca produkcję Państwowych Fabryk Rowerowych (późniejsze ZZR i Romet) w drugiej połowie lat 50.;
- e. Owalna tabliczka z napisem ZM **Mesko Skarżysko** oznaczająca Zjednoczone Zakłady Wyrobów Metalowych Zakład nr 2 w Skarżysku i produkcję z lat 60.;

SPOSOBY NA (NIE ZAWSZE UDANĄ) IDENTYFIKACJĘ ROWERU



a. Wczesna kalkomania Romet, początek lat 70.

b. Tabliczka zzzr

f. Tabliczka Skazet (po lewej) i zm Mesko Skarżysko



d. Różne typy tabliczek ZZR: PAFARO, ZZR (wczesna), ZZR (późna), Universal (eksportowa)



g. Wczesny i późny emblemat z roweru xB3



h. Główka ramy z emblematem ЛБЗ



i. Tabliczka roweru ПБЗ



j. Główka ramy z emblematem ЗИФ



l. Tabliczka z roweru MIFA
fot. Michał Mańkowski



o. Główka ramy czechosłowackiego roweru ESKA



q. Główka ramy roweru Łuczniczka produkcji Fabryki Broni w Radomiu



r. Główka ramy z emblematem A. Kamiński Warszawa



s. Tabliczka ramy z emblematem A. Rybowski Warszawa



t. Główka ramy roweru Janus

- f. Owalna tabliczka z napisem **Skazet** oznaczająca zakłady w Skarżysku i produkcję z lat 50.;
- g. Tabliczka z wizerunkiem jaskółki z literami ХВЗ oznaczającymi *Харьковский велосипедный завод* (Charkowska Fabryka Rowerów, ZSRR);
- h. Tabliczka z wizerunkiem gołąbka, skrótem СССР na górze, a na dole ЛВЗ oznaczającymi *Львовский велосипедный завод* (Lwowska Fabryka Rowerów, ZSRR);
- i. Naklejka z biegnącym jeleniem i choinką, oznaczająca ПВЗ czyli *Пермский велосипедный завод* (Permska Fabryka Rowerów, ZSRR);
- j. Tabliczka z gwiazdą czerwoną i pionowym napisem ЗИФ oznaczającym *Завод имени Фрунзе* (Fabryka imienia Frunzego w Penzie, ZSRR);
- k. Tabliczka z wizerunkiem bociana w kółku i literami ММВЗ oznaczającymi *Минский мотовело завод* (Mińska fabryka motocykli i rowerów, ZSRR);
- l. Tabliczka z literą M i napisem MIFA oznaczające VEB MIFA-Werk Sangerhausen (Państwowa Fabryka MIFA w Sangerhausen, NRD);
- m. Tabliczka z wizerunkiem mewy i napisem **Möve** oznaczające VEB Möve-Werk Mühlhausen (Państwowa Fabryka Möve w Mühlhausen, NRD);
- n. Tabliczka z napisem **Simson** oznaczająca VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl (Państwowa Fabryka Pojazdów i Sprzętu Simson w Suhl, NRD);
- o. Tabliczka z napisem ESKA oznaczająca czechosłowacką wytwórnię rowerów;
- p. Tabliczka **Velamos** oznaczająca czechosłowackiego producenta rowerów;
- q. Tabliczka z wizerunkiem **łuczника** i napisem **Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia w Warszawie** oznaczająca rower wyprodukowany w Fabryce Broni w Radomiu w latach 1929–1939;
- r. Tabliczka z wizerunkiem **koła rowerowego** i napisem **A. Kamiński Warszawa** oznaczająca przedwojennego producenta ram i rowerów;

- s. Tabliczka z wizerunkiem **statku (korab)** i napisem **A. Rybowski Warszawa** oznaczająca przedwojennego producenta ram i rowerów;
- t. Tabliczka z wizerunkiem **dwugłowej postaci i napisem Janus** oznaczająca przedwojennego producenta i hurtownika Adolfa Kapellnera z Katowic;
- u. Tabliczka z **wizerunkiem herolda** i napisem **Herold** lub **ciemnoskórego chłopca z napisem Otello** oznaczająca Hurtownię Pneumatyków z Ostrowa Wielkopolskiego;
- v. Tabliczka z napisem **R26** oznaczająca węgierskiego producenta rowerów.

To zaledwie niewielka część spośród olbrzymiej liczby producentów rowerów w Polsce i Europie Środkowej i Wschodniej. Jednak, według autora, jej zestawienie powinno ułatwić identyfikację sporej liczby rowerów.

Krok 2. Próba określenia wieku roweru.

Do tego może posłużyć nam numer ramy oraz ewentualnie rocznik tylnej piasty. W przypadku rowerów polskich z okresu PRL, począwszy od 1966 roku, dwie pierwsze cyfry oznaczały rok produkcji, np. **68** xxxxxxxx oznaczać będzie rok **1968**²⁹. Numer ramy mógł być nabity na główce, rurze podsiodłowej czy w przypadku składaków na odkręcanym zawiasie ramy. Podobnie będzie w przypadku rowerów sowieckich. Tam również zdarza się, że rok produkcji tworzą pierwsze dwie cyfry plus literka r (ros. год czyli rok).

W przypadku innych ram czy rowerów ustalenie roku produkcji może nie być łatwe, jeśli brać pod uwagę numer ramy. Datowanie rowerów konkretnego producenta to niejednokrotnie proces bardzo żmudny, jeżeli nie ma dostępu do jakiejś dokumentacji zakładowej. Niejednokrotnie potrzeba dokumentów pomocniczych, np. dowodu zakupu czy gwarancji, na której napisano datę sprzedaży oraz numer ramy roweru.

29 Mesko od lat 50.

Oddzielnym sposobem próby datowania roweru może być **analiza tylnej piasty pod kątem rocznika jej produkcji**. W starych rowerach często pojawiała się piasta typu Torpedo, gdzie hamowanie następowało przy obrocie korbami do tyłu.

- a. Piasta Romet z logo firmowym w kształcie pegaza. Nabite dwie ostatnie cyfry danego roku, np. 77, oznaczające 1977;
- b. Piasta Łucznik z wizerunkiem łuczника harnasia na korpusie piasty i napisem „Łucznik” na kontrze hamulca oraz korpusie³⁰. Pełny rok produkcji nabity na korpusie, np. 1960;
- c. Piasta niemiecka Torpedo. Oryginalny produkt firmy Fichtel & Sachs. Data i miesiąc nabite pod napisem „Torpedo” na korpusie piasty. Przykładowo 28-8 oznacza sierpień 1928 r. W późniejszych egzemplarzach piasty, od lat 30. do lat 50., data nabita po lewej stronie, nad napisem „Torpedo” i poniżej okrągłego logotypu firmy F&S, np. 32, które oznacza rok 1932;
- d. Piasta niemiecka Styria. Cyfra nabita pod logo i napisem „Styria” oznaczała rok produkcji, np. 8 oznaczało rok 1938. W okresie drugiej wojny światowej piasty te oraz oryginalne Torpedo F&S były czernione. W przypadku czarnej Styrii i np. cyfry 1 będziemy mieli do czynienia z produktem wykonanym w 1941 roku;
- e. Przedwojenna polska piasta AFS (Adolf Feigenbaum i Syn, Warszawa). Data produkcji pojawia się nad napisem „AFS Registered Mark”, np. 38. Produkcję kontynuowano w latach okupacji i pojawiały się piasty z datą poprzedzoną wybitym numerem kolejnego miesiąca.

Ustalenie rocznika roweru według tylnej piasty może pełnić funkcję pomocniczą. Niestety, wielokrotnie zdarzało się, że rama danego roweru mogła otrzymać nowe koła pochodzące z innego sprzętu. Czyli, przykładowo, rama przedwojenna od roweru Kamiński, wyprodukowana np. w 1935 roku, mogła otrzymać koło z piastą typu Torpedo model Łucznik z lat 60. Przy ocenie rocznika

30 Piasta ta produkowana była wyłącznie w okresie PRL. Często jest mylnie interpretowana jako komponent przedwojennego roweru Łucznik produkowanego przez Fabrykę Broni w Radomiu.

piasty należy zwrócić uwagę, czy zachowane emaliowanie obręczy pokrywa się z kolorystyką ramy. To może sugerować, że koła są oryginalne. Niestety, co warto jeszcze raz podkreślić, datowanie roweru według piasty może pełnić funkcję jedynie pomocniczą, w szczególności gdy chodzi o ramy przedwojenne.

Litery lub napisy na zębatce

W okresie międzywojennym wielu producentów rowerowych w Polsce i innych państwach zamawiało przednie zębatki, w których wzór wplecione były litery oznaczające np. inicjały właściciela i miasto bądź też pełne nazwy modelu lub fabryki. Poniżej można znaleźć kilkanaście przykładowych skrótów lub nazw, które mogą podpowiedzieć producenta danego roweru:

- a. **FZW** – zębatka wyprodukowana dla przedwojennej wytwórni rowerów Franciszka Zawadzkiego z Warszawy;
- b. **AKW** – zębatka wyprodukowana dla przedwojennej wytwórni rowerów Adama Kamińskiego z Warszawy;
- c. **ARW** – zębatka wyprodukowana dla przedwojennej wytwórni rowerów Antoniego Rybowskiego z Warszawy;
- d. **Niemen** – zębatka wyprodukowana dla Kresowej Fabryki Rowerów i Motocykli „Niemen” w Grodnie działającej w okresie międzywojennym;
- e. **BSH** – zębatka wyprodukowana dla międzywojennej wytwórni Opatowskiego z Łodzi, oznaczająca maksymę firmy Best Steel Hard;
- f. **Ha-Es** – zębatka wyprodukowana dla międzywojennej wytwórni Hersza Spikulitzera z Łodzi;
- g. **Korona** – zębatka wyprodukowana dla roweru z międzywojennej wytwórni inż. Barteckiego z Żor;
- h. **Rekord** – zębatka wyprodukowana dla modelu z Pomorskiej Fabryki Rowerów w Bydgoszczy z okresu międzywojennego;
- i. **Otello, Lux** – zębatki wyprodukowane dla Hurtowni Pneumatyków w Ostrowie Wielkopolskim w okresie międzywojennym;
- j. **Janus** – zębatka wyprodukowana dla roweru z Hurtowni Adolfa Kapellnera z Katowic w okresie międzywojennym.



Zębatka z napisem „Janus” oznaczającymi katowickiego przedwojennego producenta, lata 30. XX w. Kolekcja Mobilnego Muzeum Rowerów w Radomiu

Zębatka z literami FZW oznaczającymi firmę Franciszek Zawadzki Warszawa. Kolekcja autora

Podane przykłady dotyczą jedynie krajowych producentów rowerów. Wzory z nazwami firm/modeli pojawiały się również w przedwojennych konstrukcjach niemieckich czy też czechosłowackich. Te ostatnie miały pięknie dekorowane zębatki, które były częściowo emaliowane.

Napisy na siodełku

Napisy wytłoczone na skórze siodełka bądź wybite na blaszce przynitowanej do stelaża mogą być dodatkową podpowiedzią odnośnie do pochodzenia roweru. Poniższe nazwy są powiązane z konkretnymi producentami i markami rowerów:

- a. **Lepper** – znana marka holenderskiego producenta siodeł. Przed drugą wojną światową działała również w Niemczech. Jeżeli na siodle wystąpi napis *Made in Holland*, to prawdopodobnie rower będzie holenderskim lub niemieckim turystykiem. Jeżeli jednak będzie to *Made in Germany*, to możemy mieć do czynienia z rowerem starszym, najprawdopodobniej niemieckim, wyprodukowanym do 1945 roku;
- b. **Robusta** – producent siodełek węgierskich;
- c. **Predom Romet** – polski producent rowerów. Najprawdopodobniej siodełko tej produkcji będzie z tworzywa sztucznego. Takie modele siodeł stosowano w rowerach krajowych od końca lat 70. do końca 80.;
- d. **Mertens** – producent siodełek z NRD. Czarne, plastikowe siodełka z tym napisem występują np. na wczesnych egzemplarzach rowerów Wigry. Po zakupie licencji produkowane były w Polsce i oznaczone napisem „Predom Romet”;
- e. **Mansfield** – angielski producent siodełek, konkurent Brooksa. Jego produkty były stosowane chętnie w przedwojennych polskich rowerach wyprodukowanych w Łodzi i w Warszawie;
- f. **Brooks** – jedna z najbardziej utytułowanych i szanowanych firm produkujących siodełka na świecie. Produkty tego angielskiego producenta dostępne były w Polsce już przed II wojną światową i montowane głównie w rowerach warszawskich i łódzkich. Z reguły były to modele B15, B17, B19, B73 i okazjonalnie B90. Po drugiej wojnie światowej, w okresie PRL, używane były głównie w rowerach wyczynowych, montowane fabrycznie w kolarkach ZZR/Romet Jaguar w latach 60. i 70. (modele B17 i Competition). Obecnie często spotykanymi typami siodełek Brooksa są B66 i B67. Montowane są często w rowerach turystycznych przywiezionych z Zachodu;

SPOSOBY NA (NIE ZAWSZE UDANĄ) IDENTYFIKACJĘ ROWERU



c. Typowe plastikowe siodełko Romet stosowane w latach 80. xx w.

fot. Michał Mańkowski

g. Masywne siodełko przedwojenne Splendid krajowej produkcji z drugiej połowy lat 30. xx w.

h. Siodełko Favorit 52

j. Siodełko BZWR na rowerze Bałtyk R12b

fot. Michał Mańkowski

k. Siodełko damskie Hammock, widoczne resztki zachowanego napisu na skórze

- g. **Lux/Unja/Minerva/Splendid** – modele przedwojennego polskiego producenta siodeł, firmy Kromołowski i Synowie z Katowic. Montowane w większości polskich rowerów wyprodukowanych w latach 30. XX wieku;
- h. **Favorit/Favorit 52** – modele czechosłowackiego producenta osprzętu rowerowego. Czarne plastikowe siodełka montowano m.in. w polskich składakach Wigry 3 pod koniec lat 80. Natomiast sportowy model Favorit 52 występował np. w rowerach sportowo-turystycznych ESKA Sport i in.;
- i. **PZPATR Radom** – powojenne polskie siodełko wyprodukowane pod koniec lat 40. lub na początku lat 50. XX wieku. Stosowane w rowerach MOT i Bałtyk;
- j. **Bydgoskie Zakłady WYROBÓW Rymarskich** – państwowe przedsiębiorstwo produkujące siodełka w okresie powojennym, głównie w latach 50. Stosowane w rowerach Bałtyk i Pafaro;
- k. **Hammock** – niemiecki producent siodełek z okresu międzywojennego. Produkty stosowane w konstrukcjach niemieckich, rzadziej polskich;
- l. **Ideale** – popularny producent siodełek francuskich, głównie do rowerów wyczynowych. Ideale stosowano już przed wojną w wyczynowych rowerach polskich. Po 1945 roku stosowane również w kolarzach przez cyklistów, którzy mieli dostęp do francuskich części.

Wywiad środowiskowy

Jest to bardzo użyteczne narzędzie pomocne przy identyfikacji roweru i ustaleniu jego pochodzenia. Właścicielowi roweru, który chcemy pozyskać, warto zadać kilka kluczowych pytań:

- kiedy sprzęt został kupiony;
- przez kogo;
- kto używał pojazdu;
- gdzie rower został nabyty;
- jeżeli właściciel był kolarzem, to gdzie występował, z kim się ścigał i w jakim klubie.

W większości sytuacji mamy do czynienia ze sprzętami z czasów PRL, zakupionymi przez członków rodziny. Jednak z uwagi na skomplikowaną historię Polski w XX wieku mogą się pojawić zajmujące historie, szczególnie dotyczące rowerów przedwojennych³¹:

- a. Rower warszawskiego producenta został kupiony przez ojca rodziny na Kresach Wschodnich. Po 1945 roku trafił na Ziemię Zachodnie jako mienie przesiedleńcze. Użytkował go syn właściciela, a finalnie sprzęt trafił do piwnicy;
- b. Rower łotewskiej produkcji z okresu międzywojennego, zakupiony na Wileńszczyźnie, po 1945 roku trafił do Szczecina wraz z właścicielką. Pozostawał w rodzinie przez następne pokolenia;
- c. Rower francuski z przełomu lat 40. i 50. został zakupiony przez Polkę emigrantkę, która w latach 60. XX wieku powróciła do kraju i zabrała ze sobą pojazd.

W przypadku rowerów sprzed 1945 roku bardzo ważne jest wzięcie pod uwagę kontekstu historycznego. W zachodnich województwach kraju możliwe jest nadal odnalezienie rowerów poniemieckich. Bywało, że na skutek migracji ludności po wojnie na zachód Polski trafiały pojazdy wyprodukowane na przedwojennych Kresach. Właściciele zabierali je ze sobą podczas przesiedleń. W zawierusze wojennej i bezpośrednio po jej zakończeniu rowery mogły być rekwirowane, kradzione, ale też znajdowane. Takim sposobem zmieniały często obszar geograficzny i trafiały w zupełnie inne miejsce dzięki nowemu właścicielowi.

W przypadku pozyskania niezidentyfikowanej ramy, o cechach sprzętu przedwojennego, przez zakup na portalu ogłoszeniowym, warto zapytać sprzedającego, w jakim rejonie została znaleziona lub zdobyta. Tak jak wiele rowerów wędrowało po ziemiach polskich w latach 1939–1950, tak też sporo pozostało w jednym miejscu. Ponieważ rowery kupowano głównie u lokalnych producentów bądź w miejscowym dużym sklepie czy hurtowni, wskazanie obszaru znalezienia może pomóc w identyfikacji producenta.

31 Z przedstawionymi poniżej historiami autor publikacji zetknął się osobiście.

Reasumując, wywiad środowiskowy może być bardzo przydatny. W przypadku rowerów z okresu PRL istnieje dość duża szansa na uzyskanie odpowiedzi na pytania, gdzie i przez kogo zostały kupione. W przypadku starszych sprzętów taka pamięć o przedmiocie się zaciera. Trzeba wtedy uwzględnić kontekst geograficzno-historyczny.

Typ ramy i jej cechy

Prawidłowa identyfikacja ramy pozwoli określić jej przybliżone pochodzenie. Zdobycie doświadczenia i opatrzenie się z różnymi elementami konstrukcji umożliwi rozpoznanie producenta, nawet gdy brakuje tabliczki czy innego wizualnego elementu cechującego producenta, albo chociaż pochodzenie ramy.

- a. Rama męska, drogowa. Duży rozmiar, długość ok. 65 cm, wysokość ok. 55 cm. Budowana pod koła 28 cali. Oś suportu z osią na kwadrat bądź na klin. Miski suportu wbijane lub wkręcane na gwint. W przypadku ram niemieckich sprzed 1945 roku po prawej stronie główki ramy występował otwór, z którego wystawało pokrętko służące do ograniczenia kąta obrotu przedniego widelca. W przypadku starszych ram tylne widełki skręcane z rurą podsiodłową, a zamiast tylnych haków wstawione są haki odwrócone (łapy), do których stosowano napinacze łańcucha;
- b. Rama damska, drogowa. Duży rozmiar ramy, pod koła 28 cali. Mogła mieć dwie rury ukośne równoległe (np. ZZR Goplana i in.) lub obie rury gięte w łabędzią szyję połączone dwoma wspornikami (stare ramy niemieckie, przedwojenne ramy polskie, głównie śląskie, grodzieńskie, wielkopolskie). Tylne widełki skręcane z rurą podsiodłową, a zamiast tylnych haków wstawione są haki odwrócone (łapy), do których stosowano napinacze łańcucha;
- c. Rama męska balonowa, lata 30. XX wieku. Rama o długości ok. 60 cm i wysokości 50–52 cm. Główna rama często ma wybrzuszenia na obu końcach pod stery zintegrowane (brak wbijanych misek sterowych). Tylne widełki lutowane do rury podsiodłowej (a nie skręcane z nią). Na końcu tylnych widełek



c. Rower męski balonowy PWU Łucznicz typ xvi, lata 30. XX w. Zbiory Kolbuszowskiego Towarzystwa Retrocyklistów



d. Damka balonowa A. Rybowski Warszawa, ok. 1937 r. Zbiory Kolbuszowskiego Towarzystwa Retrocyklistów

haki. Suport z ośką na klin, miski suportu wkręcane systemu BSA. Przedni widelec z charakterystycznymi dwiema półkami (bardzo częsty element polskich ram balonowych);

- d. Rama damska balonowa, lata 30. XX wieku. Podobna do męskiej, przy czym pozioma, górna rura ramy gięta do dołu, bardzo często łukowo, zespolona z dolną rurą pojedynczym (czasem podwójnym) wspornikiem. Widelec często jak w ramie męskiej balonowej;
- e. Rama wyczynowa, szosowa lub torowa. Lekka rama zbudowana z cieńszych rurek. Łączniki ram niejednokrotnie z fantazyjnymi wycięciami. Suport z osią na klin bądź kwadrat. Miski suportu wkręcane. Tylne widełki lutowane/spawane do rury podsiodłowej z tylnymi hakami. Widelec węższy. Na tylnych widełkach oraz rurze poziomej przelotki na linki hamulca tylnego i przerzutek. W ramie torowej tylne haki zastąpione przez odwrócone łapy. Waga takich ram jest niezwykle niska;
- f. Rama sportowo-turystyczna, ma otwory montażowe na wsporniki błotników czy bagażnik. Masywniejsza od ramy wyczynowej. Może mieć przelotki na linki hamulców i przerzutek. Zbudowana pod koła 26, 27 i 28 cali;
- g. Rama roweru składanego, zbudowana przeważnie pod koła 20–24 cale. Rama zbudowana na pojedynczej, grubej rurze, w której występował masywny zawias. Pozwalał na złożenie ramy na pół, co pomagało w transporcie roweru;

- h.** Rama dziecięca, zbudowana z cienkich rurek. Niewielkie gabaryty, budowana najczęściej pod koła 16 cali. Występowała niekiedy w wersji składanej;
- i.** Rama młodzieżowa, mniejsza od ram dorosłych, z reguły budowana pod koła 24-calowe. Występuje w wersji chłopięcej oraz dziewczęcej;
- j.** Rama tandemowa. Długa, z masywną rurą dolną i podwójnym suportem na dwa zestawy korb. Podwójna rura podsiodłowa z otworami na sztyce siodełek. W przypadku rowerów zagranicznych (np. francuskich) budowana pod koła 26 cali, w przypadku polskich – 20 cali lub 24 cale.

Typy haków tylnych w ramach

- a.** Tylny hak klasyczny. Używany w ramach męskich i damskich od lat 20. XX wieku. Często ma dodatkowe otwory służące do montażu bagażnika lub wspornika błotnika. Takie haki mogą mieć mniej lub bardziej ażurową konstrukcję, w zależności od przeznaczenia ramy czy kunsztu jej wykonania;
- b.** Tylny hak odwrócony, tzw. łapa. Klasyczne rozwiązanie mocowania tylnego koła, zakładanego do ramy od tyłu. Do tego rozwiązania stosowane były napinacze łańcucha – specjalne rozpórki z gwintem zahaczające z jednej strony o oś tylnego koła, a z drugiej o koniec łapy. To rozwiązanie było częste w dawnych rowerach drogowych, popularnych, turystycznych, ale również w wyczynowych torowych konstrukcjach. Pojawiało się w małych ramach dziecięcych.

Samodzielne poszukiwania

Internet to narzędzie, które umożliwia samodzielne wyszukiwanie informacji wspomagających identyfikację czy pozyskanie sprzętu, a później także jego ewentualną kompletację i renowację. Upowszechnienie sieci na początku XXI wieku spowodowało łatwiejszą wymianę informacji oraz przesyła materiałów audio-wizualnych. Dzięki temu stan badań nad zabytkowymi rowerami osiągnął niespotykany wcześniej poziom. Zaczęły powstawać fora internetowe oraz strony poświęcone tematyce rowerowej. Jedną

z takich witryn była, obecnie nieistniejąca już, lecz swego czasu prężnie działająca www.starerowery.org, która skupiała pasjonatów przedwojennych polskich rowerów. Można było tam znaleźć krótkie artykuły dotyczące konkretnych producentów, skany broszur i katalogów oraz fotografie pojazdów. Forum dyskusyjne umożliwiało wymianę informacji oraz pomagało w identyfikacji sprzętu. Dzięki temu stan wiedzy oraz badań nad krajowymi rowerami przedwojennymi zaczął się znacząco zwiększać.

Strony internetowe, fora tematyczne oraz grupy zajmujące się tematyką rowerową

Obecnie największa wymiana informacji oraz wiedzy szczegółowej następuje poprzez fora tematyczne oraz grupy dyskusyjne na portalu społecznościowym Facebook. Do najciekawszych z nich należą:

Chłopcy Rometowcy – strona i forum

www.chlopcyrometowcy.pl³²

Jest to spory portal, z długą historią, skupiający miłośników rowerów, motocykli i motorowerów firmy Romet;

Cronique

www.cronique.pl

W dziale „Kroniki rowerowe” można znaleźć liczne ciekawostki na temat rowerów z wytwórni A. Kamiński Warszawa, skany katalogów rowerów Pwu Łuczniak z lat 30. i wiele innych informacji;

Stare Rowery Poznań

www.facebook.com/StareRoweryPoznan

To strona tematyczna na portalu Facebook przeznaczona dla miłośników rowerów wyprodukowanych głównie przed 1939 rokiem. Są tam informacje dotyczące dawnych producentów rowerowych, galeria zdjęć rowerów, informacje o imprezach tematycznych, fotografie broszur, ulotek

32 Dostęp do witryn 21.11.2023 r.

i katalogów ofertowych sprzed 1939 roku. Szczególnie dużo informacji dotyczy wielkopolskich producentów rowerów;

Sprężyci – Radomskie Towarzystwo Retrocyklistów

www.facebook.com/sprezysci

To strona radomskich miłośników zabytkowych rowerów z czasów II RP, PRL i nie tylko. Godne uwagi są fotorelacje z imprez, wyjazdów i inicjatyw zorganizowanych dzięki „Sprężystym”. W galerii strony można znaleźć liczne fotografie zabytkowych rowerów oraz skany katalogów;

Kolbuszowskie Towarzystwo Retrocyklistów

www.facebook.com/RetroKolbuszowa

To strona kolbuszowskiego towarzystwa miłośników jednośladów. Są na niej fotografie rowerów z prywatnych kolekcji członków towarzystwa kolekcji, szczególnie pokazujące stan przed renowacją sprzętu i po niej;

Lubelskie Towarzystwo Retro Cyklistów

www.facebook.com/RetroCyklisci

Strona lubelskich miłośników starych rowerów. Zawiera ciekawe informacje dotyczące historii rowerowej w Lublinie i nie tylko;

Rowery PWU Łucznik

www.facebook.com/profile.php?id=100076752870614

Bardzo solidnie prowadzona strona poświęcona przedwojennym rowerom Łucznik produkowanym przez Fabrykę Broni w Radomiu. Oprócz bogatej bazy zdjęciowej, pogrupowanej według modeli, znajdziemy tam praktycznie wszystkie katalogi ofertowe i broszury, które zostały wydane przy okazji sprzedaży łuczników;

Stare rowery Bałtyk

www.facebook.com/piotrekR11

Witryna poświęcona rowerom Bałtyk i MOT produkowanym w Polsce tuż po zakończeniu drugiej wojny światowej;

Zabytkowe Rowery

www.facebook.com/profile.php?id=100080426735582

Strona prowadzona przez Mariana Marka, kolekcjonera rowerów zabytkowych. Przedstawia wiele ciekawych modeli, w szczególności z lat 1885–1939;

Jednoślady PRL J. Pieczyński

www.facebook.com/profile.php?id=100057236061193

Strona prowadzona przez Jana Pieczyńskiego, kolekcjonera rowerów z PRL;

Rowery Zabytkowe Pilzno

www.facebook.com/profile.php?id=100060917936419

Strona Pawła Dziedzica, kolekcjonera zabytkowych rowerów z Pilzna k. Dębicy;

m słonik strona internetowa i blog

www.mslonik.pl/rowery

Można tam znaleźć sporo porad fachowych oraz bardzo dużo informacji na temat rowerów produkowanych przez ZZR, a następnie Romet, w tym katalogi ofertowe i katalogi części;

Forum Tonton Velo

www.forum.tontonvelo.com

Bardzo bogate w treści forum dyskusyjne dotyczące francuskich rowerów;

Velopedia online

www.velopedia.online

Niezwykle rozbudowana baza katalogów niemieckich producentów rowerów i części. Po uiszczeniu opłaty członkowskiej uzyskuje się dostęp do materiałów w lepszej jakości.

To zaledwie część stron tematycznych traktujących o rowerach zabytkowych. Przeszukanie Internetu oraz zawartości portalu Facebook umożliwi znalezienie licznych grup dotyczących tematyki

rowerowej: identyfikacyjne, sprzedażowe, służące wymianie informacji i wiedzy.

Nowi użytkownicy forum lub grupy, którzy chcieliby opublikować post, powinni pamiętać o zasadach i niezbędnych elementach. Należy:

- wykonać fotografie jednoślada przy dobrym świetle z każdej strony, zbliżenie na główkę ramy, numer ramy, tylną piastę, tylne haki. Takie szczegóły mogą pomóc w ustaleniu producenta, jeżeli użytkownik poszukuje takiej informacji;
- napisać wiadomość zwięźle, posługując się poprawną polszczyzną. Użytkownik powinien opisać, czego oczekuje od członków grupy, jakich informacji potrzebuje.

Trzeba pamiętać, że nie zawsze pozyskane informacje będą sensowne. Najczęściej jest tak, gdy rower nie ma emblematu, a cechy ramy nie wskazują bezpośrednio na producenta. Dotyczy to w szczególności rowerów niemieckich z międzywojnia, ale też niektórych polskich ram z tego okresu. Jeżeli chodzi o pojazdy z czasu PRL, to ich identyfikacja jest znacznie łatwiejsza, głównie dzięki większej liczbie zachowanych egzemplarzy danego modelu, katalogów ofertowych itp.

Podczas poszukiwania informacji na temat danego roweru (czy oryginalnych części do niego) zaleca się daleko idącą cierpliwość. Jeżeli mamy do czynienia z konstrukcją zagraniczną i wiadomo, gdzie została wyprodukowana, warto poszukać informacji lub zadać pytanie w języku kraju, w którym rower został wyprodukowany. Pomocne mogą się okazać takie narzędzia jak tłumacz Google. Jeżeli natkniemy się na grupy tematyczne, dotyczące np. rowerów francuskich czy niemieckich, warto tam napisać. Facebook ma możliwość tłumaczenia wiadomości czy komentarza. Jeżeli post będzie napisany prostym językiem, to inni użytkownicy mogą go przetłumaczyć i zrozumieć całkowicie nasze intencje.

5

**Stan zachowania roweru
a jego przyszłość i sposób
wykorzystania**

Podczas wstępnych oględzin roweru powinniśmy podjąć próbę oceny jego stanu zachowania oraz przeznaczenia, czyli do czego ma nam służyć w przyszłości. Poniższe przykłady opisują typowe sytuacje, z którymi potencjalnie można mieć do czynienia.

Rower typu składak użytkowany dawniej przez członka rodziny. Przeznaczenie: ocalenie ze względów sentymentalnych, rower ma być okazjonalnie używany.

Wyciągamy pojazd w miejsce dobrze oświetlone. Oglądamy stan zachowania części metalowych lakierowanych oraz chromowanych. W razie dużej warstwy kurzu przecieramy go. Sprawdzamy kompletność pojazdu: czy ma siodełko, dzwonek, koła i opony, bagażnik, oświetlenie, dynamo. W razie braków staramy się przeprowadzić wywiad środowiskowy, ponieważ w miejscu przechowywania pojazdu mogą być składowane części do roweru – pompka, oryginalna lampka, która się urwała, klucze naprawcze itp.

Oceniamy kondycję lakierniczą oraz powłok chromowanych roweru. Jeżeli pojazd stał w suchym miejscu i nie był przesadnie eksploatowany, może się zdarzyć, że liczba ognisk korozji na ramie będzie minimalna. To samo dotyczy obręczy, kierownicy czy sztycy siodła. W zależności od stopnia wilgotności w dotychczasowym miejscu przechowywania elementy te mogą być mniej lub bardziej skorodowane. Niewielki nalot rdzy można bez problemu usunąć, lecz jeżeli będą to poważne ogniska, należy rozważyć poszukiwanie zamienników lub zabezpieczenie antykorozyjne.

Oceniamy stan ramy i błotników. Czy rama jest prosta? Czy zawias składany ramy ma pęknięcie oraz czy nie był naprawiany (spawany)? Czy błotniki są stalowe, czy aluminiowe? Czy stalowe błotniki mają duże ogniska korozji, szczególnie na końcówkach?

Oceniamy stan zachowania opon. Sprawdzamy, czy to ogumienie oryginalne, szukając napisów producenta odlanych na bokach. Sprawdzamy bieżniki oraz ogólną strukturę opon. Jeżeli są mocno splekane, wówczas pojazd może służyć właściwie tylko do dekoracji

Składak Wigry 2 z 1977 r.
Widoczne dobrze
zachowane oryginalne
naklejki



lub symbolicznych przejażdżek. Gdy opona zachowuje giętkość, ma niewielkie spękania oraz bieżnik, wówczas można rozważyć ich zostawienie. Mając do dyspozycji pompkę, możemy sprawdzić stan dętek. Jednak najczęściej należy je wymienić jako część eksploatacyjną.

Oceniamy stan zachowania kół. Odwracamy rower do góry kołami i kręcimy nimi. Sprawdzamy, czy toczą się prosto, czy też może biją na boki lub w pionie. Przy okazji oceniamy stan zachowania łańcucha, czy jego ogniwa pozwalają na pracę przekładni, czy też jest na tyle skorodowany i zapieczony, że nie możemy zakręcić korbami. Sprawdzamy stan zachowania szprych i obręczy. W przypadku roweru trzymanego w bardzo złych warunkach obręcze mogą prezentować duże oznaki korozji na zewnątrz oraz wewnątrz³³.

33 To okaże się dopiero po zdjęciu opony i dętki.

Sprawdzamy siodełko pod kątem oryginalności oraz stanu zachowania – czy powłoka z tworzywa sztucznego jest popękana lub czy szwy trzymają. W jakim stanie są sprężyny i stelaż? Czy są mocno skorodowane? Czy siodełko miało narzędziówkę i pozostała po niej tylko górna część przymocowana do stelażu?

Sprawdzamy stan techniczny drobnego osprzętu. Czy rower ma motylki przy mostku kierownicy oraz sztycy siodełka? Czy oświetlenie roweru jest na miejscu, czy też może pozostała sama obsadka, a klosz został w toku użytkowania ułamany i odpadł?

Sprawdzamy stan zachowania naklejek (napisów) na ramie. Czy są na swoim miejscu? Czy są czytelne, czy zostały zupełnie przetarte?

Jeżeli rower jako całość wygląda na kompletny, a stan lakieru i powłok galwanicznych jest przyzwoity, wówczas czeka nas prawdopodobnie jedynie porządne czyszczenie sprzętu po wcześniejszym demontażu. Należy również wymienić smary oraz łożyska. Dętki również będą do wymiany, a same opony, o ile nie są łysy i mocno spękane, mogą zostać. Może nas czekać jedynie wymiana drobnego osprzętu, np. zakup lampki przedniej bądź tylnej, jeżeli jej nie ma lub jest w złym stanie, a wiemy, że niegdyś była zamontowana. Rower po renowacji zachowawczej³⁴ i zabezpieczeniu antykorozyjnym może nadal być okazjonalnie używany. Należy pamiętać, żeby przechowywać go w suchym pomieszczeniu, by nie pogarszać jego stanu zachowania.

Rower turystyczny z przerzutkami, lata 80., np. Romet Wagant, Romet Gazela i in.

Czynności przy takim rowerze będą praktycznie identyczne jak przy składaku typu Wigry, Flaming czy Karat. Jest jednak kilka ważnych zmian konstrukcyjnych. Najważniejsze z nich to hamulce szczękowe z klamkami zamontowanymi na kierownicy oraz przerzutki wraz z manetkami zamontowanymi na ramie. Ocena stanu

34 Więcej na ten temat w kolejnym rozdziale.

Rower sportowo-turystyczny Romet Pasat.
Kolekcja Michała
Mańkowskiego

Fot. Michał Mańkowski



technicznego takiego roweru będzie bardziej skomplikowana. Zaleca się wymianę linek hamulcowych oraz przerzutek na nowe, chyba że stan zachowania sprzętu jest bardzo dobry. Przerzutki mogą też wymagać osobnej regulacji. Przy tych procesach możemy się posiłkować pomocą warsztatów rowerowych.

Rower sportowo-turystyczny, lata 60.–80., np. Maraton, Kobuz, Eros

Im starszy rower, tym bardziej należy zwracać uwagę na stan zachowania ramy, obręczy oraz błotników. W przypadku długotrwałego użytkowania pojazd może mieć wymienionych wiele części: siodełko, opony, pedały. Oddzielną kwestią jest inspekcja przerzutki, hamulców oraz kierownicy, na której zapewne znajduje się owijka. Jeżeli jest kompletna, należy ją zostawić. Jeżeli zachowane są jedynie szczątki, wówczas trzeba ją zdjąć, a kierownicę wyczyścić ze starego kleju. Konieczna będzie wymiana linek hamulcowych oraz przerzutki, jeżeli rower ma się okazjonalnie poruszać.

Rower sportowy, szosowy, np. Huragan, Jaguar, Romet Sport

Rowery szosowe, używane w klubach kolarskich bądź indywidualnie, są znacznie rzadsze niż zwykle rowery turystyczne. Dlatego też po poprawnej identyfikacji roweru należy bardzo uważnie podejść do procesów związanych z ewentualną renowacją.

Dużo o rowerze mogą powiedzieć jego stan zachowania oraz kompletność. Zdarzało się, że rama roweru sportowego po przeróbkach służyła jako rower użytkowy, np. dzięki zmianie kół, kierownicy czy dodaniu bagażnika. Takie modyfikacje należy wynotować. Kolejnym krokiem jest ocena stanu zachowania kół z oponami. W huraganach i jaguarach mogły występować obręcze aluminiowe pod tzw. sztyki, czyli opony pneumatyczne, gdzie dętka i opona są zszyte w jedną całość. Jeżeli pochodzą one z lat 60.-70., to zapewne ich stan nie będzie pozwalał na użytkowanie i konieczna będzie wymiana. Należy sprawdzić szprychy pod kątem stanu zachowania oraz ewentualnych pęknięć. Kolejnym krokiem będzie inspekcja przerzutek – czy są zachowane, zarówno przednia, jak i tylna, czy też któraś z nich została zdemontowana. Podobnie jak we wcześniejszych przykładach, tutaj również należy sprawdzić stan zachowania owijki na kierownicy oraz linek hamulców oraz przerzutek. Oddzielną sprawą są sportowe pedały, często wykonane ze stopów lekkich, mające noski oraz skórzane paski przytrzymujące stopę. Ważnym punktem do sprawdzenia jest w końcu siodełko w typie sportowym, bez sprężyn, z siedziskiem z naprężonej, rozciągniętej skóry.

Rowery sportowe były zazwyczaj intensywnie użytkowane. Ich ramy były często przemalowywane, miewają silne ogniska korozji bądź ubytki lakiernicze. Z uwagi na złożony i skomplikowany temat warto przed wykonaniem jakichkolwiek

Rower szosowy ZZR
Jaguar z drugiej
połowy lat 60. xx w.



czynności zmierzających do renowacji i kompletacji skonsultować się właścicielami tego typu rowerów.

Rower dziecięcy, np. Żabka, Bobo, Pelikan i in.

W przypadku rowerków dziecięcych ważna jest ich kompletność, tzn. obecność siodełka, kółek, kierownicy, pedałów, chwytów itp. Następnie należy obejrzeć samą ramę pod kątem geometrii i krzywizn. Są one bardzo delikatne, a na skutek złego przechowywania i obchodzenia się ze sprzętem mogły zostać wykrzywione bądź nadłamane.

Rower przedwojenny – męski lub damski, lata 20.–30. xx wieku

Ocena stanu zachowania i kompletności roweru przedwojennego, jeżeli oczywiście uda się go poprawnie zidentyfikować, jest najtrudniejszym zadaniem. Sprzęt wyprodukowany w latach 30. lub nawet 20.³⁵ najpewniej był intensywnie eksploatowany, a jego liczne komponenty zostały wymienione w toku użytkowania. Do takich elementów zalicza się przede wszystkim: kierownicę z chwytami, pedały, korby i zębatkę, błotniki, siodełko. Zdarza się, że rower stanowi zbiór części z epoki PRL zamontowanych na przedwojennej ramie. Wówczas potrzeba wprawnego oka, żeby poprawnie zidentyfikować taki pojazd.

Oględziny należy rozpocząć od ramy, oceniając, czy zachowany jest emblemat oraz gdzie zlokalizowany jest numer seryjny. Następnie oceniamy stan lakierniczy ramy (nierazko może być ona cała w rdzy). Warto zwrócić uwagę na ewentualne ślady pędzla – gruba, nieregularna warstwa malarska, ślady pociągnięcia pędzla lub pomalowane kolorem ramy inne elementy roweru, np. opony, śruby, mostek kierownicy itp., mogą świadczyć o przemalowaniu pojazdu.

Jeżeli rower nie ma tabliczki, w identyfikacji może pomóc analiza numeru seryjnego ramy. Jest on z reguły wybity na rurze

35 Egzemplarze rowerów z początku xx w. bądź końca xix w. trafiają się obecnie na ziemiach polskich ekstremalnie rzadko.



Typowa polska męska rama balonowa z lat 30. xx w., w tym przypadku z wytwórni Adama Kamińskiego z Warszawy. Widoczne duże ubytki lakieru oraz brak suportu i sterów widelca. Kolekcja Mirosława Krawczyka

podsiódłowej, w okolicach miejsca skręcania sztycy siodełka. Może się też pojawić na górze bądź dole główki ramy, na jednym z tylnych haków czy też na mufie suportu. Numer w zakresie wielkości od ok. 250 tys. wzwyż informuje, że najpewniej mamy do czynienia z rowerem wyprodukowanym przez niemiecką wytwórnię. Numer w zakresie od kilkunastu do kilkudziesięciu tysięcy to dość mocne poszlaki, by uznać ramę za produkt polskiej produkcji.

Poniżej kilka dodatkowych szczegółowych przykładów:

- a. numer ramy do ok. 50 tys., przed którym wybita jest litera N, wskazuje na model wyprodukowany przez Kresową Fabrykę Motocykli i Rowerów w Grodnie;
- b. numer ramy męskiej, balonowej, wybity do góry nogami po prawej stronie rury podsiódłowej wskazywać będzie na produkt wytwórni Franciszka Zawadzkiego z Warszawy;
- c. numer ramy poprzedzony literami sv oznacza ramę wyprodukowaną przez myszkowską fabrykę Światowit. Nie musi to być jednak rama jednego z ich modeli, ponieważ wytwarzano je dla innych, mniejszych, wytwórców;
- d. numer ramy poprzedzony cyfrą z łącznikiem, np. 2-30000, 8-34000, oznaczać będzie wczesną produkcję z Fabryki

Rower balonowy Reynolds Lux, Warszawa, druga połowa lat 30. XX w. Rower w oryginalnym stanie pozyskania z widocznymi przeróbkami w postaci bagażnika, nowych błotników oraz kierownicy jaskółki z hamulcem dociskowym. Brak korb z zębatką oraz siodełka ze sztycą. Kolekcja Michała Mańkowskiego

Fot. Michał Mańkowski



Broni w Radomiu, gdzie pierwsza cyfra oznacza typ modelu, np. typ II, typ 8, typ 16 itp.;

- e. numer ramy, obok którego wybita jest dodatkowa cyfra, np. 2, 8, 16, 17, wskazuje również na Fabrykę Broni w Radomiu, jednak z późniejszego okresu produkcji.

Kolejnym elementem będzie inspekcja kół – obręczy oraz opon. Obręcze mogą być stalowe – dla opony fartuchowej bądź drutowej – lub drewniane – tu występowały wyłącznie opony drutowe. Należy oczyścić piastę przednią i tylną, by odszukać sygnatury oraz potencjalny rok produkcji piasty typu Torpedo, jeżeli występuje. W męskich rowerach możliwe jest występowanie tzw. piasty flip-flop, gdzie nie ma hamulca, za to są dwa gwinty po obu stronach piasty. Umożliwiały one założenie dwóch różnych trybów, np. 18 i 20 zębów. Zmiana trybu odbywała się przez odkręcenie koła, obrócenie go i założenie łańcucha. Był to prymitywny rodzaj przerzutki. Rowery przedwojenne najczęściej wyposażone są w opony z okresu PRL – głównie marki Stomil bądź Degum.

Kolejnymi elementami inspekcji są kierownica i jej stan zachowania oraz siodełko. To ostatnie może być oryginalne bądź zmienione w trakcie użytkowania na model z okresu PRL. Również błotniki

oraz pedały jako elementy, które najszybciej się zużywają, mogły zostać wymienione.

W przypadku roweru przedwojennego zalecana jest wstępna konserwacja zachowawcza, a następnie uzyskanie fachowej pomocy w identyfikacji zachowanych części i ewentualnego poszukiwania właściwych odpowiedników z epoki. Może to być proces niezwykle żmudny, czasami kosztowny i na pewno wymagający aktywnych poszukiwań oraz cierpliwości.

Podstawowe zabezpieczenie: warunki pomieszczenia, smarowanie, mycie, kwestia ogumienia

Ponieważ rower w większości przypadków zbudowany jest ze stali, z biegiem lat na skutek niewłaściwego przechowywania jego stan blacharski i lakierniczy może znacząco się pogorszyć. Wrogiem numer jeden jest wilgoć, a także wystawianie pojazdu na działanie warunków atmosferycznych, szczególnie promienie słoneczne mogą mieć wpływ na kondycję lakieru i zjawisko płowienia.

Najlepiej, by rower był trzymany w suchym, zamkniętym pomieszczeniu, takim jak piwnica czy komórka lokatorska. W przypadku długotrwałego przechowywania w jednym miejscu warto pomyśleć o podwieszeniu. To może zapobiec pękaniu i odkształcaniu starych opon. Warto rozważyć, o ile jest na to miejsce, trzymanie roweru w mieszkaniu. Zabytkowy pojazd może być efektywnym gadżetem wystroju wnętrza. W takim wypadku warto się zaopatrzyć w stojak rowerowy, nawet podstawowy model składający się z podstawy i pionowego elementu, do którego mocuje się haki, na których układa się ramę. Takie rozwiązanie zminimalizuje ryzyko przewrócenia się sprzętu, czego rezultatem może być ubytek lakieru, ułamanie części bądź zarysowanie i obicie ściany lokalu.

Innym rozwiązaniem jest ekspozycja pojazdu na ścianie. W ofercie sklepów mamy rozmaite systemy do zawieszania pojazdów – od stylowych drewnianych półek, na których można zawiesić ramę, po system podpórek pod koła i łączników mocowanych w ścianie, które trzymają ramę pod lekkim kątem.

W przypadku przechowywania pojazdu w piwnicy można rozważyć zakup systemu do zawieszenia roweru mocowanego do ściany za pomocą wkrętów. System taki ma niekiedy zawiasy pozwalające na jego złożenie i zwiększenie przestrzeni w pomieszczeniu. Warto też rozważyć zakup specjalnego pokrowca na rower, który zabezpieczy go od kurzu.

Jeżeli mamy do czynienia z modelem przedwojennym, z drewnianymi obręczami kół, należy pamiętać o ich należytej konserwacji oraz warunkach przechowywania. Jeżeli taki pojazd będzie przechowywany w domu, to w okresie zimowym, przy bardzo suchym powietrzu, istnieje ryzyko wysuszenia drewna, a co za tym idzie jego nieznacznego skurczenia. Można to sprawdzić przez inspekcję naprężenia szprych. Jeżeli są one dosyć luźne i można nimi poruszać na boki, to mamy do czynienia właśnie z taką sytuacją. Nie należy ich wówczas naciągać, ponieważ wiosną i latem, gdy wzrośnie wilgotność powietrza, obręcze z powrotem zwiększą swoją objętość. Wówczas naciągnięte w suchych warunkach szprychy mogłyby rozerwać obręcz. Trzeba również utrzymywać niskie ciśnienie w oponach, ponieważ mogą one rozsadzić boki drewnianej obręczy. Pamiętajmy, że są to zabytkowe przedmioty z drewna, które mają 80–100 lat!



Domowa ekspozycja pokojowa. Rowery ustawione na stojakach



Stojak ekspozycyjny na dwa rzędy rowerów montowany na ścianie. Kolekcja Michała Mańkowskiego

Dodatkowe komplety zabytkowych opon, czy to z okresu przedwojennego, czy PRL, również należy trzymać w suchym pomieszczeniu. Opony można posypać talkiem technicznym od wewnętrznej strony. Trzeba je składać płasko, jedna na drugiej. Ułożenie w pionie może je odkształcić oraz spowodować pęknięcie gumy. Gumę można odżywić za pomocą silikonu do uszczelek samochodowych – wystarczy natrzeć zewnętrzną stronę opony.

6

Renowacja roweru – jak się do tego zabrać? Podstawowe narzędzia, zakresy prac

Każdy, kto pozyskuje stary, zabytkowy rower, staje przed trudnym zagadnieniem renowacji. Rozróżniamy dwa podstawowe typy – renowację zachowawczą oraz całkowitą. Szczególnie szeroko opisana będzie ta pierwsza, która ma na celu zachowanie istniejących, oryginalnych powłok lakierniczych i galwanicznych oraz zabezpieczenie elementów metalowych przed postępującą korozją.

We wcześniejszym rozdziale przedstawione zostały wstępne kroki przy oględzinach różnych typów rowerów, które można uznać za zabytkowe. Im starszy i mocniej wyeksploatowany pojazd, tym nakłady pracy związane z renowacją będą większe. Zużycie roweru oznacza również, że wiele części mogło zostać wymienionych na nowe w trakcie użytkowania. Czasami mógł on przejść chałupnicze naprawy bądź przeróbki. Nawet jeżeli sprzęt od strony wizualnej jest dobrze zachowany, to warto rozłożyć go na części i wykonać serwis polegający na wymianie smarów oraz łożysk.

Czego potrzebujemy do pracy

- Imadło (najlepiej z dodatkowymi nakładkami aluminiowymi na szczęki, aby nie uszkodzić delikatnych części metalowych i gwintów);
- Wkrętarka/wiertarka z zestawem szczotek mosiężnych i stalowych;
- Klucze warsztatowe płaskie;
- Klucz do suportu typu BSA (z dwoma pinami);
- Klucz do kontrnakrętki;
- Szcypce nastawne do odkręcania garniturem sterowego;
- Skuwacz/rozkuwacz łańcucha rowerowego;
- Klucz nastawny;
- Młotek stalowy;
- Młotek gumowy;
- Śrubokręty płaskie i krzyżakowe;
- Zestaw wybijaaków;
- Środek w sprayu do odrdzewiania-penetrowania typu WD;
- Oliwka do łańcucha rowerowego;
- Łyżki do zdejmowania opon (2–3 szt.);

- Czyste szmaty;
- Benzyna ekstrakcyjna;
- Rozpuszczalnik nitro;
- Smar litowy do łożysk;
- Wełna stalowa o grubości 000 i 0000;
- Mały klocek drewniany;
- Rękawiczki ochronne;
- Maseczka ochronna;
- Okulary ochronne.

Jest to absolutnie podstawowy zestaw narzędzi, które przydadzą się przy przeprowadzaniu renowacji zachowawczej lub serwisie.

Na koniec kilka zdań o miejscu pracy. Mieszkanie nie jest najlepszym miejscem na przeprowadzenie renowacji. Hałasy wywołane pracami mogą przeszkadzać innym domownikom oraz sąsiadom. Jeżeli jednak nie mamy innej możliwości, to warto przygotować podkładkę, np. z kartonów, by nie uszkodzić podłóg lub dywanów smarami itp. Pomieszczenie musi być wentylowane, ponieważ wyziewy używanych do renowacji rozpuszczalników i innych substancji są szkodliwe dla zdrowia. Przyda się odkurzacz, zwłaszcza przy oczyszczaniu części z rdzy.

Najlepszym miejscem do pracy będzie garaż lub przydomowy warsztat. W pomieszczeniu powinno być źródło energii elektrycznej, warto zaopatrzyć się też w stół warsztatowy.

Jeżeli nie mamy możliwości wykonać renowacji samodzielnie, możemy to zlecić specjalistom w warsztacie rowerowym³⁶. Podczas poszukiwania warsztatu warto się skupić na takich, które funkcjonują od długiego czasu, a ich pracownicy mieli do czynienia z klasycznymi rowerami. Łatwiej zlecić coś w niewielkim warsztacie, np. firmie rodzinnej, niż w serwisie sieciowym danej marki

36 Uwaga: warsztaty najchętniej przyjmują zlecenia renowacyjne poza sezonem rowerowym, tj. od października do lutego. Mają wtedy więcej czasu i możliwości, by zająć się niestandardowymi reperacjami.

rowerowej, ponieważ tam, pomimo wysokich standardów i wysrubowanych procedur, pracownicy mają głównie do czynienia z nowoczesnymi, współczesnymi rowerami, które pod względem komponentów i obsługi potrafią się znacznie różnić od pojazdów z lat 60.–80., nie mówiąc już o starszych modelach.

Podczas samodzielnej renowacji pomocne mogą być filmiki amatorskie publikowane np. w serwisie YouTube, gdzie można znaleźć przykłady napraw itp. Nie bójmy się przy tym korzystać z tłumacza i prowadzić wyszukiwania w obcych językach. Brak znajomości języka nie musi oznaczać, że nie zrozumiemy istoty prezentowanego na filmie zabiegu. Przy okazji warto opanować podstawowe słownictwo rowerowe w językach: angielskim, francuskim, niemieckim, czeskim czy rosyjskim, m.in. wyrażenia takie jak: „rama”, „suport”, „oś suportu”, „zębatka”, „korby”, „stery”, „piasta”, „wolnobieg”.

Konserwacja zachowawcza: metody oczyszczania z rdzy, zabezpieczenie elementów roweru przed korozją, zdejmowanie wtórnej farby

Konserwacja zachowawcza, jak sama nazwa wskazuje, polega na zachowaniu oryginalnych powłok lakierniczych oraz galwanicznych w rowerze. Tam, gdzie występują ogniska korozji (obrace, błotniki, rama), należy usunąć sypiącą się rdzę i zostawić oraz zabezpieczyć stare ogniska korozji. Po oczyszczeniu i zabezpieczeniu antykorozyjnym sprzęt może zyskać atrakcyjnie wyglądającą patynę.

Walkę z rdzą prowadzi się głównie za pomocą wełny stalowej o grubości 000 oraz delikatniejszej 0000 (do powierzchni chromowanych i niklowanych). Przydadzą się czyste szmaty oraz środek odrdzewiający w sprayu.

Konserwacja kierownicy

- Do miejsca, gdzie znajduje się łeb śruby kierownicy trzymającej ją w przednim widelcu, wpuszczamy penetrator rdzy. Odczekujemy mniej więcej kwadrans.

- Kluczem odkręcamy (w lewo!) śrubę mocującą kierownicę. Kiedy wykręci się ona na wysokość ok. 2–3 cm, uderzamy łeb śruby młotkiem, co spowoduje powrót do pozycji wyjściowej. Przy okazji z rury pionowej mostka kierownicy wypadnie grzybek, który rozpięra końcówkę mostka i sprawia, że kierownica trzyma się sztywno w widelcu.
- Wpuszczamy penetrator rdzy w okolicach sterów. Odczekujemy ok. 10 minut.
- Przytrzymując przednie koło nogami, łapiemy kierownicę i ruchami lewo-prawo, podciągając ją, stopniowo wyciągamy z widełek przednich.
- Odkręcamy dzwonek oraz inne dodatkowe mocowania, np. lampę przednią.
- Podgrzewamy gumowe chwyt kierownicy (za pomocą ciepłej wody lub suszarki), podważamy końcówkę chwytu cienkim drutem i w uzyskaną szparę wpuszczamy penetrator rdzy. Zapewni on smarowanie pomiędzy rączką a stalową powierzchnią kierownicy przy próbie zdejmowania chwytów.
- Myjemy końcówkę mostka przy użyciu szmaty i benzyny ekstrakcyjnej, by pozbyć się starego smaru.
- Oceniamy stan zachowania kierownicy. Jeżeli jest cała skorodowana z wieloma miejscami zachowanej powłoki galwanicznej, przystępujemy do czyszczenia powierzchni wełną stalową 000. Możemy też użyć wkrętarki/wiertarki z mosiężną okrągłą szczotką.
- Jeżeli kierownica ma delikatny nalot rdzy, stosujemy wyłącznie wełnę stalową 0000. Efekty czyszczenia można zobaczyć od razu. Pozostaną zapewne jedynie niewielkie ogniska korozji o średnicy 1 mm lub mniejsze, chyba że są miejsca, w których powłoka chromu/niklu odpadła i pozostał jedynie skorodowany metal.
- Podczas czyszczenia mechanicznego zakładamy rękawiczki, okulary i maseczkę!
- W efekcie powinniśmy otrzymać odświeżoną kierownicę z błyszczącym chromem. Jeżeli jednak mamy do czynienia z gorzej zachowaną (lub starszą) kierownicą, warto zostawić pociemniały metal ze spatynowaną korozją. Ewentualnie można zastosować szczotki stalowe, które są twardsze,

i czyścić do pojawienia się gołego metalu. W przypadku użycia szcetek istnieje ryzyko porysowania powierzchni! Na koniec warto wypolerować metal.

- Kierownicę możemy zabezpieczyć od wewnątrz, wpuszczając penetrator rdzy. Na rynku dostępne są również woski do samochodowych profili zamkniętych, które sprawdzą się przy zabezpieczaniu antykorozyjnym wnętrza kierownicy lub ramy.
- Goły metal lub spatinowana rdza na wierzchu będą nadal reagować z warunkami otoczenia, potem z dłoni itp. Dlatego ważne jest zabezpieczenie powierzchni. Można ją natrzeć środkiem antykorozyjnym, pokryć cienką warstwą smaru lub nafty. Dostępne są również inhibitory rdzy, które wiążą korozję i tworzą przezroczystą barierę zabezpieczającą przed wpływem czynników atmosferycznych.

W przypadku kierownicy sportowej pochodzącej z roweru wyścynowego istnieje duża szansa, że jest ona wykonana ze stopu metali lekkich. W tym przypadku dokonujemy jedynie inspekcji owijki. Jeżeli jest ona kompletna, to zachowujemy ją. Te wykonane w latach 60.–70. z tworzywa sztucznego przypominającego PVC są obecnie praktycznie nie do dostania. Jeżeli owijka jest porwana, w kawałkach, wówczas odklejamy ją od powierzchni. Pozostałe ślady po kleju można usunąć drobnym papierem ściernym. Całość myjemy benzyną ekstrakcyjną. Przed wyjęciem kierownicy z ramy trzeba odciąć stare linki hamulcowe. Jeżeli pancerze (osłonki) nie są popękane, warto je ocalić.

Konserwacja zachowawcza ramy, widelca i błotników

Przed rozpoczęciem prac trzeba ocenić wizualnie stan lakierniczy ramy. Konieczne jest oczyszczenie powierzchni uszkodzonych przez korozję, a następnie zabezpieczenie ich przed wilgocią.

Za pomocą wełny stalowej 000 pocieramy ramę w miejscu, gdzie występują ogniska rdzy, a następnie przecieramy je szmatą. W efekcie na metalu powinna zostać jedynie spatinowana korozja oraz lakier. W ramach zabezpieczenia наносimy na ramę środek antykorozyjny w sprayu i wcieramy go szmatką. W skład takiej substancji



Rama roweru Łucznicz typ 17 przed rozpoczęciem czyszczenia powierzchniowego wełną stalową



Rama roweru Łucznicz typ 17 z 1938 r. po oczyszczeniu chromów wełną stalową. Ramę stalową poddano czyszczeniu wełną 000, a następnie w miejscach korozji zastosowano punktowo inhibitor rdzy. Całość potraktowano woskiem

wchodzą oleje, resztki powierzchni lakierniczej powinny więc nabrać blasku, a kolory stać się żywsze. Natomiast spatynowana korozja pociemnieje i zmieni kolor z rudego na ciemnobrązowy. Ramę możemy finalnie potraktować silikonem do uszczelnień, który ma funkcje antykorozyjne i nadaje błysk. Można również użyć wosku mikrokryształicznego i spróbować delikatnej ręcznej polerki.

Alternatywną metodą jest naniesienie na powierzchnie skorodowane inhibitora rdzy, który zwiąże korozję i wytworzy powłokę

ochronną. Do wnętrza ramy można wpuścić środek do profili zamkniętych bądź spray antykorozyjny. Podobnie traktujemy błotniki oraz widelec przedni.

Jeżeli rower był przemalowywany w toku użytkowania, warto rozważyć wykonanie kilku prób na lakierze, by sprawdzić, czy pod zewnętrzną powłoką nie kryje się oryginalna. Można to wykonać za pomocą bardzo drobnego papieru ściernego oraz rozpuszczalnika nitro. Jeżeli pod wtórną farbą znajduje się oryginalne malowanie, warto przystąpić do jego odsłonięcia. Proces ten może być niezmiernie żmudny, czaso- i pracochłonny. Pomocny może się okazać skalpel modelarski, którym usuniemy wierzchnią farbę przyległą do oryginalnej korozji. Prace należy przeprowadzać w bardzo dobrze wentylowanym pomieszczeniu, ponieważ rozpuszczalnik nitro jest trujący.



Widelec przedni przed konserwacją zachowawczą i po konserwacji polegającej na oczyszczeniu z żywej korozji za pomocą wełny stalowej, a następnie pokryciu elementu warstwą środka antykorozyjnego w sprayu. Zabieg podkreślił zachowaną fragmentarycznie powłokę niklu na główce i strzałkach oraz resztki zachowanej powłoki lakierniczej

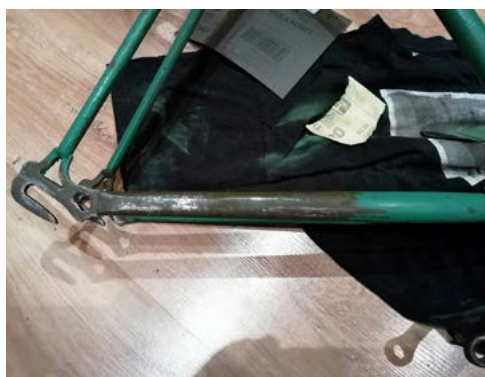
RENOWACJA ROWERU – JAK SIĘ DO TEGO ZABRAĆ?...



Rower z wytwórni Franciszka Zawadzkiego z Warszawy, 1934 r., przemalowany wtórną farbą



Niewielka próba zdjęcia wtórnej farby z okresu PRL odstąpiła oryginalną emalię roweru



Proces żmudnego usuwania grubej warstwy wtórnej farby z ramy roweru Zawadzki



Dalsze postępy prac przy usuwaniu farby i odstąpieniu oryginalnej powłoki



Odstąpienie kolorowego paska ozdobnego namalowanego na rurze podsiodłowej roweru Zawadzki



Rower Zawadzki po wykonaniu konserwacji zachowawczej i montażu

Innym przykładem konserwacji z okresu PRL jest malowanie srebrzanką powierzchni chromowanych, gdzie nastąpił ubytek powłoki. Często dzieje się tak na kierownicach, a szczególnie na stelażach siodełek. Do czyszczenia przydatny będzie rozpuszczalnik nitro.

Konserwacja zachowawcza kół

Jeżeli koła mają opony i dętki, wówczas musimy je zdjąć, a następnie dokonać inspekcji obręczy i szprych pod względem stanu zachowania. Jeżeli mamy do czynienia z obręczami chromowanymi, można je oczyścić przy użyciu wełny stalowej 0000. Najpierw jednak należy oczyścić zębatkę (wolnobiegi) i tylną piastę za pomocą benzyny ekstrakcyjnej lub środka do usuwania starego smaru rowerowego. Użyteczna będzie szczoteczka do zębów, która wejdzie w różne zakamarki i oczyści napęd ze starego smaru.



Czyszczenie rozplecionych obręczy fartuchowych 26" z roweru Łucznicz typ 17. Pod czarną wtórną farbą znajdowała się oryginalna warstwa żółtej farby

Wstępne oczyszczanie piasty z korozji za pomocą wełny stalowej. Pozwoliło ono na identyfikację producenta (Styria) oraz rocznika (cyfra 8 oznacza 1938 r.), co potwierdziło zgodność kół z ramą roweru

Po oczyszczeniu napędu możemy się skupić na obręczach i szprychach, które można zostawić, jeżeli nie są zbyt skorodowane. Podobnie w przypadku bardzo starych kół, kiedy rower ma pełnić wyłącznie funkcję dekoracyjną. Czyścimy wtedy obręcz oraz szprychy przy użyciu wełny stalowej. Obręcz oczyszczamy również od strony dętki.

Sprawa wygląda trochę inaczej, jeżeli mamy do czynienia z rowerem wyczynowym z aluminiowymi obręczami na sztyki. Trzeba sprawdzić, czy sztyka trzyma powietrze, i zdecydować, czy rower ma być użytkowany podczas jazdy, czy pozostanie dekoracją. W przypadku pierwszego wariantu należy starą, nietrzymającą powietrza sztykę odkleić od obręczy. Obręcz oczyszczamy ze starego kleju, korzystając z rozpuszczalnika nitro oraz drobnego papieru ściernego. Jeżeli szprychy są w dobrym stanie, możemy je zostawić. Jeżeli zaś są nadwyreżone i skorodowane, dobrze jest takie koło rozpleść. Używamy do tego specjalnego klucza do nypli. Początkowo, aby nie wykrzywić obręczy, należy luzować wszystkie nypły bardzo powoli. Dopiero gdy poczujemy luz na szprychach, możemy je po kolei demontować.

Bardzo ważne! Jeżeli chcemy zapleść koło sportowe z wolnobiegiem na nowych szprychach, powinniśmy najpierw odkręcić wolnobieg! Najlepiej w tym celu udać się do warsztatu rowerowego, gdzie fachowcy dysponują specjalnym kluczem. Podobnie postępujemy z kołem, na którym znajduje się piasta Torpedo z hamulcem i pojedynczą zębatką – ją też powinno się wcześniej odkręcić/zdemontować.

Z oczyszczonym kołem rowerowym możemy postąpić podobnie jak z ramą czy innym elementem stalowym. Tam, gdzie występuje rdza, zabezpieczamy ją środkiem antykorozyjnym – penetratorem/odrdzewiaczem lub inhibitorem. Na obręcz zakładamy opaskę ochronną zabezpieczającą dętkę. Następnie przystępujemy do założenia opony oraz dętki (warto kupić nową). Trzeba pamiętać, że występują trzy rodzaje wentyli:

- a. **DV** – zawór Dunlopa – typowy, klasyczny, rowerowy (Dunlop Valve);
- b. **AV** – zawór samochodowy (Schradera), zawór amerykański (American Valve);
- c. **FV** – zawór Presta, zawór francuski (French Valve).

Warto zakupić dętkę o podobnym wzorze zaworu, z jakim mieliśmy wcześniej do czynienia. Z reguły będzie to typ DV (Dunlopa).

Jeżeli oryginalne opony są zniszczone, popękane, bieżnik jest wytarty, a planujemy czynnie korzystać z roweru, wówczas należy się zaopatrzyć w nowe opony. Mogą to być zarówno dobrze zachowane, niezniszczone opony z epoki (można je dostać na portalach aukcyjnych i ogłoszeniowych), jak i faktycznie nowe, zakupione w sklepie.

Przy doborze opony musimy zwrócić szczególną uwagę na symbole naniesione na boku. Będzie tam z reguły informacja o rozmiarze. Może ona wyglądać następująco:

- 47-305; 16 × 1,75 × 2;
- 47-406; 20 × 1,75;
- 37-590; 26 × 1 $\frac{3}{8}$;
- 40-635; 28 × 1 $\frac{1}{2}$.

Co oznaczają te liczby?

Pierwsza para, np. 40 i 635, oznacza rozpiętość zewnętrzną (40 mm) i wewnętrzną średnicę opony (635 mm), natomiast pozostałe liczby to system calowy. Oznaczają zewnętrzną średnicę opony (28 cali) i jej średnicę przekrojową (1,5 cala).

Istnieje również zapis francuski, metryczny, gdzie mogą występować systemy: 650A, 650B, 650C ORAZ 700A, 700B, 700C. Liczby 650 i 700 to wysokości opon podane w milimetrach, litery A, B i C to różne średnice wewnętrzne opon.

O ile dla rowerów z lat 70.–80. nie powinno być najmniejszego problemu z doбором zamienników, o tyle w przypadku modeli

przedwojennych pojawia się problem. Poniższe krótkie zestawienie umożliwi dobór opon.

- a. Obręcz stalowa, profil obły, przeznaczony do opony fartuchowej, średnica zewn. 59,5–60 cm. Do takiej obręczy możemy zakupić współczesną oponę drutową, która ma w kodzie liczbę 584 (czyli jej średnica wewnętrzna to 58,4 cm) lub 650B;
- b. Obręcz stalowa, profil obły, przeznaczony do opony fartuchowej, średnica zewn. 59–59,5 cm. Do takiej obręczy należy szukać przedwojennych opon fartuchowych bądź odpowiedników z okresu PRL oznaczonych jako 26×2 lub 26×1,75". Na Zachodzie, głównie w Niemczech, można dostać opony fartuchowe 26-calowe, lecz są one bardzo drogie;
- c. Obręcz stalowa, profil z garbem, dla opony drutowej, średnica zewn. 58 cm. Dla takiej obręczy należy szukać opony drutowej oznaczonej kodem 571, czyli o średnicy wewnętrznej 57,1 cm. Niestety praktycznie w ogóle nie są one produkowane (oprócz opon wyczynowych do jazdy torowej/szosowej o bardzo niskim profilu);
- d. Obręcz drewniana o średnicy 58 cm. Do takiej obręczy zabytkowej potrzebujemy opony o średnicy wewnętrznej 57,1 cm (oznaczenie francuskie 650C). Opony bardzo trudno dostępne w sprzedaży. Trzeba polować na używki lub próbować ściągać je z zagranicy, co będzie kosztowne;
- e. Obręcz stalowa o średnicy ok. 64 cm dla opony fartuchowej. Jest to typowa obręcz spotykana w rowerach do lat 50. Pasować do niej będą opony drutowe Kenda o rozmiarze 630, współczesne opony fartuchowe Mistral produkcji czeskiej czy fartuchowe opony krajowe Stomil/Degum 28 cali z lat 50.–70.;
- f. Obręcz aluminiowa o średnicy ok. 64 cm do opony typu szytka (z wszytą dętką) stosowana w rowerach wyczynowych. Do takiej obręczy pasują wszystkie obecnie produkowane szytki w rozmiarze 28 cali.

Jeżeli rozpletliśmy wcześniej koło, możemy zlecić zaplecenie i centrowanie obręczy na nowych szprychach – najlepiej zrobić to w warsztacie rowerowym, chyba że potrafimy zrobić to samodzielnie. Niezbędne do tego są obręcze, piasty oraz kilka szprych



Koło na drewnianej
obręczy 26" firmy Labor.
Na obręczy opona
drutowa Stomil z lat 50.
xx w. Rozmiar opony to
571, 26×1 3/4"

Fot. zbiory autora.

z przedniego i tylnego koła, aby można było je zmierzyć i zamówić nowe. Istnieją też – alternatywnie – kalkulatory długości szprych, które uwzględniają wymiary piast oraz obręczy.

Skoro poruszyliśmy temat drewnianych obręczy rowerowych, to należy im się kilka zdań dotyczących konserwacji. Przed wojną istniało w Polsce kilka zakładów je produkujących, zlokalizowanych w Łodzi, Radomsku i Warszawie. Produkowały one rocznie setki tysięcy elementów, dlatego wciąż istnieje szansa na zdobycie takiej obręczy.

Takie obręcze muszą być koniecznie ocenione pod względem stanu oraz spójności, ponieważ przez lata mogły się rozkleić. Zdarzały się też naprawy poprzez wbijanie drewnianych kołków czy żelaznych gwoździków. Koła na drewnianych obręczach przechowuje się w warunkach umiarkowanych, tj. nie powinny być wystawione na

zbyt duże zawilgocenie ani też na bardzo suche powietrze. Drewno reaguje i może się kurczyć bądź zwiększać swoją objętość. Jeżeli w danym kole są szprychy – to najlepiej zostawić je bez zmian, a samych kół używać wyłącznie ekspozycyjnie. Miłośnicy jazdy na drewnianych obręczach mogą zamówić nowe u dwóch włoskich producentów, którzy wciąż parają się ich wytwarzaniem.

Obręcze drewniane konserwuje się olejami do drewna, pokostem lnianym lub mleczkim do drewna z silikonem. Przy użyciu bardzo drobnego papieru ściernego można zdjąć starą powierzchnię lakierniczą i nanieść nową. Najlepiej, by takie zabiegi przeprowadzały jedynie osoby doświadczone w rowerowym hobby. W innym przypadku najlepiej zostawić te elementy bez zmian, ewentualnie skonsultować się na specjalistycznych grupach zajmujących się zabytkowymi rowerami.

Konserwacja łańcucha

Aby zdemontować łańcuch, musimy sprawdzić, czy ma on zapinkę lub (w starych modelach) nakrętkę ze śrubką, a następnie za pomocą narzędzi rozpiąć ją i zdjąć łańcuch. Jeżeli nie ma spinki, to należy zastosować skuwacz łańcucha. Do umycia łańcucha stosuje się benzynę ekstrakcyjną (można do tego celu wykorzystać plastikową butelkę: wlać płyn, włożyć łańcuch, a następnie całość dokładnie wstrząsnąć). Do czyszczenia przydadzą się też szczoteczki. Jeżeli łańcuch jest skorodowany, można umieścić go w naftcie, a po kilku dniach wyjąć i ręcznie oczyścić. Łańcuchy w trakcie użytkowania się rozciągają, więc warto się zastanowić, czy nie zakupić nowego (lub „nowego” z epoki). W razie problemów z doбором warto skonsultować się z warsztatem bądź z użytkownikami grup i forów rowerowych. Do założenia starego łańcucha ponownie potrzebny będzie skuwacz.

Konserwacja siodła rowerowego

Ewolucja siodła rowerowego trwa nieprzerwanie od momentu upowszechnienia się roweru. Przez wiele dekad budowane było ze stalowego stelaża, bardzo często ze sprężynami poprawiającymi

komfort jazdy. Do stelaża montowano przynitowaną, wyprawioną bczą skórę. Była ona naprężona, a po dłuższym użytkowaniu dopasowywała się do sylwetki. Gdy skóra rozciągała się zbyt mocno, specjalna śruba umieszczona przy nosku siodła pozwalała ponownie ją naciągnąć³⁷. Siodła przechodziły rozmaite usprawnienia polegające na stosowaniu różnego rodzaju sprężyn. Powstały również siodełka sportowe, nieposiadające amortyzacji.

W drugiej połowie lat 30. zaczęto wprowadzać nowe materiały – tworzywa sztuczne oraz dermę. Dodano sprężyny biegnące wzdłuż siedziska. Zmieniono i uproszczono główne zawieszenie, co przyczyniło się do zwiększenia produkcji. W latach 70. zaczęto z powodzeniem stosować modele o siedziskach wykonanych z tworzywa sztucznego, pod którym znajdowała się warstwa gąbki. Do użytku weszły również formy wykonane z plastiku, na które klejono gąbkę oraz powłokę zewnętrzną. Kolejne dekady przyniosły rozwiązania w postaci m.in. siodełek żelowych. Wciąż możemy jednak kupić modele klasyczne, których budowa nie różni się zbytnio od produkowanych 100 lat temu.

Typ i sposób wykonania siodełka zależą od epoki, w której powstało, oraz przeznaczenia. Może to być skórzane siodło na sprężynach z okresu międzywojennego, siodło sportowe z PRL czy plastikowe siedzisko wypchane gąbką stosowane m.in. w składakach Wigry.

Zaczynając od najstarszych modeli – musimy ocenić wizualnie stan zachowania siodła. Po pierwsze, stan zachowania skóry, po drugie, stan zachowania stelaża oraz sprężyn. Ta pierwsza może być brudna, rozciągnięta, popękana i naprawiana różnymi domowymi sposobami. Stelaż może być mocno skorodowany, z resztkami niklu czy chromu na sprężynach. Zdarzyć się może, że jeden z elementów będzie pęknięty. Warto wtedy zanieść elementy do zakładu zajmującego się spawaniem metali.

Najlepiej odkręcić część skórzaną (zostawiając jednak przynitowane elementy metalowe), a pozostałe elementy stelażu rozmontować

37 Oczywiście działało to do czasu.

RENOWACJA ROWERU – JAK SIĘ DO TEGO ZABRAĆ?...



Polskie siodełko damskie Minerva, lata 30. xx w.
Kolekcja autora



Polskie siodełko z tworzywa sztucznego będące na wyposażeniu roweru Mesko Nimfa, druga połowa lat 50. xx w. Kolekcja Michała Mańkowskiego



Niezwykle stylowe dwukolorowe siodełko z tworzyw sztucznych na żelaznym stelażu montowane w niektórych rowerach ZZR, lata 60. xx w. Kolekcja Michała Mańkowskiego



Inspekcja przedwojennego siodełka Lux produkcji polskiej, 1934 r. Kolekcja autora



To samo siodełko po demontażu na części, jeszcze przed renowacją. Uwagę zwraca pęknięcie wzdłużnego elementu stelażu. Kolekcja autora



Szycie powłoki skórzanej siodełka z roweru produkcji ZSRR

Fot. Michał Mańkowski

na części pierwsze. Jeżeli się to uda, możemy przystąpić do ich czyszczenia i zabezpieczenia antykorozyjnego. Skórę należy umyć mydłem glicerynowym, a po wyschnięciu zastosować jeden z szerokiej palety środków do jej pielęgnacji. Mogą to być np. kosmetyki do siodeł końskich czy wosk pszczeli.

Można pokusić się o demontaż starych nitów, ale wyłącznie wtedy, gdy potrafimy sami (lub znamy kogoś, kto potrafi) zamocować nowe nity.

Przed demontażem zabytkowego siodła warto wykonać dokumentację fotograficzną, aby po procesie renowacji znać kolejność składania poszczególnych części.

Trochę inaczej sprawy się mają w przypadku siodeł, w których powłoka jest zszyta z kilku kawałków skóry bądź tworzywa sztucznego. Jeżeli stare szwy nie trzymają, możemy samodzielnie spróbować je zszyć lub zlecić to komuś. Alternatywnie, jeżeli siodło jest w bardzo złym stanie, można poszukać identycznego modelu na rynku wtórnym, czyli na portalach aukcyjnych i z ogłoszeniami.

Warto również posilkować się hobbystycznymi grupami dyskusyjnymi oraz forami dla miłośników zabytkowych rowerów. Ważne jest, aby najpierw dokładnie przeanalizować wszystkie za i przeciw, zanim zaczniemy robić coś, co może w efekcie pogorszyć stan siodła.

Konserwacja sterów

Po zdemontowaniu kierownicy warto przystąpić do wymiany smarów i łożysk w sterach. Aby je odkręcić, musimy zacząć od demontażu górnej kontrnakrętki, a następnie odkręcamy górną miskę. Po jej zdjęciu ukaże się wianek łożyskowy (lub luźne kulki). W przypadku sterów zintegrowanych będzie tam pierścień, na którym przebiegają kulki łożyskowe. Odkręcenie góry sterów pozwoli na wyjęcie widelca i wyczyszczenie jego rury oraz gwintu (najlepiej benzyną ekstrakcyjną). Przy demontażu łożysk można je zmierzyć suwmiarką (lub średnicę luźnych kulek), aby później

móc zamówić nowe w odpowiednim rozmiarze. Po wyczyszczeniu elementów sterów możemy je zamontować. Aplikujemy nowy smar i układamy wianek łożyskowy (lub luźne kulki). Całość trzeba skrócić tak, aby nie było luzów pionowych, ale też by widelec obracał się płynnie, bez oporów.



Brudny zestaw misek suportu z wiankami łożyskowymi oraz elementami sterów



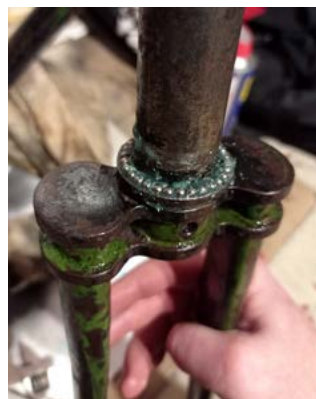
Ten sam zestaw, uzupełniony o oś suportu, po czyszczeniu i myciu



Support systemu BSA z miseczkami o lewym i prawym gwincie. Miska lewa (ma też nakrętkę kontrolującą) wkręcana jest w prawo, a odkręcana w lewo. Miska prawa (tzw. stała) wkręca się w lewo, a odkręca w prawo! Na zdjęciu widoczne wkręcanie miski prawej za pomocą specjalnego klucza



Dolna bieżnia sterów osadzona na dole rury widelca z osadzonymi kulkami łożyskowymi



Układanie kulek łożyskowych na pierścieniu sterów zintegrowanych przed założeniem ich do ramy

W przypadku suportu typu BSA z wkręcanyymi miseczkami musimy mieć specjalny klucz, aby go odkręcić. Lewą miskę odkręcamy w lewo, natomiast prawą miskę (od strony zębatki) – w prawo. W razie problemów (miski mogą być zapieczone) warto zwrócić się o pomoc do serwisu rowerowego. Uwaga, jeżeli posiadamy przedwojenny rower Łucznik z Fabryki Broni w Radomiu, to obie miseczki odkręcamy w lewo. Zastosowano tam rozwiązania francuskie.

Kwestie uzupełniania braków w rowerze

Zajmując się tematem renowacji zabytkowego roweru, staniemy przed kilkoma zagadnieniami, które mogą okazać się dosyć złożone i kłopotliwe. Mam tu na myśli kwestie kompletacji i uzupełnienia braków w rowerze oraz uzupełnienie go o oryginalne części z epoki, jeżeli te zostały w trakcie użytkowania wymienione na późniejsze.

Rowery wyprodukowane jeszcze przed wojną oraz pochodzące z lat 50.–60. niejednokrotnie były nadmiernie eksploatowane, co było spowodowane wszechobecną biedą oraz cenami nowego sprzętu. W wyniku intensywnej eksploatacji nawet najlepsze części się zużywały. Szcerbiły się zębatki, zużywały gumowe chwyt kierownicy czy klocki w pedałach. Niszczyły zintegrowane stery, korby czy drewniane obręcze kół. Jeżeli rower był naprawiany metodami chałupniczymi, a elementy eksploatowano do granic możliwości, nie serwisując ich fachowo, wówczas trzeba było zastępować części zamiennikami.

Jeżeli stan blacharski roweru pozostawiał wiele do życzenia, wówczas przemalowywano cały pojazd, nakładając nową warstwę farby. Często wymieniano błotniki na nowe, podobnie kierownicy czy siodła. Dodawano nową elektrykę w postaci oświetlenia oraz dynamo. W przypadku bardzo wyeksploatowanego roweru przedwojennego nierzadko jedynym oryginalnym elementem będzie rama z widelcem, czasem sztyca siodełkowa czy koła. Wprawne oko w mig rozpozna, w których latach sprzęt przechodził kolejne stadia renowacji dzięki analizie opon, piast, pedałów czy też błotników.

Odpowiedź na pytanie, co zrobić z takim rowerem, nie jest łatwa. Jeżeli mamy cierpliwość, zasoby finansowe i potrafimy szukać, to mamy szansę na przynajmniej częściowe przywrócenie pierwotnej formy. Czasami może to zająć lata. Tymczasem oryginalnych części jest coraz mniej – im są starsze, tym trudniej jest je zdobyć, a ich ceny szybują w górę. Polskie siodełko przedwojenne wystawione na portalu aukcyjnym będzie próbowało wylicytować przynajmniej kilka osób. A gdy komuś bardzo zależy na jego zdobyciu, cena przebija kolejne pułapy.

Jeżeli nie mamy możliwości przeprowadzenia gruntownej renowacji, warto rozważyć uratowanie i zachowanie (przynajmniej tymczasowo) jednoślada w formie zastanej. Cały proces polegałby wtedy na jego oczyszczeniu, odrdzewieniu i zabezpieczeniu przed dalszą degradacją. Taki pojazd to również świadectwo pewnej epoki – braków, niedoborów, wysokich cen i konieczności radzenia sobie z niestandardowymi sytuacjami.

Wigry 2, rocznik 1977.
Rower po dokomple-
towaniu oryginalnego
wyposażenia – kierow-
nicy z chwytami oraz
przedniej lampy.
Kolekcja autora



Im rower będzie młodszy, tym powinien być bardziej kompletny i oryginalny. W skrócie: stan zachowania i kompletność roweru z lat 80. powinny być znacznie lepsze niż pojazdu dwie dekady starszego. Mniej będzie też elementów do wyszukania i uzupełnienia. A ich ceny będą znacznie niższe z uwagi na szerszą dostępność części zamiennych z epoki. Po raz kolejny znaczenie ma, wspomniany już wcześniej, wywiad środowiskowy oraz „pamięć przedmiotu”. Niejednokrotnie właściciel roweru, czasem bardzo z nim zżyty, będzie bowiem pamiętał listę uszkodzeń oraz komponenty, które zostały wymienione w toku użytkowania.

Przykładem jest sam autor vademecum, który postanowił przywrócić do stanu fabrycznego składak Wigry 2, który znajdował się w rodzinnej piwnicy. Pojazd, jak na swój wiek, był w dobrym stanie, ale w efekcie młodzieżowych jazd na początku lat 90. została w nim wymieniona kierownica. Brakowało też przedniej lampy. Po dość krótkim poszukiwaniu niezbędnych części na rynku wtórnym udało się przywrócić rower do stanu pierwotnego.

Choć oferta dzisiejszych sklepów oferujących komponenty rowerowe jest bardzo bogata, to coraz trudniej jest dostać współczesne części zamienne, które nie będą raziły wyglądem po montażu na zabytkowym rowerze. Na liście części zabytkowego roweru, które można współcześnie znaleźć, są:

- tylne zębaki do piasty typu Torpedo, idealnie z gwintem, nakręcane. Dostępne są również zębaki zabezpieczone pierścieniem, odpowiednie dla rowerów z lat 70.–80.;
- łańcuchy rowerowe (z wyjątkiem rowerów torowych oraz tych z końca XIX wieku i początku XX wieku, które wykorzystują specjalne łańcuchy calowe);
- szprychy i nypły;
- opony – do obręczy fartuchowych 28 cali można wciąż dostać współczesne opony fartuchowe produkcji czeskiej 28×1½ cala. Na rynku są również opony w rozmiarze 28 cali (ETRTO 622) do obręczy drutowych, 27,5 cala i 26 cali (ETRTO 584, pasujące do obręczy fartuchowych 26 cali o średnicy 59,5–60 cm).

Istnieją również mniejsze opony, np. 20 × 1,75 cala pasujące do rowerów typu składak;

- siodełka – w przypadku przedwojennych rowerów męskich w typie balonowym lub wyścigowym szosowym można zakupić siodełka marki Brooks, których niektóre typy produkowane są niezmiennie od ponad 80 lat (np. model B17). W przypadku rowerów damskich można się pokusić o zakup odpowiedniego modelu Brooksa lub holenderskiego Leppera. Jeżeli chodzi o rowery powojenne, to oferta używanych części z epoki jest bogata;
- drobne części, takie jak: miseczki suportu, osie suportu, kulki łożyskowe, wianki łożyskowe, stery, podkładki pod nypłe, kliny do korb;
- obręcze rowerowe – do rowerów zachodnich, głównie wyprodukowanych po 1945 roku, można pozyskać obręcze typu Westwood (z garbem) lub inne, klasyczne modele, stosowane m.in. w rowerach holenderskich typu Gazelle i in.

Niestety, wiele części współczesnych, np. korby na klin, ma zupełnie inne wzory od tych produkowanych przed wojną czy nawet w latach 50.–70. Możemy oczywiście zaopatrzyć się w taki komplet, ale wyłącznie wtedy, gdy planujemy poruszać się rowerem zabytkowym i szkoda nam zachowanego, oryginalnego komponentu. Obecnie produkowane są też zupełnie inne wzory kierownic, chwytów, owijek, pedałów czy dzwoneków rowerowych.

Pełna renowacja roweru – czy warto? Plusy i minusy rozwiązania. Czynniki za i przeciw: kompletowanie roweru, malowanie ramy, chromowanie/niklowanie, naklejki/kalkomanie

Drugim rozwiązaniem obok renowacji zachowawczej jest całkowite odnowienie roweru włącznie z nowymi powierzchniami galwanicznymi oraz malowaniem. Jest to proces skomplikowany, czasochłonny, nierzadko generujący duże wydatki. Wymaga też bardzo dużej wiedzy merytorycznej, ponieważ łatwo taką renowację zepsuć, a efekt finalny będzie gorszy od stanu zachowania roweru w oryginalnej patynie.

Zabierając się do renowacji całkowitej, musimy skompletować wszystkie elementy składowe roweru: ramę, koła, kierownicę, siodło, korby, zębatki, pedały, błotniki i in. Najlepiej przed rozpoczęciem prac złożyć rower i sprawdzić jego działanie pod względem technicznym. Najgorszym rozwiązaniem jest zlecenie kosztownego chromowania/niklowania osi suportu, która podczas finalnego montażu okaże się za krótka, przez co prawa korba z zębatką będzie trzeć o tylne widełki ramy. Zawsze przed rozpoczęciem procesu trzeba przeprowadzić test! Szczególnie gdy pozyskujemy do projektu części nowe, nie pochodzące ze sprzętu, którego kapitalny remont przeprowadzamy lub zlecamy jego wykonanie.

Jeżeli wszystkie komponenty rowerowe są przygotowane, całość daje się zmontować i rozmontować, możemy przystąpić do prac merytorycznych. W ich zakres będą wchodziły następujące kwestie:

- ustalenie i dobór właściwego lakieru i koloru ramy, błotników itp.;
- ustalenie układu i koloru szparunków (liniowania dekoracyjnego ramy i błotników), o ile występowały w danym modelu;
- wykonanie/zlecenie wykonania/zakup kalkomanii wodnych, naklejek bądź szablonów do malowania m.in. nazwy roweru;
- podjęcie decyzji o wykonaniu nowych powłok galwanicznych dla wybranych części: piast, kierownicy, mostka, sztycy podsiodłowej, stelażu siodła, wsporników błotnika, korb, pedałów.

Ustalenie lakieru może być kłopotliwe. Po pierwsze, dawne farby miały inny skład chemiczny. Po drugie, korzystano z innych wzorników kolorystycznych. Dobór koloru z popularnej obecnie palety RAL może nie dać zbliżonego koloru do oryginału stosowanego np. przez Romet w latach 70. Nierzadko trzeba mieszać kolory, aby uzyskać odcień zbliżony do oryginału. Choć przez inny skład chemiczny ich prezencja na ramie może się różnić od oryginalnej powłoki. Uwaga na lakiery proszkowe – co prawda, pokrywają niedoskonałości ramy, takie jak rozmaite wżery korozyjne itp., ale w efekcie rama może wyglądać gorzej niż pomalowana współczesnymi lakierami akryłowymi. Dlatego jeżeli odnawiany rower ma dużo oryginalnej farby, w dodatku w ciekawym odcieniu

Damka z wytwórni Adama Kamińskiego podczas testów drogowych przed rozpoczęciem renowacji całkowitej



Ten sam rower rok później



lub metalizującej, to warto rozważyć jej pozostawienie. Chyba że skorzystamy z usług fachowego lakiernika, którego umiejętności potwierdzimy przy innych projektach.

Drugim trudnym wyzwaniem lakierniczym mogą być dekoracje liniowe, tzw. szparunki. Występowały one na ramach i błotnikach rowerowych od końca XIX wieku do lat 70. XX wieku. Niegdyś



Warszawski rower balonowy Adlon, ok. 1939–1940 r. Pojazd po renowacji całkowitej. Uwagę zwracają wiśniowe malowanie, chabrowe strzałki oraz białe liniowanie ozdobne



Projekt kopii przedwojennej kalkomanii wodnej dla Mechanicznej Wytwórni Rowerów S. Rzędzia z Łodzi. Proj. Łukasz Kubacki

malowano je ręcznie za pomocą specjalnego pędzla. Fachowcy to wykonujący mieli niesamowicie pewną rękę. Szparunki na błotnikach malowano czasami przy użyciu specjalnie zbudowanych urządzeń. Dlatego też mogą się one różnić precyzją wykonania w stosunku do linii malowanych na ramie. Ustalając układ liniowania, dobrze się zapoznać z innym rowerem, na którym zachowane są oryginalny układ i malowanie. Podobnie będzie w przypadku omawianego wcześniej malowania ramy, gdyż częstym elementem dekoracyjnym były kolorowe strzałki wychodzące od główki.

Kontynuując temat dekoracji roweru, należy w odpowiednim momencie zaopatrzyć się w naklejki, szablony bądź kalkomanie firmowe, które nanoszono na ramę roweru i błotniki. O ile nie będzie to problematyczne w przypadku modeli Romet z lat 70.–80., jako że istnieją współczesne kopie naklejek, o tyle kłopot może się pojawić w przypadku pojazdów przedwojennych oraz z lat 40. i 50. xx w. Kopie oryginalnych kalkomanii można oczywiście zlecić do wykonania, lecz potrzebny do tego jest wzór oryginału. Jeżeli rower ma oryginalne elementy dekoracyjne, np. kalkomanie, warto je zostawić i nie przeprowadzać lakierowania od nowa.

Najkosztowniejszym procesem podczas renowacji całkowitej jednoślada może być odtworzenie powierzchni galwanicznych na elementach stalowych, takich jak kierownica, korby itp. Rowery sprzed 1939 roku miały zazwyczaj części niklowane, natomiast tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej zaczął się upowszechniać chrom, który lepiej zabezpieczał przed korozją. Ponowne chromowanie elementów z lat 60.–80. nie ma sensu. Zakup identycznych, w lepszym stanie zachowania będzie zdecydowanie tańszy. Jeżeli jednak bardzo nam zależy na zachowaniu tej konkretnej kierownicy czy innego komponentu, wówczas musimy przygotować się na znaczne wydatki.

Ważną kwestią jest też znalezienie warsztatu, który wykona usługę. Takich punktów jest coraz mniej, a ich głównymi klientami są zakłady przemysłowe, a w temacie hobbystycznym – właściciele zabytkowych samochodów i motocykli. Takie pojazdy mają więcej



Odtworzona na podstawie oryginału kalkomania firmowa A. Kamiński Warszawa



Zachowana fragmentarycznie firmowa kalkomania Państwowych Wytwórni Uzbrojenia na rowerze Łucznicz typ XVII, stan przed renowacją



Przykład oryginalnej kalkomanii i malatury błotnika na rowerze Janus z lat 30. XX w.

części chromowanych, warsztat może liczyć na większe zyski. Dlatego drobne części rowerowe są raczej dodatkiem do działalności takiego zakładu.

Proces ponownego chromowania lub niklowania jest sam w sobie niezwykle czasochłonny. Trzeba oczyścić część ze starych powłok galwanicznych, następnie usunąć korozję. W efekcie można otrzymać znacznie zdegenerowany materiał wymagający pracochłonnego szlifowania, obróbki i wypełniania miedzią, która stanowi podkład przed kolejnymi procesami. Znalezienie warsztatu, który nałoży nową powłokę galwaniczną za rozsądne pieniądze, to bardzo trudna sztuka!

Reasumując, całkowita renowacja roweru zabytkowego to niejednokrotnie bardzo złożony proces, który może trwać wiele miesięcy, a nawet dłużej. Właściciel musi się przygotować na spore wydatki (co najmniej kilka tysięcy złotych), związane przede wszystkim z chromowaniem czy niklowaniem oraz nałożeniem nowego lakieru.

Wykonanie renowacji całkowitej ma sens w kilku sytuacjach:

- rower lub części rowerowe, z których chcemy zbudować projekt, zostały ogołocone ze starej powłoki lakierniczej;
- odbudowujemy pojazd, korzystając z części od różnych egzemplarzy, w różnych kolorach, w różnym stanie lakierniczym czy stanie zachowania;
- stan zachowania roweru jest bardzo zły (całkowita korozja części), jednocześnie jest to pojazd praktycznie kompletny i zależy nam na odnowieniu go i uratowaniu;
- zależy nam na przywróceniu blasku pojazdowi, który od lat znajduje się w zbiorach rodzinnych – decydują względy emocjonalne.

Jeszcze raz podkreślam, aby do tematu renowacji całkowitej podejść ze spokojem, kalkulując wszystkie za i przeciw, gdyż jedną decyzją możemy zepsuć przyzwoity stan zachowania oraz patynę naszego roweru.

Słowniczek: nazwy części rowerowych

Kontrnakrętka – rodzaj specjalnej nakrętki kontruującej, stosowanej przy konusach osi pedałów, suportu, piast oraz sterów rowerowych. Odpowiednie jej przykręcenie zapobiega luzowaniu się łożysk kulkowych.

Konus – specjalna nakrętka na oś rowerową (piasty, suportu, bądź pedału) zakończona z jednej strony stożkową bieżnią, po której bieżą kulki łożyskowe. Aby konus się nie odkręcał i nie powodował luzów, stosuje się do niego kontrnakrętkę, czyli płaską nakrętkę zaciskową, uniemożliwiającą mu ruch.

Korby – elementy układu napędowego roweru. Montowane zwykle na oś suportu metodą na klin lub na kwadrat. Do korb przykręcane są pedały. Prawa korba może mieć zintegrowaną lub przykręcaną niezależnie zębatkę (zębatki).

Mostek – element kierownicy rowerowej wkładany do rury przedniego widelca ramy. Mostki mają specjalną śrubę rozporową blokującą je w rurze pionowej przedniego widelca. Do mostka mocuje się kierownicę właściwą rowerowi.

Mufa – zwana również łącznikiem. Jest to element spajający rurki ramy. Niegdyś był elementem kutym, następnie spawanym.

Piasta – centralna część koła rowerowego, do której mocowane są szprychy, idące następnie do obręczy rowerowej. Piasta ma łożyska kulkowe oraz oś pozwalającą jej się swobodnie obracać oraz umożliwić przymocowanie do przednich bądź tylnych widełek roweru. Wyróżniamy piasty przednie i tylne. W tych drugich mogą występować hamulec typu Torpedo oraz zestaw przekładni poprawiających komfort jazdy (piasta trzybiegowa, pięciobiegowa i in.), jak również gwint (lub dwa), na który można nakręcić zębatkę trybu ostrego, bądź wolnobieg.

Stery – zestaw miseczek i nakrętek trzymających przedni widelec w ramie i pozwalających mu się obracać. Wewnątrz

znajdują się wianki lub kulki łożyskowe. Stery mogą być z wbijanymi miskami w ramę bądź też tzw. zintegrowane, gdzie zamiast misek na główce ramy będą się znajdowały wybrzuszenia. W nich umieszczane są pierścienie z bieżniami dla kulek łożyskowych. To drugie rozwiązanie stosowane było dość powszechnie w polskich rowerach przedwojennych, głównie produkcji łódzkiej czy warszawskiej.

Suport – element układu napędowego roweru. Znajduje się w mufie (łączniku). Składa się z osi obracającej się na łożyskach oraz misek zamykających układ z obu stron. Miski suportu mogą być wkręcane lub wbijane.

Sztyca – rurka wkładana do rury podsiodłowej ramy, do której przykręca się siodełko z jarzemkiem.

Torpedo – nazwa piasty wolnobiegowej z wbudowanym hamulcem, opracowanej na początku XX wieku przez niemiecką firmę Fichtel & Sachs ze Schweinfurtu. Hamowanie odbywa się poprzez kręcenie korbami do tyłu. Rozwiązanie te było chętnie kopiowane w okresie międzywojennym oraz w PRL. Tego typu piasty wciąż znajdują się w ofercie.

Wolnobieg – jest to rodzaj tylnej zębatki, która ma wewnątrz mechanizm zębatkowo-zapadkowy. Umożliwia płynne pedałowanie do przodu oraz zatrzymanie kręcenia. Wolnobieg może być jednorzędowy lub kilkurzędowy (wtedy mamy do czynienia z zintegrowanym zestawem kilku zębatek o różnej liczbie zębów). Wolnobieg wynaleziono pod koniec XIX wieku jako rozwiązanie poprawiające komfort i bezpieczeństwo jazdy. Wcześniej stosowane było praktycznie wyłącznie tzw. ostre koło, gdzie przednia zębatka z korbami i tylne koło połączone były na sztywno za pomocą łańcucha³⁸.

38 Jest to rozwiązanie wciąż stosowane w rowerach torowych, szybkich rowerach miejskich czy... rowerkach dziecięcych.

Zębatka – element układu napędowego roweru odpowiedzialny za prowadzenie łańcucha rowerowego. Rozmiary zębatek przedniej i tylnej determinują komfort jazdy pod górę oraz prędkość maksymalną. Czyli: im większa zębatka z przodu, a mniejsza z tyłu, tym szybciej pojedziemy, ale też będzie nam się trudniej ruszało czy jechało pod górę.

Inicjator i redaktor serii dr Michał Laszczkowski
Recenzent Artur Setniewski
Redaktorzy prowadzący Marcin Pieszczyk, Anna Czerniawska
Redakcja językowa Katarzyna Dziedzicka | Półstówko
Korekta Marta Wojas

Zdjęcia Łukasz Kubacki (jeśli nie zaznaczono inaczej)
Fotoedycja Maja Kaszukur
Projekt graficzny i skład Beata Danowska i Marta Duda | Dobry Skład
Ilustracja na okładce Zofia Herbich

Druk Zakład Poligraficzny Sindruk

Wydawca

Narodowy Instytut Dziedzictwa
ul. M.Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa
www.nid.pl

Wydawnictwo dołożyło wszelkich starań, aby odnaleźć posiadaczy praw autorskich do wszystkich utworów zamieszczonych w publikacji. Pozostałe osoby prosimy o kontakt z Wydawnictwem.

Dofinansowano ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego.



Ministerstwo Kultury
i Dziedzictwa Narodowego



Narodowy
Instytut
Dziedzictwa



Fot. Jola Żubrowska

Łukasz Kubacki – magister historii i licencjat sztuki (grafika). Dyplomowany muzealnik. W latach 2008–2021 zatrudniony w Muzeum Historii Polski w Warszawie, gdzie pracował przy organizacji wystaw czasowych, a następnie przy pozyskiwaniu obiektów zabytkowych do Działu Zbiorów. Od 2021 r. pracownik Wydziału Muzealiów Biblioteki Sejmowej.

Od 2022 r. pracuje nad rozprawą doktorską w Instytucie Historii Nauki PAN. Tematem pracy są dzieje przemysłu rowerowego II RP ze szczególnym uwzględnieniem warszawskich producentów. Prywatnie posiada niewielką kolekcję przedwojennych rowerów wyprodukowanych przez stołecznych fabrykantów. Oprócz historii cykliczmu interesuje się architekturą II RP oraz międzywojennym lotnictwem.



Narodowy
Instytut
Dziedzictwa

Publikacja ma charakter pionierski. O ile istnieje bardzo bogata literatura dotycząca postępowania czy też dobrych praktyk konserwatorskich z historycznymi pojazdami silnikowymi: motocyklami (i motorowerami) oraz z samochodami, o tyle wademecum Łukasza Kubackiego zdaje się być jednym z pierwszych w zakresie historycznych rowerów. Rozdziały wprowadzające, a także te dotyczące samych działań konserwatorsko-restauratorskich są ilustrowane konkretnymi przykładami wykonanych prac. To istotne dla zrozumiałości i dostępności dla szerokiego grona czytelników.

Mgr inż. Artur Setniewski

Rowery to moja pasja, zawodowo zajmuję się nimi od ponad czterdziestu lat. Dotychczas nie miałem w rękach tak fachowego i obszernego opracowania w języku polskim dotyczącego rowerów zabytkowych. Opisy techniczne, zdjęcia zamieszczone w tekście przybliżają i wyjaśniają działanie mechanizmów oraz rozwój myśli technicznej na tle historii Polski. Tekst może zainteresować czytelników wstępnie zapoznanych z tą dziedziną techniki i entuzjastów jazdy rowerowej. Szczególnie interesująca dla cyklistów może być druga część opracowania, mająca formę fachowego poradnika, napisanego przez znawcę tematu i dobrego praktyka. Gorąco polecam tę lekturę, zwłaszcza młodym fanom dwóch kółek.

Mgr inż. Wojciech Turlejski

cena 30,00 zł

ISBN 978-83-68253-02-3



9 788368 253023