

KATARZYNA SZATAN



SKAZANY NA PERYFERIE? POZNAŃSKI TARPAN NA TLE SYTUACJI WZORNICTWA PRZEMYSŁOWEGO EPOKI GIERKOWSKIEJ

ABSTRACT. Katarzyna Szatan, *Skazany na peryferie? Poznański Tarpan na tle sytuacji wzornictwa przemysłowego epoki gierkowskiej* [Condemned to the periphery? The Poznan Tarpan in the context of the industrial design situation of the Gierek era], edited by W. Bryl-Roman, „Człowiek i Społeczeństwo” vol. XLIII: *Projektowanie w latach 70.* [Designing in the 1970s], Poznań 2017, pp. 89-114, Adam Mickiewicz University. Faculty of Social Sciences Press. ISSN 0239-3271.

The paper recalls the history of Tarpan – one of the undervalued achievements of the Polish industrial design of the 1970's. The case of this delivery van, designed for agricultural purposes, proves that Polish designing of that time was not in as poor condition as it is repeatedly portrayed to be. Seen in the context of present industrial design theory redefinitions, it reveals unilateralism and superficiality of the evaluations made by the native design historians. Adopting a dual approach – without neglecting the historical context, nor the contemporary reassessments – is an opportunity to review the Polish design of the 1970's and possibly to make a modest contribution to the reinterpretation of the whole People's Poland period.

Katarzyna Szatan, absolwentka filologii polskiej na Uniwersytecie Opolskim (specjalność teatrologiczno-filmoznawcza, studia licencjackie), studentka kulturoznawstwa na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu (studia magisterskie), e-mail: katarzyna.szatan2@gmail.com

Nad wzornictwem przemysłowym epoki gierkowskiej od lat wisi klątwa generalizacji. Oceny sytuacji społeczno-gospodarczej, w jakiej znalazła się Polska w latach 70., przekładają się wprost proporcjonalnie na wartościowanie kondycji wzornictwa tego okresu – wiadomo, nie mogło być dobrze, skoro było źle. W konsekwencji ofiarą takich automatycznych klasyfikacji pada także wzornictwo przemysłowe, jak zresztą wszystko, co cechuje się interdyscyplinarnością. W analizach osiągnięć z zakresu projektowania przemysłowego nie sposób oczywiście zupełnie pomijać kontekstu

ekonomicznego, w który ta specyficzna gałąź wzornictwa uwikłana jest najsilniej. Przeczyłoby to bowiem jej ścisłym związkom z przemysłem, gospodarką czy technologią. Nie można też jednak pozwolić, by ogólne wartościowania dotyczące możliwości działalności twórczej w czasach kryzysu, determinowały ocenę sytuacji i osiągnięć na polu wzornictwa przemysłowego danego okresu. To klasyfikowałoby je nadal jako przynależne wyłącznie do obszaru szeroko pojętej sztuki. Odnosi się to szczególnie do epoki gierkowskiej, uwikłanej w wyjątkowo wiele dwuznaczności, które nadzwyczaj wyraźnie obrazują kluczowe różnice między wzornictwem przemysłowym a wzornictwem w ogóle. Dostrzeżenie tych różnic i skonfrontowanie ich ze współczesną myślą z zakresu projektowania przemysłowego może i powinno przyczynić się do „odczarowania” dotychczasowych refleksji na temat wzornictwa tego okresu.

Wraz z wejściem w system gospodarki rynkowej i koniecznością przystosowania się do zasad jej funkcjonowania dostrzeżono nie tylko interdyscyplinarność tej gałęzi projektowania, ale przede wszystkim ogromną rolę, jaką odgrywa ona w ogólnym rozwoju cywilizacyjnym, na wszystkich jego poziomach. Od niedawna na polu teorii polskiego wzornictwa dokonuje się kolejnych, adekwatnych do współczesnej rzeczywistości, weryfikacji i redefinicji podstawowych pojęć z zakresu tej dziedziny, dążąc nie tylko do precyzyjnego zarysowania specyfiki zawodu projektanta wzornictwa przemysłowego, ale i do usprawnienia zasad związanych z procedurami projektowymi. Wielkie zasługi w tym procesie ma działalność Stowarzyszenia Projektantów Form Przemysłowych, które we współpracy z Wydziałem Wzornictwa Przemysłowego Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie w latach 2005–2007 zrealizowało projekt badawczy pt. „Wzornictwo przemysłowe – element wzrostu konkurencyjności gospodarki”¹. Konieczna wydaje się jednak nie tylko zmiana podejścia samych teoretyków czy projektantów, ale przede wszystkim zmiana świadomości społecznej. Być może dopiero teraz, w obliczu nowej rzeczywistości, nowych możliwości i wyzwania, zyskujemy odpowiednie narzędzia merytoryczne do oceny jakości i wartości projektów i produktów należących już do przeszłości. Zdaje się jednak, że na polu refleksji nad historią polskiego wzornictwa nadal utrzymuje się tendencja do zbyt czarno-białych wartościowań². Widać to wyjątkowo

¹ Szczegóły dotyczące tego przedsięwzięcia znajdują się w dokumentacji SPFP, dostępnej na stronie internetowej <http://spfp.org.pl/> [20.12.2017].

² Co w znacznym stopniu jest pokłosiem faktu, że pierwsze próby stworzenia podstaw warsztatu badawczego historyka wzornictwa, jak zauważa Józef A. Mrozek, podejmowane były na gruncie historii sztuki, co przez lata prowadziło do wielu nieścisłości w kwestii

wyraźnie w kontekście krytycznych syntez epoki gierkowskiej³, od której być może dzieli nas jeszcze zbyt mały dystans – nie tylko czasowy, ale i emocjonalny⁴. Wydaje się, że spojrzenie na poszczególne osiągnięcia w dziedzinie wzornictwa przemysłowego przez pryzmat aktualnej wiedzy i doświadczeń oraz w zgodzie z nowymi, przewartościowanymi definicjami daje szansę na obalenie wielu mitów i ukazanie polskiego projektowania lat 70. w zupełnie innym, dużo jaśniejszym świetle.

Historia Tarpana⁵ – jednego z najbardziej niedocenionych osiągnięć polskiego projektowania przemysłowego lat 70. – bez cienia wątpliwości zasługuje na spojrzenie z tej właśnie perspektywy. Na tle ogólnej sytuacji, w jakiej znalazło się wzornictwo przemysłowe w epoce gierkowskiej,

określenia problemów, takich jak: podstawowe pojęcia, okresy, cezury, a przede wszystkim metody badawcze. Na bieżąco wypracowywane są i usprawniane zagadnienia z dziedziny metodologii badań, jaką dla rzetelnego opisu poszczególnych zjawisk przyjmować powinni historycy wzornictwa. Zob. J.A. Mrozek, *Historia designu a historia sztuki*, „Kultura Współczesna” 3/2009, ss. 32–33.

³ Które zresztą w formie osobnych, bardziej wnikliwych analiz praktycznie nie istnieją – zaś zbiorcze i dużo ogólniejsze podsumowania dotyczące wzornictwa czasów PRL-u traktują lata 70. zwykle bardzo pobieżnie, wypowiadając się o tym okresie wyjątkowo oszczędnie, powtarzając w większości stały zestaw tez i opinii na temat projektowania tych czasów. W syntezach tych zarówno sukcesy, jak i porażki w dziedzinie wzornictwa lat 70. wyraźnie błędna, tak na tle imponujących osiągnięć lat 50. i 60., jak i w perspektywie kryzysu lat 80. Lata 70. są nadal zauważalną luką w opracowaniach z zakresu historii polskiego wzornictwa – luką, która w obliczu narastającej nostalgii do tej dekady coraz silniej domaga się wypełnienia.

⁴ Zob. P. Sasanka, *Polska Gierka – dekada przerwana czy zmarnowana?*, w: *Polski wiek XX: PRL od grudnia 70 do czerwca 89*, red. K. Persak, P. Machcewicz Bellona, Warszawa 2010, s. 10. Dotyczy to zresztą całego okresu PRL-u, na co najlepszym dowodem jest niezwykle kontrast pomiędzy krytycznymi opiniami historyków, ekonomistów czy specjalistów ds. gospodarki a wspomnieniami i odczuciami społeczeństwa. Jak potwierdzają badania, od co najmniej 10 lat utrzymuje się równy podział między tymi, którzy czasy PRL-u uznają za „szczęśliwie minione”, a tymi, którzy wspominają je z rozrzewaniem, a nawet skłonni są za nimi tęsknić. Zob. *PRL – DOŚWIADCZENIA, OCENY, SKOJARZENIA*, komunikat z badań CBOS, oprac. R. Boguszewski, Fundacja Centrum Badania Opinii Społecznej, Warszawa 2014 [nr 61].

⁵ Artykuł traktuje o Tarpanie rozumianym jako „samochód marki Tarpan” i w domyśle słowo to każdorazowo odsyła do tego właśnie kontekstu. W żadnym fragmencie wyraz ten nie funkcjonuje jako określenie jednego, konkretnego wyrobu czy pojedynczego egzemplarza. Dlatego też konsekwentnie w całym tekście stosowany będzie zapis dużą literą, zgodnie z intencją autorki i na jej pełną odpowiedzialność, nawet jeśli konkretne użycie w zdaniu mogłoby sugerować konieczność zastosowania innych reguł pisowni. Ta sama zasada stosowana będzie również w nazwach pozostałych marek samochodów wspomnianych w artykule.

poznanski Tarpan jest zjawiskiem dość przewrotnym. Z jednej strony wpisuje się bowiem w charakterystykę czasów, w jakich powstał, z drugiej zaś – wyraźnie jej przeczy, obnażając powierzchowność powszechnych wartościowań na temat rzekomo opłakanej kondycji polskiego wzornictwa tego okresu czy braków znaczących rodzimych osiągnięć w tej dziedzinie⁶.

Czasy kryzysu – próba odczarowania

Jak słusznie zauważa Wojciech Wybieralski, wszelkiego rodzaju projektowanie jest „działalnością racjonalną i jednocześnie kreatywną, wymagającą przede wszystkim stabilizacji”⁷. Na tę ostatnią wpływa zaś wszystko, co składa się na tzw. podłoże cywilizacyjne – nie tylko poziom edukacji i wskaźnik postępu technologicznego, ale również, a może przede wszystkim, „system polityczno-społeczny, jego stabilizacja, tempo i perspektywy rozwoju gospodarczego, miejsce w systemie wymiany międzynarodowej”⁸. Widać to szczególnie wyraźnie w historii rozwoju wzornictwa przemysłowego, które z uwagi na swoją interdyscyplinarną naturę jest łącznikiem między sztuką, technologią a ekonomią. Dlatego też nie sposób całkowicie pomijać

⁶ Dotyczy to szczególnie syntez i opracowań powszechnie dostępnych i cytowanych w globalnej sieci komputerowej, które bez wątpienia mają dużo większy zasięg i wpływ na opinie społeczeństwa, rzadko sięgającego po wydawnictwa specjalistyczne w celu zweryfikowania informacji (nie licząc naukowców, studentów czy pasjonatów dziedziny). Zob. m.in. K. Łuczak-Surówka, *Lata 70. Życie na kredyt*, w: eadem, *Historia polskiego wzornictwa*, http://www.iwp.com.pl/historia_polskiego_wzornictwa [20.12.2017]; J.A. Mrozek, *Polskie wzornictwo XX wieku*, <http://culture.pl/pl/artykul/polskie-wzornictwo-xx-wieku> [20.12.2017]; *Poużywajmy sobie. Historia polskiego wzornictwa*, <http://www.domoplus.pl/domofera/artykuly/146/pouzywajmy-sobie-historia-polskiego-wzornictwa> [20.12.2017]. Notabene liczba obszerniejszych wydawnictw z dziedziny polskiego wzornictwa wydaje się zadziwiająco mała. Jeszcze w 2010 r. Czesława Frejlich, opracowując swój *Subiektywny raport o stanie polskiego wzornictwa*, uznała publikacje z tego zakresu za „nieliczne”, a polskie wzornictwo w perspektywie historycznej za „niewystarczająco opisane”, eadem, *Subiektywny raport o stanie polskiego wzornictwa*, w: *O!to design. Spotkanie z polskim designem*, Fabryka Sztuki, Łódź 2010, ss. 14–19. Zaledwie rok wcześniej Józef A. Mrozek uznał, że „nie udało się w naszym kraju stworzyć środowiska naukowego, które podjęłoby systematyczne opracowanie dziejów wzornictwa przemysłowego w Polsce i poza granicami kraju”, idem, *Historia designu...*, s. 32. Choć w ostatnich latach sytuacja nieco się poprawia, a zainteresowanie polskim designem stale wzrasta, liczba wnikliwych i obszerniejszych opracowań naukowych przyjmujących perspektywę historyczną wciąż wydaje się niewystarczająca.

⁷ W. Wybieralski, *Wzornictwo w Polsce do 1989 roku na tle politycznym i gospodarczym*, Wyd. Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, Warszawa 2007, s. 33.

⁸ Ibidem, s. 4.

kwestii społecznych, politycznych, gospodarczych i ekonomicznych epoki gierkowskiej, szczególnie w analizach z dziedziny projektowania przemysłowego. Wchodzi tu też zresztą w grę „relacja produkt – kontekst”⁹, uznawana we współczesnej refleksji za jeden z najistotniejszych związków, w jakie uwikłane jest wzornictwo w ogóle. Oczywiście z dzisiejszej perspektywy niełatwo spojrzeć na czasy gierkowskie inaczej niż z żalem, a na podłożu cywilizacyjne Polski tego okresu inaczej niż jak na ruinę, szczególnie biorąc pod uwagę kwestie ekonomiczne i gospodarcze¹⁰. O kryteriach, takich jak perspektywy rozwoju czy wymiana międzynarodowa nie było w ogóle mowy, zaś systemu polityczno-społecznego nie ma chyba konieczności po raz kolejny komentować. Jak jednak powszechnie wiadomo, każdy medal ma dwie strony. Nie inaczej jest i w tym wypadku.

Po pierwsze, należy zauważyć, że braki materiałowe i opóźnienie technologiczne, z jakimi borykała się polska gospodarka, nie były „wynałazkiem” lat 70.¹¹ Oczywiście, działania władzy, które wbrew temu, co głoszone, wcale nie były ani racjonalne, ani celowe, pogłębiały tylko gospodarczy regres, nie wspominając już o ryzyku ekonomicznym, z jakim wiąże się życie „na kredyt”¹².

⁹ Ibidem, s. 6.

¹⁰ Choć uczciwość naukowa zobowiązuje wspomnieć, że istnieją także alternatywne opinie o ówczesnej sytuacji gospodarczej Polski i perspektywach, przed jakimi wówczas stanęliśmy. Niektórzy uważają np., że Polska miała realne szanse zostać jedną z największych potęg gospodarczych na świecie, a przerwanie polityki Gierka było efektem spisku dążącego do gospodarczej kolonizacji Polski. Zob. M. Agnosiewicz, *Druga Polska Edwarda Gierka – anatomia upadku*, <http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,9555/k,5> [20.12.2017]. Tego rodzaju teorie mogą wydawać się przesadzone i wzbudzać pewne wątpliwości. Choć sama teza o gospodarczej neokolonizacji Polski została dobrze opracowana i uargumentowana na gruncie teorii organizacji – w tym wydaniu za początek procesu neokolonizacji uważa się transformację roku 1989. Niemniej jednak, jak przekonują specjaliści, jednym z kluczowych czynników w tym procesie jest uzależnienie gospodarki od zagranicznego kapitału, zapoczątkowane na większą skalę właśnie przez decyzje z lat 70. Zob. W. Kieżun, *Patologia transformacji*, Poltekst, Warszawa 2013.

¹¹ Warto też zauważyć, że kryzys lat 70. nie był zjawiskiem, które dotyczyło wyłącznie Polski czy innych krajów socjalistycznych. Pamiętajmy, że był to czas ogólnego załamania na gruncie gospodarki światowej. Inną sprawą jest fakt, że kraje oparte na gospodarce rynkowej miały do dyspozycji lepsze narzędzia, by kryzys ten przezwyciężyć.

¹² Wypada w tym kontekście przypomnieć, że u progu rządów Edwarda Gierka, w 1971 r., Zakład Prakseologii PAN opracował dla władz projekt naprawczy polskiej gospodarki, dotyczący głównie systemu zarządzania oraz przedstawiający projekt jego reformy. Został on jednak przez władze odrzucony i uznany za „działalność antysocjalistyczną”. Zob. *Piszmy alternatywne historie polskiej transformacji*, rozmowa Czesława Bieleckiego z prof. Witoldem Kieżunem, w: W. Kieżun, *Patologia transformacji...*, s. IX.

Regres ten był jednak przede wszystkim naturalną konsekwencją kryzysów epok minionych, kontynuacją kryzysu, który dotknął Polskę znacznie wcześniej. Kolejne zawirowania ekonomiczne, nasilająca się polityka interwencjonizmu państwa oraz ograniczanie kontaktów z Zachodem przez dziesięciolecia dotkliwie odbijały się na polskiej gospodarce. Każde kolejne embargo nakładane na kraje podległe władzy ZSRR sukcesywnie pogłębiało zacofanie Polski, odciętej od dostępu do zachodnich osiągnięć, materiałów, technologii i maszyn. Do tego względny rozwój gospodarczy, jeśli w ogóle się odbywał, był bardzo nierówny (wpłynęło to na utrzymujący się przez lata podział na Polskę „A” i „B”). Ustrój socjalistyczny budowano w oparciu o gospodarkę planową, w której realizowanie potrzeb konsumenckich zależało w przeważającej mierze od odgórnie ustalanego przydziału. Paradoksalnie jednak można zaryzykować stwierdzenie, że utrzymujący się latami kryzys i ogólny zastój ekonomiczny także są swego rodzaju stabilizacją¹³ – sytuacją, w której wiemy, na czym stoimy i co mamy do dyspozycji, jesteśmy świadomi swoich możliwości i ograniczeń, możemy realnie ocenić sytuację i podejmować działania w obrębie dostępnych nam środków i narzędzi. Nawet jeśli mamy w tym wypadku do czynienia ze „stabilizacją negatywną”, zasady działania w jej obrębie nie różnią się zasadniczo od tych podejmowanych w bardziej optymistycznych warunkach, szczególnie w dziedzinie procesu projektowego. Dziś silnie podkreśla się, że celem wszelkiego projektowania jest „zauważenie, zdefiniowanie i twórcze

¹³ Jest to teza świadomie prowokacyjna, choć, jak się wydaje, niebezzasadna. Funkcjonowanie takiego mechanizmu jest szczególnie wyraźne na polu szeroko pojętej działalności twórczej, choć wydaje się warte przeanalizowania także na gruncie innych dziedzin ludzkiej aktywności. Taka „negatywna stabilizacja” byłaby w samej swej istocie tym samym, co Andrzej Kijowski w kontekście literatury nazywał „spokojem troski o byt” (idem, *Pisarz i urząd*, w: idem, *Niedrukowane*, Niezależna Oficyna Wydawnicza NOWA, Warszawa 1978, s. 6), a Wojciech Włodarczyk w kontekście sztuk plastycznych – „dwuznacznością milczącej zgody”, równie silnie dostrzegalną w życiu i zachowaniach społecznych (idem, *Dwa doświadczenia sztuki polskiej: rok 1950 i 1990*, „Czasy Nowożytne” 2001, t. I, s. 121). Historia wielokrotnie jednak udowodniła, że taka „negatywna stabilizacja” może inicjować także zjawiska pozytywne w skutkach. Dla przykładu: wydaje się, że nie bez przyczyny czasy panowania socrealizmu – bez wątpienia okres kryzysu w sztuce, ograniczenia wolności twórczej, a nawet poważnego zagrożenia utraty autonomii sztuki, coraz częściej wykorzystywanej jako jedno z narzędzi sprawowania władzy – czasy „komunistycznego zniewolenia” okazały się najlepszym momentem dla wszelkiego rodzaju eksperymentów formalnych, które wywarły ogromny wpływ na rozwój sztuki XX w., a które jako niezrozumiałe dla większości społeczeństwa nie wzbudzały też podejrzeń władzy. Zob. W. Włodarczyk, *Dwa doświadczenia...*, ss. 119–124.

rozwiązanie problemu”¹⁴. W epoce gierkowskiej problemów do rozwiązania z pewnością nam nie brakowało. Paradoksalnie więc może wypada uznać, że czasy kryzysu dają wzornictwu najlepszą być może możliwość udowodnienia, że w swej istocie jest ono przede wszystkim sztuką poszukiwania rozwiązań¹⁵ czy „orężem w zmaganiach z wyzwaniem dnia dzisiejszego”¹⁶.

Po drugie, jak podkreśla Wybieralski, „nie zawsze na cywilizację materialną da się precyzyjnie nałożyć periodyzację polityczną”¹⁷. Wydaje się wręcz, że należy tego szczególnie unikać, bowiem to, co z jednej perspektywy może być zjawiskiem bezsprzecznie negatywnym, widziane z perspektywy innej może okazać się pozytywne. W obliczu aktualnych redefinicji na polu refleksji teoretycznej w dziedzinie wzornictwa oraz dostrzeżenia interdyscyplinarności i specyfiki projektowania przemysłowego, które znacznie różni się od wzornictwa pojmowanego ogólnie, należy przede wszystkim odczarować nierządno przesadnie dramatyczne wartościowania sytuacji, w jakiej znalazło się projektowanie w tym okresie¹⁸. Lata 70. nie były, przynajmniej dla projektowania przemysłowego, wcale tak niefortunne, jak zwykło się przyjmować. Wzornictwo przemysłowe znalazło się w wyjątkowo szczęśliwej jak na tamte czasy sytuacji – a z całą pewnością

¹⁴ P. Balcerzak, *O wzornictwie przemysłowym. Definicje, procedury, korzyści*, Wyd. Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, Warszawa 2007, s. 6.

¹⁵ W kontekście samego projektowania, najlepszym dowodem na tkwiący w kryzysie potencjał kreatywny niech będzie choćby fakt, że to właśnie na lata 70. – przypomnijmy: czasy kryzysu gospodarki światowej – przypada okres rozkwitu i szerokiej ekspansji idei projektowania prospołecznego – głównie za sprawą głośnej książki Victora Papanka *Design for the Real World: Human Ecology and Social Change* (1971). O istnieniu takiego mechanizmu, nazwijmy to „negatywnej motywacji”, niech dodatkowo świadczy bujny rozkwit kolejnych, wyspecjalizowanych odmian tego nurtu, jak choćby: *urban design* – zrodzony na gruncie kryzysu urbanistycznego i związanego z nim kryzysu przestrzeni miejskich, *design zrównoważonego rozwoju (sustainable design)* – będący odpowiedzią na kryzys ideologii konsumpcjonizmu oraz sprzężony z nim kryzys ekologiczny, *alternative design* – przybierający najróżniejsze postaci w reakcji na szereg kryzysów społecznych związanych z biedą, marginesami społecznymi czy bezrobociem oraz *critical design* – nieodrodne dziecko przełomu postmodernistycznego i powszechnego kryzysu wartości. Szerzej o genezie, specyfice, odmianach i przykładach designu prospołecznego zob. W. Bryl-Roman, *Inflacja designu?*, „Kultura Współczesna” 3/2009, ss. 20–25.

¹⁶ *Ibidem*, s. 19.

¹⁷ W. Wybieralski, *Wzornictwo w Polsce...*, s. 24.

¹⁸ Niektórzy skłonni są nawet uznawać lata 70. za „początek kryzysu polskiego designu”, którego apogeum nastąpiło w latach 80. Zob. *Poużywajmy sobie. Historia polskiego wzornictwa*, <http://www.domoplus.pl/domosfera/artykuly/146/pouzywajmy-sobie-historia-polskiego-wzornictwa> [20.12.2017].

zdecydowanie lepszej niż pozostałe gałęzie projektowania. Dziś rozumiemy doskonale, że „większość przedmiotów codziennego użytku, a nawet architektura niosą wyraźne przekazy ideowe, wyrażając pochwałę rynku i kapitału, nowoczesności oraz ciągłej zmiany”¹⁹. Wówczas jednak władza nie interpretowała wzornictwa przemysłowego jako nacechowanego ideologicznie, w związku z czym traktowała je z pobłażliwym lekceważeniem. W przeciwieństwie do innych dziedzin projektowych projektowanie przemysłowe nie było więc „na cenzurowanym”. Jego rozwój nie był hamowany, a wręcz przeciwnie – dostrzegano w nim potencjał ekonomiczny. Ponadto, w sytuacji kiedy przede wszystkim należało „mydląc oczy” społeczeństwu, władze wykorzystywały walory propagandowe wzornictwa – jego rozwój wspomagał przecież budowanie iluzji dobrobytu i prosperity państwa. Sporo inwestowano wówczas w przemysł, głównie zbrojeniowy oraz maszynowy, ale także elektroniczny i motoryzacyjny. Na terenie Polski prężnie działało wiele ośrodków naukowych oraz badawczo-rozwojowych²⁰, specjalizujących się w dziedzinie wzornictwa przemysłowego. Nasz kontakt z myślą zachodnią oraz przepływ wiedzy i informacji nie był też wcale na tym polu całkowicie ograniczony, jak przywykliśmy o tym myśleć²¹. Najlepszym tego dowodem może być działalność, założonego jeszcze w latach 60., Stowarzyszenia Projektantów Form Przemysłowych, które stało się członkiem International Council of Societies of Industrial Designers²². Ogólne dążenie do uprzemysłowienia Polski (bez względu na jego rzeczywiste przyczyny i intencje) dało nowe możliwości polskim projektantom, przede wszystkim zaś dostęp do narzędzi i technologii w dziedzinie produkcji. Należy więc powiedzieć jasno, że polskie wzornictwo przemysłowe w epoce gierkowskiej miało – nawet jeśli nie tak duże, jak byśmy sobie tego życzyli – możliwości rozwoju i w wielu przypadkach potrafiło je umiejętnie wykorzystać. Może o tym świadczyć historia Tarpana – z niejasnych przyczyn niedocenianego przez historyków wzornictwa.

¹⁹ W. Wybieralski, *Wzornictwo w Polsce...*, s. 30.

²⁰ Wylicza je W. Wybieralski, idem, *Wzornictwo w Polsce...*, s. 24.

²¹ Prawdopodobnie jest to najczęściej wynikiem wprost proporcjonalnego przekładania na lata 70. ogólnych opinii nt. sytuacji społeczno-politycznej czasów PRL-u, głównie dotyczących reżimu, cenzury, ograniczenia wolności słowa i swobód obywatelskich. Przypomnijmy jedynie, że lata 70. były czasem wyjątkowo daleko posuniętego „otwarcia na Zachód”. Fakt ten można postrzegać jako realizację, przyjętej przez Związek Sowiecki i kraje w strefie jego wpływów, „polityki odprężenia”, mającej na celu poprawienie stosunku społeczeństwa do działań władzy ludowej. Zob. P. Sasanka, *Polska Gierka...*, s. 23.

²² Zob. W. Wybieralski, *Wzornictwo w Polsce...*, s. 26.

Polscy projektanci

Legenda głosi, że Tarpan został zaprojektowany na polecenie ówczesnej władzy, której „zamarzyło się” (mimo wielkiej niechęci do powielania zachodnich trendów), żeby w Polsce produkowany był samochód dorównujący amerykańskim pick-upom, nie tylko pod kątem estetycznym, ale przede wszystkim funkcjonalno-użytkowym²³. Do legend jednak, jak wiadomo, należy podchodzić z dystansem. To raczej realia wymusiły zarówno projekt, jak i produkcję samochodu dostawczego, którego w Polsce brakowało, a sam pomysł wyszedł najpewniej od projektantów, którym potrzeby społeczne leżały na sercu bardziej niż władzom²⁴. Import samochodów z zagranicy był nie tylko utrudniony (z przyczyn oczywistych), ale i kosztowny. Rodzimy projekt pozwalał też sporo zaoszczędzić na kupnie kolejnej licencji. Produkcja oparta na opracowaniach polskich projektantów nie była w latach 70. praktyką powszechną, co zwykle jest podstawowym zarzutem, jaki epoce gierkowskiej stawiają historycy wzornictwa. Krystyna Łuczak-Surówka za jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy uznaje „niewystarczające nakłady na polskie projektowanie przemysłowe”²⁵. Nawet jeśli uznaje się argument, że rozwój przemysłu dał projektantom nowe możliwości, podkreśla się przy tym, że większość rodzimej produkcji bazowała

²³ Zob. *Tarpan mógł być pierwszym SUV-em. Nie wyszło*, <http://natemat.pl/97443,tarpan-mogl-byc-pierwszy-suv-em-nie-wyszlo> [20.12.2017].

²⁴ Oczywiście intencje są czymś, co wyjątkowo trudno w sposób jednoznaczny udowodnić. Wydaje się, że pozostaje nam polegać na obserwacji efektów i konsekwencji działań oraz sposobów realizacji założeń, a więc na historii, która zdaje się najlepiej weryfikować tego rodzaju wątpliwości. W tym kontekście warto zauważyć, że „problematyka społeczna” jest, obok „ergonomii, technologii, gospodarki”, jednym z najważniejszych czynników, leżących u podstaw wszelkiego designu. Zob. J.A. Mrozek, *Historia designu...*, s. 34. Koncentrowanie się na potrzebach społecznych jest więc bez wątpienia jego „cechą wrodzoną”. To właśnie ona stała się głównym impulsem dla rozwoju wspomnianych wcześniej nurtów designu prospołecznego, dążących do zaspokajania nawet najdrobniejszych, nieraz bardzo prozaicznych potrzeb ludzkich. Wydaje się, że o dekadzie, której zarówno początek, jak i koniec wyznaczyły fale strajków, nie można powiedzieć tego samego. Zjawisk takich jak propaganda sukcesu, represyjność reżimu czy co najmniej kontrowersyjne sposoby rozumienia i realizacji idei „opiekuńczej” roli państwa nie trzeba chyba komentować. W kontekście półek sklepowych świecących pustkami przy jednoczesnej podwyżce cen towarów, w perspektywie gigantycznego zadłużenia kraju, a przede wszystkim w obliczu sposobów tłumienia protestów z 1976 r., wypada uznać, że stosunek władzy ludowej do potrzeb społeczeństwa był co najmniej dwuznaczny. Zob. P. Sasanka, *Polska Gierka...*, ss. 7–34.

²⁵ K. Łuczak-Surówka, *Lata 70...*

na zachodnich licencjach²⁶, które miały być kołem zamachowym polskiej gospodarki. Mimo że Wojciech Wybieralski, aktywny uczestnik i współtwórca ówczesnej rzeczywistości projektowej, podkreśla wiele pozytywnych skutków, jakie polityka zakupu licencji wywarła na polskie wzornictwo²⁷, w świadomości społecznej (i, niestety, częstokroć w refleksji badawczej) wciąż pokutuje przekonanie o tym, że „wiele interesujących projektów nie wychodziło poza szkice czy prototypy, przyczyniając się do marnotrawienia potencjału projektowego”²⁸. Wspomina się wiele o koncepcjach, które do końca pozostały w fazie projektów, nie mając żadnej szansy na realizację – bądź z braku możliwości technicznych, bądź ze względu na politykę władzy, która ograniczała popyt na usługi polskich projektantów, jako mało konkurencyjnych i zbyt czasochłonnych²⁹. W tym kontekście wypada podkreślić, że projekt Tarpana był od początku do końca dziełem polskich twórców i pod ich czujnym okiem został wprowadzony do produkcji.

Dwa przedprototypowe modele pojazdu powstały w poznańskich ośrodkach badawczo-rozwojowych: Technicznej Obsłudze Samochodów oraz Instytucie Obróbki Plastycznej, który prowadził stałą współpracę z Politechniką Poznańską³⁰. Oba zostały zaprezentowane w 1971 r. w Warszawie, podczas VI Zjazdu Partii. Podobno kiedy Edward Gierek zobaczył poznańskie modele,

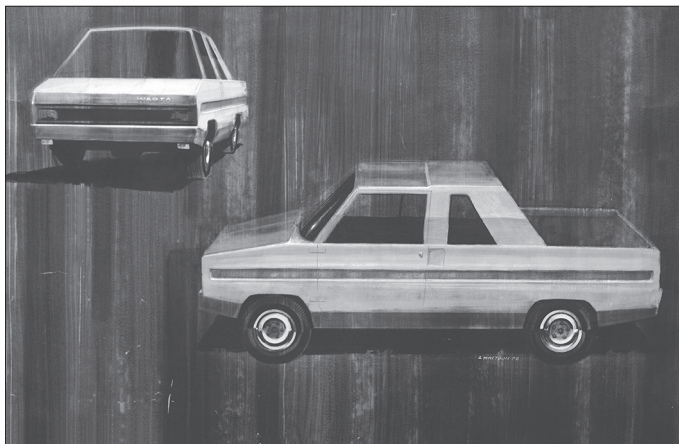
²⁶ Sprowadzanie z Zachodu licencji na wyroby oraz technologie Krystyna Łuczak-Surówka uznaje za podstawowy „czynnik hamujący” realizację polskich projektów, eadem, *Lata 70...* Również Józef A. Mrozek podkreśla, że „import konsumpcyjnych towarów oraz licencji z Zachodu do pewnego stopnia wstrzymywał produkcję w kraju”, idem, *Polskie wzornictwo...*

²⁷ Zob. W. Wybieralski, *Wzornictwo w Polsce...*, s. 28.

²⁸ K. Łuczak-Surówka, *Lata 70...* Józef A. Mrozek uznaje zaś nieco ostrożniej, że został on zmarnowany „w pewnej mierze”, idem, *Polskie wzornictwo...* Opinia taka, ujmowana mniej albo bardziej radykalnie, jest konsekwentnie powtarzana we wszystkich opracowaniach podejmujących tę tematykę, nierzadko zapisywana nawet wytłuszczonym drukiem, przez co nabiera cech sztandarowej etykiety przyczepionej projektowaniu lat 70. Na podobnej zasadzie, jak się wydaje, nadmierne i uparte przypisywanie epoce średniowiecza też o powszechnym zacofaniu cywilizacyjnym sprawiło, że na stulecia przylgnęła do niej etykieta „wieków ciemnych” – na szczęście dawno już odczarowana.

²⁹ Dla przykładu: Józef A. Mrozek wylicza aż pięć nazwisk twórców tego okresu, których projekty pozostały w fazie prototypów („Krzysztof Meisner, Cezary Nawrot, Andrzej Wróblewski, Jerzy Ginalski, Wojciech Wybieralski i wielu innych”). Natomiast wśród projektantów, którzy z powodzeniem wprowadzili swoje projekty do produkcji, wymienia tylko jedno nazwisko – Grzegorza Strzelewicza, projektanta serii odbiorników Radmor. Zob. idem, *Polskie wzornictwo...*

³⁰ Zob. Z. Podbielski, *Historia powstania Tarpana – dobre założenia i...*, <http://klasyki.auto-swiat.pl/historia-powstania-tarpana-dobre-zalozenia-i/546bv2> [20.12.2017].



Fot. 1. Tarpan – wizja plastyka z 1971 r.



Fot. 2. Spotkanie z Edwardem Gierkiem podczas prezentacji prototypu Tarpana w 1972 r.

powiedział: „Widzicie, towarzysze z Poznania potrafili zrobić samochód, a wy z przemysłu – nie”³¹. Stwierdzenie to najlepiej oddaje sposób, w jaki wówczas pod kątem gospodarczym oceniano Wielkopolskę. Uchodziła ona za region stricte rolniczy i wyjątkowo zacofany pod kątem uprzemysłowienia – była uznawana za peryferie Polski i nie wiązano z nią wielkich nadziei

³¹ Cyt. za: ibidem.

produkcyjnych. Paradoksalnie jednak to właśnie uratowało zarówno projekt, jak i Wielkopolskę. Tarpan miał być bowiem samochodem dostawczym przeznaczonym dla rolnictwa i tym przede wszystkim motywowano propozycję jego produkcji właśnie w Poznaniu, co zyskało poparcie władz³². Decyzją Partii ostateczny prototyp Tarpana miał powstać we współpracy poznańskich i warszawskich projektantów i inżynierów, a na miejsce jego produkcji wyznaczono Wielkopolskie Zakłady Naprawy Samochodów w Poznaniu, przemianowane wkrótce na Zakład Samochodów Rolniczych w Poznaniu-Antoninku.

Wnętrze oraz bryłę zewnętrzną pojazdu zaprojektował Zbigniew Wattson (przez lata z wielkimi sukcesami współpracujący z fabryką FSO, produkującą na włoskiej licencji samochody marki Fiat 126p), zaś projekt i konstrukcja podwozia były dziełem Zbigniewa Meissnera. Pracę nad ostateczną wersją Tarpana nadzorował inż. Roman Skwarek (były już wówczas, główny konstruktor FSO). W skład poszczególnych zespołów projektowych i wykonawczych wchodził m.in. Piotr Lewicki, Jerzy Sobczyk, Roman Wejman, Jerzy Jagielski, Stefan Szczerbicki, Czesław Olejniczak, Wit Celler, Michał Kaczmarek, Maria Schedler, Jerzy Bernat, Eugeniusz Szplit, Stanisław Rzepkiewicz, Waław Bogucki, Jan Kaźmierczak, Kazimierz Nowicki i Józef Juszkiewicz³³. Ostateczny prototyp Tarpana, pod nazwą „Warta-2”, zaprezentowano w 1972 r. podczas wystawy dożynkowej w Myślęcinku koło Bydgoszczy³⁴. Projekt został zaakceptowany przez władze partyjne i dopuszczony do produkcji. Wraz z końcem roku z taśmy produkcyjnej zjechało pierwszych 25 sztuk startowej serii pojazdów, już pod nazwą „Tarpan”, co miało podkreślać ścisły związek samochodu z rolnictwem³⁵. Oczywiście produkcja była możliwa dzięki zakupionym przez władze licencjom na maszyny i technologie. Nie jest to jednak zbyt racjonalny zarzut, wszak i od projektantów mody nie wymaga się przecież, żeby sami produkowali maszyny do szycia. Przyjmując, że realizacja rodzimych projektów była w latach 70. rzadkością, należy zauważyć, że z pewnością nie była jednak zupełnie niemożliwa.

³² Notabene dowodzi to także i tego, że kwestie marketingowe związane z budowaniem marki i idei nowego produktu, które we współczesnej refleksji także zalicza się do zagadnień z dziedziny projektowania, również nie były obce polskim projektantom tego okresu.

³³ Z chęci upamiętnienia współtwórców Tarpana lista nazwisk została przedstawiona tu zbiorczo, na podstawie informacji zaczerpniętych z wielu źródeł, które zwykle podają je różnie i dość wybiórczo.

³⁴ Zob. Z. Podbielski, *Historia powstania Tarpana...*

³⁵ Tarpan był popularnym niegdyś na Zamojszczyźnie koniem rolniczym o niezwyklej sile i wytrzymałości. Ibidem.



Fot. 3. Tarpan – prototyp z 1972 r.

Funkcjonalność i konkurencyjność

Większość syntez z zakresu historii polskiego wzornictwa, nawet jeśli uznaje argument, że uprzemysłowienie lat 70. dało nowe możliwości polskim projektantom oraz że realizacja rodzimych projektów była możliwa, zwykle bagatelizuje to, co w owym czasie wytwarzano. Podkreśla się, że „nie udało się zniwelować technologicznego zapóźnienia w stosunku do Zachodu”³⁶, w związku z czym polskie produkty nie były wystarczająco dobre i nie wytrzymywały konkurencji z zachodnimi dobrami konsumpcyjnymi³⁷. Do rywalizacji z zagraniczną produkcją nie miały zresztą szansy przystąpić z uwagi na system gospodarczy, w jakim funkcjonowały, a który prowadził do tego, że Polska nie uczestniczyła ani w kulturze, ani w gospodarce światowej. Wciąż pokutuje stereotypowe przekonanie, że nawet jeśli polskie produkty powstawały, były po prostu gorszej jakości. Jak podsumowuje Józef A. Mrozek: „po lepsze produkty stało się w tasiemcowych kolejkach, zaś w sklepowych witrynach i na półkach stały przedmioty przestarzałe i bez wyrazu”³⁸. Choć projektowanie przemysłowe, jako jedna z gałęzi wzornictwa, uwzględnia kryteria estetyczne, to nadrzędnymi kategoriami, warunkującymi w jego wypadku

³⁶ J.A. Mrozek, *Polskie wzornictwo...*

³⁷ Zwłaszcza pod kątem jakości i innowacyjności. Zob. K. Łuczak-Surówka, *Lata 70...*

³⁸ J.A. Mrozek, *Polskie wzornictwo...*

proces projektowy, są przede wszystkim: funkcjonalność, racjonalność oraz kreatywność w poszukiwaniu rozwiązań, w myśl Sullivanowskiej zasady *form follows function*. W kontekście powszechnych wartościowań rodzimych osiągnięć projektowych epoki gierkowskiej należy zadać kluczowe pytanie: czy częściowe odcięcie od najnowszych rozwiązań technologicznych aby na pewno całkowicie przeczy możliwości stworzenia i zrealizowania funkcjonalnego, udanego projektu?

Funkcjonalny design to taki, który nie przestaje tylko na tym, co konieczne. Choć w pierwotnym zamyśle Tarpan miał być samochodem rolniczym i rozwiązać głównie problemy związane z przewozem towarów, finalnie okazał się nadzwyczaj wielofunkcyjny. Jego projektantom i konstruktorom z pewnością nie można zarzucić braku kreatywności, a zastosowanym przez nich rozwiązaniom – braku innowacyjności. Wykorzystano to zresztą również w działaniach marketingowych. „Auto do tańca i do różańca! W szoferce mieszczą się trzy osoby, a za ścianką na pace można transportować worki ziemniaków. W niedzielę wystarczy przesunąć ruchomą ściankę, posprzątać auto i sześciuosobowa rodzina pojedzie nim do kościoła”³⁹ – takimi słowami reklamowano Tarpana podczas wspomnianej już wystawy w Myśliczynie. To właśnie zastosowanie mechanizmu ruchomej ściany, oddzielającej część osobową od ładunkowej, wpłynęło na niezwykle uniwersalność samochodu. W zależności od potrzeb mogły jechać nim 3 osoby i przewozić ok. 600 kg towaru, natomiast po przesunięciu działowej ścianki miejsce w szoferce zwiększało się do 6 osób, kosztem zmniejszenia ładowności do 300 kg. Oczywiście w perspektywie dzisiejszych osiągnięć technologicznych w dziedzinie motoryzacji można by pewnie uznać takie rozwiązanie za prymitywne. Należy jednak zauważyć, że w czasach, w jakich projektowano samochody marki Tarpan, mechanizm tego rodzaju był wyjątkowo oryginalnym pomysłem, a rozwiązanie umożliwiające zmianę specyfiki pojazdu za pomocą zaledwie kilku prostych ruchów było jedną z pierwszych tego rodzaju innowacji w skali światowej. Prymitywność zarzucano zresztą Tarpanowi dość często, podkreślając np., że wszelkie usterki wewnątrz pojazdu mógł z łatwością naprawić każdy kowal. Dziś, kiedy w refleksji teoretycznej z zakresu wzornictwa przemysłowego podkreśla się, że na wartość i jakość produktu wpływa również to, czy jego forma zapewnia konsumentowi łatwość użytkowania⁴⁰, konstrukcję Tarpana można równie dobrze uznać za mającą dodatkowe walory praktyczne, do jakich zalicza się obecnie prostotę obsługi. W ogólnej sytuacji ekonomicznej

³⁹ Cyt. za: *Tarpan mógł być pierwszym SUV-em...*

⁴⁰ Zob. P. Balcerzak, *O wzornictwie przemysłowym...*, s. 11.

społeczeństwa polskiego tego okresu, kiedy cena Tarpana była 30 razy wyższa od średnich zarobków przeciętnego Polaka⁴¹, produkt, którego ewentualna naprawa miałyby kosztować drugie tyle, trudno byłoby uznać za funkcjonalny.



Fot. 4. Rysunek modelu Tarpan 235

Mimo wszystkich zarzutów, jakie stawia się Tarpanowi, wydaje się, że tak czy inaczej efekt końcowy przerósł oczekiwania producentów, przekraczając znacznie formułowane wobec niego oczekiwania. I nie chodzi tu tylko o fakt, że jego produkcja z roku na rok sukcesywnie rosła. Choć jest to pierwszy oczywisty dowód potwierdzający satysfakcję użytkowników i wypada uznać, że nikt rozsądnie myślący nie inwestowałby w zwiększanie produkcji czegoś, na co nie ma popytu, zwłaszcza jeśli nie swoje pieniądze równie dobrze można zmarnować na zakup kolejnych zagranicznych licencji. Krytycy z pewnością powiedzą jednak, że polski konsument nie miał wówczas nic do gadania i nabywał to, co oferował mu „rynek”, nie mając po prostu innego wyboru niż ten pomiędzy „coś” lub „nic”, władza zaś pielegnowała jedynie pozor racjonalnej działalności, rzekomo dostrzegającej i zaspokajającej potrzeby ludu pracującego. Tarpan jednak dowiódł swej wartości na dużo bardziej znaczącym polu. Jako produkt w pierwotnym zamyśle zaprojektowany z intencją zaspokojenia wewnętrznych braków, miał być raczej nadzieją dla polskiego rolnictwa, nie zaś dla polskiej sytuacji gospodarczo-ekonomicznej. Mówiąc zaś bardziej przyziemnie, początkowo nie planowano jego eksportu (podkreśla się zresztą dość często, że w rzeczywistości niczego wówczas nie planowano). Polska wszak nie uczestniczyła w wyścigu konkurencyjności produktów, bo nie funkcjonowała w obrębie gospodarki rynkowej, nie było

⁴¹ Zob. Z. Podbielski, *Historia powstania Tarpana...*

więc możliwości weryfikacji jakości rodzimych osiągnięć. Tu jednak łatwo wpaść w pułapkę bezrefleksyjnego automatyzmu myślenia. Eksport jest bowiem nie tylko „naturalnym mechanizmem weryfikacji ekonomicznej”⁴², z którą oczywiście nie mogliśmy mieć w pełni do czynienia w obliczu „pozornie planowanej” polityki państwa. Jest również, jeśli nie przede wszystkim, potwierdzeniem funkcjonalności i konkurencyjności produktu, który zyskuje zainteresowanie oraz nabywców na rynkach innych niż rodzimy. Jest jednym i drugim, nie oznacza to więc, że kiedy z takich czy innych przyczyn nie funkcjonuje jako element wzrostu ekonomicznego, automatycznie przestaje być oczywistą miarą wartości produktu. Naturalnie, w wypadku uczestnictwa w gospodarce rynkowej oba aspekty są ze sobą sprzężone, konkurencyjność produktu zwiększa bowiem szansę na korzyści ekonomiczne. Tarpan był z sukcesem eksportowany, choć nie zrobił światowej furory (a przecież lubimy wymagać cudów), bo nabywców znalazł w Grecji i Iranie⁴³. Siłą rzeczy nie przyniósł też realnych korzyści ekonomicznych państwu polskiemu, o których w tamtych czasach trudno w ogóle mówić. Niemniej jednak z perspektywy dzisiejszej, kiedy wyraźnie podkreśla się, że celem każdego projektu, wspólnym dla projektanta i dla zleceniodawcy, jest „jakość projektu gwarantująca na tyle, na ile to możliwe, korzystne funkcjonowanie wyrobu na rynku”⁴⁴, należy uznać, że zainteresowanie polskim Tarpanem ze strony rynków zagranicznych było potwierdzeniem jego konkurencyjności jako produktu i, mimo takiej, a nie innej sytuacji ekonomicznej, wymiernym kryterium oceny jego wartości. Dodatkowo, wraz z końcem lat 70. działalność poznańskiego ośrodka produkcyjnego, w 1975 r. przemianowanego na Fabrykę Samochodów Rolniczych „Polmo” w Poznaniu, zdobyła też zainteresowanie włoskich przedstawicieli z ramienia FSO⁴⁵. Do współpracy ostatecznie jednak nie doszło, tym razem istotnie uniemożliwiły ją władze państwowe.

Innowacyjność a kwestia naśladownictwa

Obecnie, kiedy w konfrontacji z zasadami rządzącymi gospodarką rynkową zaczęto dostrzegać ogromną rolę projektowania przemysłowego w zwiększaniu konkurencyjności krajowej gospodarki, największy nacisk kładzie się na kategorię innowacyjności. Jest ona dziś nie tylko jedną z najistotniejszych

⁴² W. Wybieralski, *Wzornictwo w Polsce...*, s. 30.

⁴³ Zob. Z. Podbielski, *Historia powstania Tarpana...*

⁴⁴ P. Balcerzak, *O wzornictwie przemysłowym...*, s. 24.

⁴⁵ Zob. Z. Podbielski, *Historia powstania Tarpana...*



Fot. 5. Model 233 z przyczepą z 1974 r.

cech wzornictwa przemysłowego, ale również podstawowym kryterium weryfikacji jakości oraz rynkowej wartości produktu. Podkreśla się przy tym, że „poszukiwanie innowacyjnych rozwiązań jest stałym i otwartym procesem, a nie jednorazową akcją”⁴⁶, jako taki zaś „wymaga stałych i zorganizowanych działań”⁴⁷. Innowacyjność w naturalny sposób zakłada więc nie tylko wprowadzenie projektu w życie, ale przede wszystkim kontynuację związanych z nim procesów twórczych, nieustanne ulepszanie założeń i rozwiązań oraz wprowadzanie kolejnych modyfikacji, stosownie do potrzeb, warunków i oczekiwań. Zgodnie z nowoczesnymi kryteriami jest to zresztą wpisane w samą ideę wzornictwa przemysłowego, którego głównym założeniem jest „poszukiwanie, udoskonalanie, uniwersalizacja i indywidualizacja, szukanie prawidłowości i sprzeczności”⁴⁸. Oczywiście w kontekście historycznym wypada uznać, że zasady związane z jakimkolwiek planowaniem produkcji nie obowiązują w sytuacji funkcjonowania w gospodarce nierynkowej. Jednak także i na tym polu historia poznańskiego Tarpana udowadnia, że wcale nie oznacza to, że idea innowacyjności w znaczeniu, jakie dowartościowuje obecnie teoria wzornictwa, była obca polskim projektantom lat 70.

Pierwszych modyfikacji projektu dokonano jeszcze w fazie prototypowej, kiedy okazało się, że podzespoły z polskiej Syreny nie do końca sprawdzają się w konstrukcji samochodu o znacznie większym tonażu.

⁴⁶ P. Balcerzak, *O wzornictwie przemysłowym...*, s. 4.

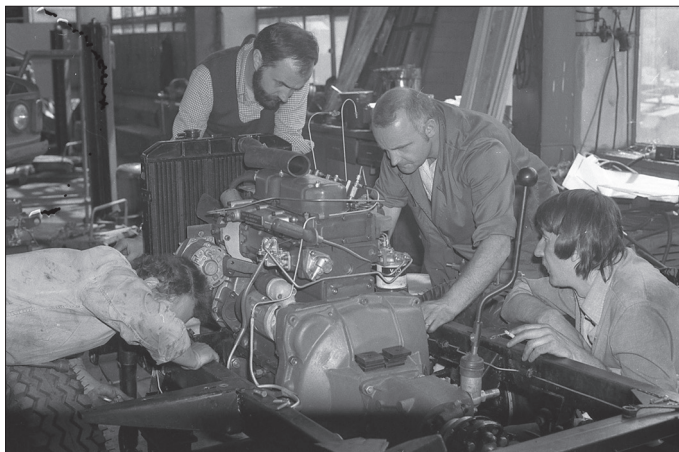
⁴⁷ *Ibidem*, s. 9.

⁴⁸ *Ibidem*, s. 4.

Postanowiono wówczas montować w Tarpanach dużo wydajniejsze silniki, używane w pojazdach marki Żuk i Warszawa⁴⁹. Już po wyprodukowaniu pierwszych aut serii startowej dostrzeżono konieczność zastosowania nowych rozwiązań. W tylnym zawieszeniu pojazdu wykorzystano amortyzatory teleskopowe, co znacznie zwiększyło funkcjonalność samochodu. Wprowadzono także szereg zmian kosmetycznych, zgodnie z najświeższymi możliwościami, jakie pojawiły się wraz z wprowadzeniem do produkcji aut marki Fiat 125p – wymieniono m.in. klamki i kierunkowskazy. Poprawiono również kształt foteli, a dzięki temu, że każdy z nich można było odchyłać niezależnie od siebie, dużo łatwiejsze było też zajmowanie miejsc w tylnej części osobowej. W światłach zastosowano reflektory z możliwością dwustopniowej regulacji natężenia w zależności od obciążenia pojazdu, dzięki czemu snop światła informował dodatkowo o ogólnym tonażu samochodu po załadunku. W części pojazdów montowano nowe 4-biegowe skrzynie biegów, ulepszano także wyposażenie elektryczne, a fotele przednie zastąpiono dużo wygodniejszą odchylaną kanapą. Równolegle produkowano również specjalne przyczepki, które zwiększały ogólną ładowność o kolejne 400 kg, a dzięki temu, że do ich budowy wykorzystywano elementy konstrukcyjne właściwego pojazdu, całość wyposażenia była jednolita stylistycznie. Dodatkowo na życzenia klienta montowano w Tarpanach specjalną blokadę mechanizmu różnicowego, która zwiększała komfort jazdy w wyjątkowo trudnych warunkach podłoża, przez co samochód nabierał charakteru auta terenowego. W 1978 r. wprowadzono do użytku model z silnikiem z Fiata 125p, również w 3 wersjach nadwoziowych. Prowadzono też intensywne prace projektowe nad modelem 234 z napędem na obie osie, a rok później wyprodukowano limitowaną serię pojazdów dla dziennikarzy z okazji wizyty papieskiej w kraju. Już w latach 80. powstały również prototypy wersji terenowych oraz kempingowych, a także nowy model o ładowności zwiększonej do 1000 kg, który wszedł do produkcji w 1983 r.

Lata 80. przyniosły jednak znacznie poważniejszą konieczność modyfikacji, w obliczu której kreatywność projektantów i konstruktorów stała się dla Tarpana kartą w grze o „być albo nie być”. W związku z wprowadzonym w 1983 r. programem oszczędnościowym państwa nad poznańskim

⁴⁹ Wszelkie szczegóły i dane techniczne przytaczam na podstawie opracowań z zakresu motoryzacji. Zob. Z. Podbielski, *Poznajemy samochody, Tarpan 233*, „Młody Technik” 9/1973, ss. 76–77 oraz S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji*, Wyd. Księży Młyn, Łódź 2012.



Fot. 6. Rok 1981 – montaż silnika diesla do modelu 239D

pick-upem zawisła realna groźba wstrzymania produkcji⁵⁰. Rozpoczęły się prace nad kolejną modyfikacją pojazdu, która pozwoliłaby zmniejszyć koszty i uchronić Tarpana przed całkowitym wycofaniem z rynku. Dotychczasowy silnik postanowiono zastąpić trzycylindrowym silnikiem diesla marki Perkins, stosowanym m.in. w ciągnikach Ursus. Oczywiście nie obyło się w związku z tym bez delikatnego uszczerbku na jakości (co zwykle podkreślają specjaliści w dziedzinie motoryzacji), nie jest to jednak niczym dziwnym – w obliczu zagrożenia produkcji praktyki tego typu powszechnie stosowane są również obecnie. Nowy, zmodernizowany model Tarpana 239D trafił na rynek w 1986 r. i był produkowany przez 6 następnych lat. Samochód doczekał się w sumie pięciu kolejnych odsłon w różnych typach nadwoziowych i przez lata znajdował zastosowanie w przeróżnych usługach i branżach, a projekty wersji terenowych z napędem na cztery koła stały się inspiracją dla konstruktorów późniejszego Honkera⁵¹. W obliczu współczesnych wartościowań tak pokaźna liczba członków „rodziny Tarpana”, nieustannie dostosowywanych do zmieniających się (zarówno na lepsze, jak i na gorsze) warunków i możliwości, wydaje się wystarczającym dowodem na to, że założenia innowacyjności, nawet jeśli wtedy jeszcze nie definiowano ich wprost, były praktykowane i funkcjonowały w myśli wzorniczej już w latach 70.

⁵⁰ Zob. Z. Podbielski, *Historia powstania Tarpana...*

⁵¹ Zob. J. Wortak, *Mustang – pierwszy z serii*, „Nowa Technika Wojskowa” 9/2015, ss. 56–61.

Warto w tym kontekście wspomnieć, że wraz z przedefiniowaniem kluczowych pojęć z dziedziny wzornictwa przemysłowego i wysunięciem na plan pierwszy kategorii innowacyjności, zmianie uległy także tradycyjne sposoby wartościowania podstawowych elementów procesu projektowego. W obliczu tych przekształceń pod znakiem zapytania staje kolejny zarzut wobec wzornictwa przemysłowego epoki gierkowskiej – oskarżenie o naśladownictwo zachodnich wzorców, swego rodzaju kopiowanie, które w znacznym stopniu wymusiła zarówno produkcja na licencjach, jak i wzrastające zapotrzebowanie na wzornictwo konsumpcyjne. Mimo że niektórzy nazywają to „powiewem Zachodu”⁵², nadal pokutuje przekonanie, że „trudno jest znaleźć pochodzący z tej dekady projekt, który wybiłaby się ponad przeciętność”⁵³, a sytuacja z lat 70. w znacznym stopniu przyczyniła się do tego, że u progu lat 80. wprawdzie produkowaliśmy wiele, ale „według sprowadzonych z Zachodu wzorów”⁵⁴ (co notabene podważa też znacznie tezy o rzekomym całkowitym odcięciu od Zachodu). Krytyka wszelkiego naśladownictwa wydaje się zresztą typowa dla rodzimych refleksji, bez względu na dziedzinę, jakiej dotyczą. Również w czasach współczesnych z wielką pasją negujemy wszystko, co „zachodnie” – z ironią podchodzimy do tego, co amerykańskie (za wyjątkiem tarcz antyrakietowych), z dystansem traktujemy też wszystko, co pochodzi z Unii Europejskiej (za wyjątkiem pieniędzy). Właściwie trudno jednoznacznie stwierdzić, czy obecnie mamy do czynienia z naturalnymi skutkami wieloletniego funkcjonowania w obrębie dyskursu bezwzględnej krytyki Zachodu, czy też dyskurs bezwzględnej krytyki Zachodu nie mógł trafić na lepszy grunt niż polska mentalność... Takich kontrowersji nie uniknęła też historia Tarpana.

Oczywiście sama idea samochodu typu pick-up pochodzi z amerykańskiej tradycji motoryzacyjnej. Wydaje się jednak, że w tym przypadku zarzucać twórcom Tarpana ślepe naśladownictwo to tak, jakby uznać, że możliwe jest stworzenie samochodu dostawczo-terenowego, który w niczym nie przypominałby żadnego innego samochodu tego typu. Znaczący motoryzacji zwykle uznają, że nadwozie poznańskiego pick-upa inspirowane było rozwiązaniami zastosowanymi w jednym z modeli marki Chevrolet. Zarzuty takie są jednak dość absurdalne, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę fakt, że projektowanie

⁵² Tak Krystyna Łuczak-Surówka określa kolekcje odzieżowe projektowane przez Barbarę Hoff, eadem, *Lata 70...*

⁵³ J.A. Mrozek, *Najciekawsze polskie projekty 1890–1990*, w: *O!to design. Spotkanie z polskim designem*, Fabryka Sztuki, Łódź 2010, s. 12.

⁵⁴ *Poużywajmy sobie. Historia polskiego wzornictwa...*



Fot. 7. Tarpan 239D z 1988 r.

przemysłowe rządzi się podobnymi założeniami, co każda inna dziedzina projektowa i uwzględnia się w nim również kwestie estetyczne, jak choćby dostosowanie stylistyki do krajobrazu. W każdą rodzimą wersję wpisana jest więc naturalna modyfikacja założeń, tworzona na potrzeby lokalnych warunków. Najistotniejszy jednak jest fakt, że kwestie związane z szeroko pojętym naśladownictwem w obliczu współczesnych redefinicji z zakresu teorii wzornictwa przestają być zarzutem. Podkreśla się dziś, że ostateczna ocena produktu pod kątem oczekiwań klienta szczególnie uwzględnia „zaprojektowanie zgodne z najnowszymi trendami techniki, mody, estetyki czy stylu życia”⁵⁵. Dostosowanie produktu do uniwersalnych wzorców staje się aktualnie dodatkowym walorem każdego projektu i jednym z najważniejszych kryteriów oceny innowacyjności produktu. Wydaje się, że w obliczu nowych doświadczeń i przewartościowań (czy może raczej dowartościowań) podstawowych pojęć z zakresu wzornictwa przemysłowego, rewizji – a może po prostu wnikliwego uzupełnienia – wymagają także refleksje historyków polskiego wzornictwa.

⁵⁵ P. Balcerzak, *O wzornictwie przemysłowym...*, s. 13.

Z peryferii na peryferie

Historia bywa niewdzięczna, bez względu na dziedzinę aktywności ludzkiej, jakiej dotyczy. Wiadomo, że wszelkiego rodzaju syntezy i podsumowania nie znoszą wyjątków od reguły, jaką starają się zarysować. W konsekwencji mogą jednak tworzyć zdeformowany, a przynajmniej przesadnie udramatyzowany obraz rzeczywistości, przestając być jej adekwatnym opisem. W kontekście szeroko pojętej myśli humanistycznej bezrefleksyjnie powtarzana maksyma, że „wyjątek potwierdza regułę”, zwykle się nie sprawdza i nie powinna wcale być brana pod uwagę. Każdemu zjawisku należy się odrębna refleksja, bo to właśnie wyjątki najlepiej świadczą o tym, że żadne bezwzględne reguły w nieustannie zmieniającej się rzeczywistości nie istnieją. Warto uświadomić sobie, że broniąc się przed odpowiedzialnością za „nie swoje” błędy i porażki, często wyrzekamy się jednocześnie również dumy ze swoich sukcesów, nawet jeśli na danym etapie nie było ich wiele. W istocie każdy system jest tylko czarem. Jeśli jesteśmy w stanie mu się oprzeć, działać i myśleć wbrew niemu, prędzej czy później musi prysnąć. Tak też stało się z epoką gierkowską oraz kolejnym, dużo bardziej dotkliwym (tym razem nie tylko dla polskiej państwowości i sytuacji społeczno-gospodarczej, ale i dla kondycji polskiego wzornictwa, zwłaszcza przemysłowego) kryzysem lat 80. Po nim nadeszły w końcu, od lat upragnione, czasy powszechnego dostępu do wszystkiego, co do których zresztą również mamy coraz większe obiekcje.

Gdyby poznański Tarpan był tylko nieudanym dzieckiem gospodarki centralnie sterowanej czy jedynie nędzną dekoracją kryzysu lat 70., zatonąłby wraz z nimi. Tymczasem stał się inspiracją dla (produkowanego do dziś w Lublinie) wielozadaniowego Honkera, a duchowymi spadkobiercami poznańskiej tradycji konstruowania aut terenowych stały się samochody marki Volkswagen (Caddy oraz Transporter), produkowane od wielu lat na „peryferiach” Polski, w fabryce wykupionej przez niemiecki koncern motoryzacyjny. Jak podkreśla Wojciech Wybieralski, „myśl i koncepcje często wyprzedzają realia, spełniają istotną rolę inicjującą, niemniej jednak na końcu zawsze liczą się realne wyroby funkcjonujące na rynku oraz w odbiorze społecznym”⁵⁶. Jeśli, w myśl współczesnych przewartościowań, chcieć mierzyć wartość produktu na podstawie długości jego „drugiego życia”, to na tle pozostałych osiągnięć wzornictwa przemysłowego lat. 70. trudno znaleźć Tarpanowi godnego konkurenta. Narodził się w czasach kryzysu

⁵⁶ W. Wybieralski, *Wzornictwo w Polsce...*, s. 4.



Fot. 8. Tarpan honker z 1989 r.

i przeżył czasy kryzysów kolejnych. Paradoksalnie natomiast, nie przetrwał jedynie ich końca. Jeśli bowiem uznać argument krytyków wzornictwa epoki gierkowskiej, ubolewających nad marnotrawieniem potencjału projektowego polskich twórców, wypada również uznać, że historia polskiego wzornictwa nie robi niczego innego. Przez ponad 20 lat produkcji Tarpan przemierzył wiele długich i wyboistych dróg. Wydaje się co najmniej niezrozumiałe, dlaczego z fabryki na peryferiach Polski trafił na peryferie refleksji z zakresu historii polskiego wzornictwa. Wielbiciele polskiej motoryzacji o Tarpanie nigdy nie zapomnieli. Choć budzi on wiele kontrowersji i przez jednych uznawany jest za jedno z najbardziej niedocenionych polskich osiągnięć w tej dziedzinie, przez innych zaś za technologiczny niewypał, który z samego faktu bazowania na polskich podzespołach na dłuższą metę nigdy nie miał racji bytu. Do dziś nie schodzi jednak z ust historyków i fascynatów rodzimej produkcji samochodowej. Muzeum Narodowego Rolnictwa w Szreniawie planuje otwarcie Muzeum Tarpana – stałej ekspozycji prezentującej zachowane do dziś egzemplarze pojazdów. Nie zapomniała więc i historia polskiego rolnictwa, w którego rozwój poznański pick-up niewątpliwie wniósł spory wkład. Historia polskiego wzornictwa natomiast uparcie milczy, choć to przecież jej, jak się wydaje, przyświecać powinna misja eksplorowania peryferiów, będących w istocie wciąż nieodkrytymi wyspami pełnymi skarbów. I nie chodzi tu o bezwzględną krytykę wciąż młodej i budującej swoje podłoże naukowe dziedziny, ale o prowokacyjną być może, lecz mimo wszystko – motywującą do twórczych, nieoczywistych i uczciwych poszukiwań. Wszak, jak zauważa Józef A. Mrozek: „każde czasy tworzą

swoje własne wyzwania – również wobec designerów – a ciekawe wyzwania prowokują do takich samych odpowiedzi”⁵⁷. Może najwyższy czas, by na tych odpowiedziach właśnie zaczęła koncentrować się myśl z zakresu historii polskiego wzornictwa. Kto wie, ile jeszcze takich Tarpanów wciąż kryje się za kulisami etykiet, jakie bezrefleksyjnie przyklejono rodzimym produktom tego okresu⁵⁸. Pozostaje mieć nadzieję, że w obliczu nowych doświadczeń i wzrastającego zainteresowania polskim designem, także i one doczekają się większej i głębszej uwagi, nie tylko w gronie specjalistów, ale i (za ich sprawą) szeroko pojętej opinii publicznej.

Zamieszczone w artykule fotografie pochodzą z prywatnego archiwum Dobiesława Wielińskiego, autora książek *Tarpan – furmanka z PRL-u* i *Tarpan – Konstrukcje*. Za ich udostępnienie serdecznie dziękuję. Za inspirację, nieocenioną pomoc i wszystkie cenne wskazówki szczerze podziękowania kieruję w stronę dr Weroniki Bryl-Roman.

Literatura

- Agnosiewicz M., *Druza Polska Edwarda Gierka – anatomia upadku*, <http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,9555/k,5> [20.12.2017].
- Balcerzak P., *O wzornictwie przemysłowym. Definicje, procedury, korzyści*, Wyd. Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, Warszawa 2007.
- Bryl-Roman W., *Inflacja designu?*, „Kultura Współczesna” 3/2009.
- Centkowski J., *Historia polskiego przemysłu jachtowego*, <http://www.superjachty.pl/pl/baza-wiedzy/przemysl-jachtowy-historia-i-wspolczesnosc/historia-polskiego-przemyslu-jachtowego-aut-jacek-centkowski.html> [20.12.2017].
- Frejlich Cz., *Subiektywny raport o stanie polskiego wzornictwa*, w: *O!to design. Spotkanie z polskim designem*, Fabryka Sztuki, Łódź 2010.
- Kieżun W., *Patologia transformacji*, Poltekst, Warszawa 2013.

⁵⁷ J.A. Mrozek, *Najciekawsze polskie projekty...*, s. 12.

⁵⁸ Warto wspomnieć choćby o polskim przemyśle jachtowym, który od dziesięcioleci cieszy się niesłabnącą popularnością na rynkach światowych. To właśnie na początku lat 70. w polskich stocznjach wprowadzono technologię budowy jachtów z laminatów poliestrowo-szklanych. Choć w tym okresie produkowano w dużej mierze na licencjach niemieckich, szwedzkich i amerykańskich, to z równym powodzeniem realizowano i eksportowano wówczas produkty polskich twórców. Wypada wspomnieć choćby serie jachtów „NEFRYT” i „OPAL II”, autorstwa W. Liskiewicza i E. Rejewskiego, jachty „CONRAD-54” zaprojektowane specjalnie z okazji regat Admiral’s Cup przez J. Młynarczyka, a skonstruowane pod kierownictwem R. Langerę czy serię jachtów kabinowych „VENUS” konstrukcji Z. Gibowskiego. Zob. J. Centkowski, *Historia polskiego przemysłu jachtowego*, <http://www.superjachty.pl/pl/baza-wiedzy/przemysl-jachtowy-historia-i-wspolczesnosc/historia-polskiego-przemyslu-jachtowego-aut-jacek-centkowski.html> [20.12.2017].

- Kijowski A., *Niedrukowane*, Niezależna Oficyna Wydawnicza NOWA, Warszawa 1978.
- Łuczak-Surówka K., *Lata 70. Życie na kredyt*, w: eadem, *Historia polskiego wzornictwa*, http://www.iwp.com.pl/historia_polskiego_wzornictwa [20.12.2017].
- Mrozek J.A., *Historia designu a historia sztuki*, „Kultura Współczesna” 3/2009.
- Mrozek J.A., *Najciekawsze polskie projekty 1890–1990*, w: *O!to design. Spotkanie z polskim designem*, Fabryka Sztuki, Łódź 2010.
- Mrozek J.A., *Polskie wzornictwo XX wieku*, <http://culture.pl/pl/artykul/polskie-wzornictwo-xx-wieku> [20.12.2017].
- Podbielski Z., *Historia powstania Tarpana – dobre założenia i...*, <http://klasyki.auto-swiat.pl/historia-powstania-tarpana-dobre-zalozenia-i/546bv2> [20.12.2017].
- Podbielski Z., *Poznajemy samochody. Tarpan 233*, „Młody Technik” 9/1973.
- PRL – DOŚWIADCZENIA, OCENY, SKOJARZENIA, komunikat z badań CBOS, oprac. R. Boguszewski, Fundacja Centrum Badania Opinii Społecznej, Warszawa 2014 [nr 61].
- Poużywajmy sobie. Historia polskiego wzornictwa*, <http://www.domoplus.pl/domofera/artykuly/146/pouzywajmy-sobie-historia-polskiego-wzornictwa> [20.12.2017].
- Sasanka P., *Polska Gierka – dekada przerwana czy zmarnowana?*, w: *Polski wiek XX: PRL od grudnia 70 do czerwca 89*, red. K. Persak, P. Machcewicz, Bellona, Warszawa 2010.
- Szelichowski S., *Dzieje polskiej motoryzacji*, Wyd. Księży Młyn, Łódź 2012.
- Tarpan mógł być pierwszym SUV-em. Nie wyszło*, <http://natemat.pl/97443,tarpan-mogl-byc-pierwszy-suv-em-nie-wyszlo> [20.12.2017].
- Włodarczyk W., *Dwa doświadczenia sztuki polskiej: rok 1950 i 1990*, „Czasy Nowożytne” 2001, t. 11.
- Wortak J., *Mustang – pierwszy z serii*, „Nowa Technika Wojskowa” 9/2015.
- Wybieralski W., *Elementy wzornictwa w projektowaniu technicznym*, Wyd. Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2012.
- Wybieralski W., *Wzornictwo w Polsce do 1989 roku na tle politycznym i gospodarczym*, Wyd. Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, Warszawa 2007.