

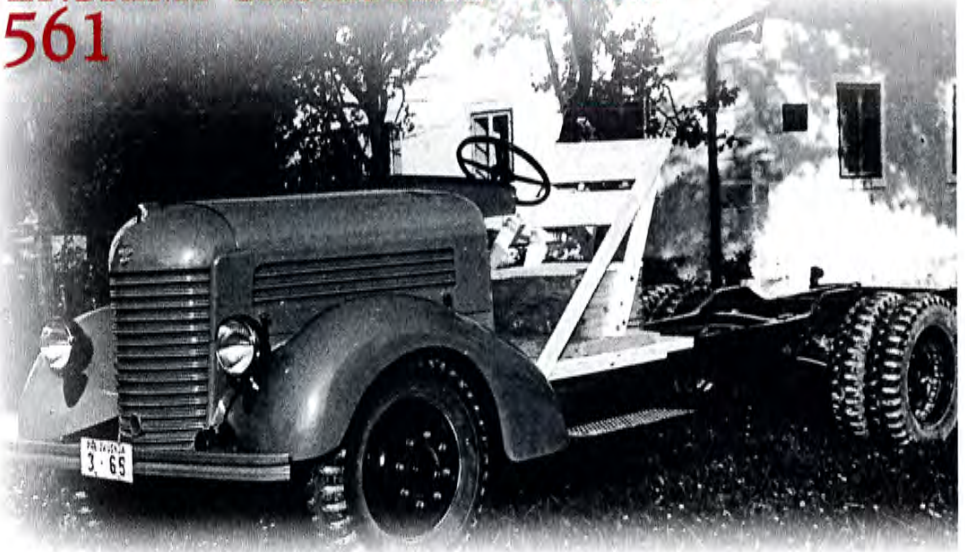
PIONIR MED SLOVENSKIMI GASILSKIMI VOZILI – STIŠKI PIONIR PI 561

✉: Gregor Arko

Ko sem se kot mlad fant smukal okrog »Tišlarije« – opuščene mizarske delavnice v samostanskih prostorih – sem skozi zaprašena okenska stekla pogosto opazoval velik rdeč tovornjak. Na videz zapuščen, a z zanimivo obliko mi je že takrat vzbudil zanimanje. Ko smo veliko let kasneje pripravljali gradivo za zbornik ob 90-letnici PGD Stična – bil sem zadolžen za predstavitev motorizirane tehnike – me je tovariš Lojze Ljubič, dobitnik Hacetovega priznanja, izzval, rekoč, da je treba ta avto enkrat predstaviti v Gasilcu. Mislim, da si ta poseben starodobnik to res zasluži. Žal sem predolgo odlašal, saj se je tovariš Lojze letos poslovil in s seboj odnesel premnoge spomine, anekdote ter podatke, povezane s Pionirjem.

Zgodovina tovarne, najbolj znane po imenu Tovarna avtomobilov Maribor (TAM), sega v prva leta 2. svetovne vojne, ko so Nemci v okupiranem Mariboru zgradili tovarno, ki je služila proizvodnji letalskih delov. Leta 1942 je bilo v njej zaposlenih preko 7000 ljudi. Zavezniki so med bombardiranjem tovarno dodobra porušili, da je konec vojne pričakala v precej slabem stanju. Takrat se je imenovala Tovarna letalskih delov Maribor Tezno, v njej pa so izdelovali enostavne kovinske izdelke – tudi jedilni pribor.

Junija 1945 je tovarno obiskal Josip Broz Tito in kmalu zatem je jugoslovanska Vlada odločila, da bo tovarna na-



Prihod Pionirja v Stično, 1957

menjena proizvodnji tovornjakov. V začetku so se poleg proizvodnje novih tovornjakov ukvarjali tudi s popravilom in sestavljanjem motornih vozil, ki jih je po vojni Jugoslavija dobila kot mednarodno pomoč.

Prvo vozilo v proizvodnji je bilo tovarno vozilo, imenovano Pionir. Izdelano je bilo po licenci češkoslovaške tovarne Praga. V času proizvodnje so bile uvedene mnoge izboljšave, ki so Pionirje precej oddaljile od češkega izvirnika Praga RN 13. V petnajstih letih proizvodnje so naredili preko 17000 vozil različnih izvedb. V tem času so v Jugoslaviji postali največji proizvajalec tovornjakov, avtobusov in pogonskih agregatov (motorjev).

Leta 1957 je tovarna odkupila licenco za proizvodnjo tovornjakov Deutz, nosilnosti 4,5 ton. Vanje so vgrajevali

30 % delov domače proizvodnje. Tovornjaki so bili znani po oznakah T 4500 in T 5000.

Leta 1961 se je tovarna preimenovala in dobila prepoznavno ime – TAM. Tovornjake in avtobuse je prodajala tudi v tujino, predvsem v »neuvrščene države«. Usmerila se je tudi v proizvodnjo vojaških vozil.

V najboljših letih – sredi 80-tih let – je bilo v TAM-u zaposlenih preko 8000 ljudi, od tega okoli 2000 žensk. Leta 1986 je iz proizvodnih obratov prišlo 200 000. vozilo. Izdelanih je bilo preko 90 tipov različnih vozil.

Razpad Jugoslavije je pomenil začetek konca za industrijskega giganta. Tovarna se po izpadu tržišča ni opomogla. Prišlo je do reorganizacije, ustanovljenih je bilo več družb, ki so nadaljevale njeno delo, leta 1996 pa je bil za vse družbe uveden stečaj.

Na pogorišču je vzknila nova družba – Tovarna motornih vozil Maribor. V lastništvu Viator&Vector je izdelovala avtobuse, dograjevala in predelovala je kamione Iveco ter izdelovala šasije. Po večletnih finančnih težavah je bil marca 2011 objavljen njen stečaj.

Na naših cestah še vedno – sicer bolj redko – srečamo TAM-ove avtobuse in tovornjake zadnjih serij. Mnogo slovenskih gasilskih društev ima vozila narejena prav na podvožjih TAM-ovih tovornjakov, legendarni »dajci« T 4500 in T 5000 pa so tarče ljubiteljev starodobnih vozil.

Iz zgodnejšega proizvodnega obdobja se je ohranilo le malo tovornih vozil. Po nekaterih podatkih so ohranjena samo



Odhod tovarišev Ljubiča in Zupančiča v Gorico, 1957

tri gasilska vozila Tam Pionir. Eno izmed njih je v lasti PGD Stična, ki velja za prvi v celoti v Sloveniji izdelan gasilski tovornjak.

31. 7. 1957 je takratna Občinska gasilska zveza Ivančna Gorica za potrebe PGD Stična – že takrat vodilnega društva v Zvezi – sklenila pogodbo s tovarno TAM za nakup tovornega vozila TAM Pionir PI-561, za šasijo z motorjem brez kabine, za ceno 2 835 000 dinarjev. Vozilo je bilo takoj na voljo. Iz Maribora sta ga v Stično pripeljala Ivan Zupančič in Lojze Ljubič. Ker vozilo ni imelo kabine, so jima v TAM-u iz neobdelanih desk izdelali preprosto klop z naslonom. Na poti domov sta se ustavila pri prvem kozolcu in iz lat potegnili nekaj snopov slame, s katero sta »tapecirala« trdo klop.

Vzporedno z nabavo vozila je bila s karoserijsko delavnico Avtoobnova iz Šempetra pri Novi Gorici sklenjena pogodba za izdelavo gasilske nadgradnje. Načrte zanjo je priskrbel Državni sekretariat za notranje zadeve. Vrednost pogodbenih del je bila ocenjena na 1 850 000 dinarjev. Rok za izdelavo je bil konec marca 1958. Sredi tega meseca je posebna komisija Državnega sekretariata pregledala izdelano vozilo in ugotovila, da je le-to izdelano po načrtih. Izdala je spričevalo za uporabo.

Ob prihodu vozila v Stično so gasilci ugotovili, da je vhod v garažo, pripravljeno za Pionirja, prenizek. Zavihati so morali rokave, v roke vzeti macole in »majzle« ter ročno »odšteti« del betonske preklade, da je vozilo lahko zapeljalo v garažo.

Gasilska parada, 1981

Pionir PI-561 ima 6-valjni 4-taktni bencinski motor z delovno prostornino 3468 cm³ in močjo 51,5 kW oziroma 70 KS. Nosilnost vozila je 3000 kg. V dvojni kabini je bil prostor za voznika in 10 gasilcev. Njegova največja dosežena hitrost je bila 80 km/h.

Po današnji Tipizaciji gasilskih vozil Gasilske zveze Slovenije bi bil Pionir PI-561 vozilo z oznako GV-1. Opremljen je bil s prenosno motorno črpalko Rosenbauer B2L iz leta 1928. Slednjo poganja Breuerjev 2-valjni 4-taktni bencinski motor boxer, moči 11,8 kW oziroma 16 KM. Zmogljivost črpalke je 600 l/min pri tlaku 8 barov in maksimalno sesalno višino 9 metrov. Ima dva izliva za priklop gasilske cevi po standardu C. Ohišje je narejeno iz lahke zlitine. Črpalka je obnovljena in razstavljena v predverju gasilskega doma v Stični in je v delujočem stanju.

Leta 1968 je staro Rosenbauerjevo črpalko zamenjala novejša črpalka Rosenbauer A75 VW. Za prevoz slednje je

bila kupljena tudi namenska prikolica Rosenbauer TSA 750. Črpalka je bila kot eksponat razstavljena na gasilski olimpijadi v Karlovcu leta 1966. Prikolico so pripenjali za kombinirano gasilsko vozilo Pionir PI-561, ki je imelo tudi drugo potrebno opremo, kot so sesalne in tlačne cevi, dvojak ter dva ročnika. Med »tehničnim« orodjem so bili krampi, lopate in sekira. Voda se je črpala iz vodnjakov, potokov ali vaških luž. Na vozilu so bila še 3-delna kljukasta lestev in kovinska kavla, nasajena na močnejši leseni drog – po domače »mačka«.



Armaturna plošča

Kljub skrbnemu vzdrževanju so se po desetletju uporabe na Pionirju začeli kazati znaki iztrošenosti in ne najboljše kvalitete izdelave. Po naročilu Občinske gasilske zveze Grosuplje je leta 1970 sodni izvedenec avtomobilske stroke – gospod Magušar – opravil podroben pregled tehničnega stanja vozila. Na 10 straneh dolgem poročilu je natančno popisal vse ugotovljene pomanjkljivosti ter predlagal ustrezna popravila in rešitve. Največ pripomb je bilo v zvezi z motorjem. Stiški gasilci so želeli v vozilo vgraditi Perkinsov diesel motor, a jim je Magušar to odsvetoval – razlog v zapisniku ni naveden. V zvezi s popravilom vozila je bilo kar nekaj težav, saj je bilo v tistem času že težko zagotoviti rezervne dele ter dobiti ustreznega in usposobljenega izvajalca del.

Vozilo v domačem kraju, 1970

Na podlagi Magušarjeve ekspertize je bilo vozilo kasneje urejeno in še naprej uporabno za gasilsko delo.

Pionir je bil vsestransko uporaben – leta 1969 so na letovanje na Debeli Rtič z njim odpeljali desetino gasilcev-pionirjev. Da je bil gasilski tovornjak v tistih časih res eminentna zadeva, priča zgodba, da je Pionir včasih služil tudi kot učilnica. Ko je gasilskemu podmladku padla motivacija za delo, so jim mentorji dovolili, da so se posedli na lesene klopi v zadnjem delu kabine, kjer so ponovno z veliko pozornostjo poslušali mentorje. Ob posebnih priložnostih jih je voznik po »vajah« odpeljal en krog po Stični ali kos poti do doma.

Kabina za moštvo

kupca v višini 5000 DEM. Jure Strmole, kasnejši predsednik PGD Stična, je predlagal, da se preuči možnost o donaciji vozila Tehničnemu muzeju Slovenije. Jure Strmole je bil znanec z g. Brovinskyim, zaposlenim v Tehničnem muzeju Slovenije na oddelku za cestni promet, ki je bil ideji zelo naklonjen. Vozilo je bilo za Tehnični muzej Slovenije zanimivo predvsem zaradi tega, ker je eno prvih gasilskih vozil, ki je bilo v celoti (motor, šasija in nadgradnja) narejeno v Sloveniji oziroma takratni Jugoslaviji.

Ideja je padla na plodna tla tudi v PGD Stična. Septembra 1997 je bila podpisna darilna pogodba med društvom in Tehničnim muzejem Slovenije. Že

naslednji mesec je bil Pionir PI-561 odpeljan v Bistvo. V muzejskih delavnica so obnovili stranska zaboja za orodje in zadnja blatnika, vse drugo je ostalo v originalnem stanju.

Tam Pionir PI-561 sta na pot v Bistvo med drugimi pospremila tudi Ivan Zupančič in Lojze Ljubič – gasilca, ki sta vozilo leta 1958 pripeljala iz Maribora v Stično.

Pionirja si lahko ogledate kot del stalne razstave na oddelku za cestni promet Tehničnega muzeja v Bistri. Stoji ob boku drugih eminentnih vozil.

Pionir je bil ponos stiških gasilcev v preteklosti – nanj smo ponosni tudi danes. ●

Kljukasta lestev

V operativni uporabi je bil Pionir do leta 1977, nato je bil vseskozi garažiran, vzdrževan in v voznem stanju. Po prihodu novega vozila GVC-16/30 TAM 125 T10 4x4 v društvo (leta 1981) v garažah PGD Stična za Pionirja ni bilo več prostora. Našel ga je znotraj stiškega samostana – v opuščeni delavnici »Tišlerije«. Leta 1987 je bila obnovljena barva njegove karoserije.

Sredi devetdesetih let prejšnjega stoletja je Upravni odbor PGD Stična »tehtal« možnost, da bi vozilo prodal. Društvo je celo prejelo ponudbo potencialnega

Pionir v Bistri

**Decembra
2020
smo se preselili
na NOVO
lokacijo**





WEBO Vrhnika

V NOVO OBDOBJE NA NOVI LOKACIJI

