

Perły polskiego designu

28 lutego 2010

Brytyjczycy od lat szaleją na punkcie przedmiotów vintage. Morris Cooper, sukienka Vivienne Westwood, czy trench Burberry sprzed 40 lat to marzenie kolekcjonerów. Moda na vintage dotarła oczywiście i do Polski.

I co ciekawe, w tym temacie wcale nie fascynują nas aż tak bardzo zachodnie marki. Większą frajdą dla kolekcjonerów jest zdobycie oryginalnych przedmiotów made in Poland.

Dzisiaj polskie wyroby z lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych przestają już być tylko brzydotą komunizmu, lecz nabierają nowego wymiaru. Ich pozyskanie to marzenie ambitnych kolekcjonerów polujących na unikatowy polski design, który jest nie do znalezienia w zachodnim wzornictwie. Takich przedmiotów pożądana jest wiele. Od ćmielowskich figurek po meble i samochody. Poszukuje się niepowtarzalnych wzorów, charakterystycznych tylko dla polskiej poodwilżowej nowoczesności. To między innymi meble ładowskie. Niegdyś funkcjonowały jako obowiązkowe wyposażenie domu czy gabinetu komunisty, który się dorobił, dzisiaj są unikatami. Produkowane przez 70 lat od 1926 r. przez krakowską spółdzielnię artystów ład osiągają horrendalne ceny na aukcjach. Meble ładowskie to dla kolekcjonerów charakterystyczne połączenie nowoczesności i tradycjonalizmu, funkcjonalnej prostoty z akcentami ludowymi. To niepowtarzalna i ciekawa odmiana polskiego art deco. Do niedawna nielubiany, bo kojarzony z poprzednią epoką, ładowski kredens czy stół, dzisiaj jest ciekawym, snobistycznym i bardzo drogim akcentem w salonie.

Na fali mody na PRL-owski vintage obudziły się też sentymenty do polskich samochodów. I w tym temacie, bez zaskoczenia, przedmiotem pożądanym jest... królowa polskich szos i poboczy. Legendarny samochód Syrena to sukces polskiej motoryzacji i

jak to często bywa – jest dziełem przypadku. Syrenka to uboczny produkt Warszawy. W planach FSO była produkcja maszynek do mięsa, ale konstruktorom udało się przekonać ówczesnego dyrektora fabryki, aby zamiast maszynek rozpocząć produkcję samochodu całkowicie skonstruowanego w Polsce.

I tak w 1957 r. narodziła się Syrena 100. Ostatni egzemplarz Syreny 105 zjechał z taśmy produkcyjnej w 1983 r. Niegdyś zwana „skarpetą”, „skorupą”, dzisiaj sprawia, że uśmiechamy się na jej widok, kiedy dumnie jedzie ulicą. Z roku na rok zyskuje na wartości. Żart sprzed lat o tym, że wartość syreny można podwoić, tankując ją do pełna, nijak ma się dzisiaj do rzeczywistości. Sprzedawana jako model zabytkowy osiąga cenę nawet 30 tys. W Bielsku-Białej, gdzie w latach 1972-83 była produkowana, trzy lata temu powstał Syrena Bielsko Klub. Należą do niego właściciele syrenek. Raz w miesiącu organizują zlot zwany Syreniadą, podczas którego dumnie przejeżdżają „skarpetami” przez ulice Bielska. Robi to podobno takie wrażenie na mieszkańcach miasta, że zatrzymują się i patrzą na legendarne samochody z nostalgią.

Kilka dni temu serwisy informacyjne nagłośniły akcję „Uratuj syrenkę”. Właściciele syrenek mają coraz większe problemy z dostaniem części do ukochanego auta. W internecie osiągają kosmiczne sumy, a kiedy się nie sprzedadzą, ich posiadacze zamiast obniżyć cenę sprzedają je na złom. To boli syreniarzy. Dlatego zaapelowali do Polaków, aby w ramach akcji ratowania syrenek przeszukali piwnice, strychy i garaże, gdzie mogły zapodziać się bezcenne części. Właściciele syrenek odkupią je po rozsądnych cenach. A wszystko po to, aby odrestaurować książniczkę polskich poboczy i poczuć ten dreszczyk emocji, kiedy siadając za wielką kierownicą słyszy się ten charakterystyczny hałas. Brak komfortu, jakichkolwiek urządzeń pomiarowych poza podstawowymi, całkowicie manualne sterowanie to wbrew pozorom dodatkowe zalety syreny.

Autor: Joanna Biszewska

Źródło: [eLondyn](#)