

## **PIONIER GOSTYŃSKIEJ MOTORYZACJI – JAN BULIŃSKI (1904-1964)**

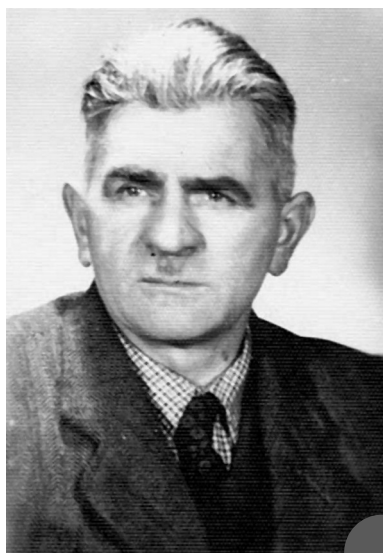
Jana Bulińskiego zaliczyć można z całą pewnością do pionierów gostyńskiej motoryzacji. Rozpoczynając w latach dwudziestych XX wieku swoją przygodę z samochodami, wiedział, że zawojują one świat. Nie pomylił się. Samochody, którymi jeździł, były pierwszymi na ulicach Gostynia i okolic. Rozwijając konsekwentnie swoją firmę transportową, stał się z czasem jednym z najbardziej szanowanych obywateli miasta. Szacunek ten przetrwał aż do jego śmierci. Uroczystości pogrzebowe, na które przyszły tłumy mieszkańców Gostynia, były nie tylko oddaniem mu hołdu, ale także protestem przeciwko prowadzonej przez władzę ludową polityce niszczenia gostyńskiej przedsiębiorczości, której Jan Buliński był symbolem.

Urodził się 26 marca 1904 roku w Koszkwie w rodzinie Walentego i Józefy z domu Budajczyk. Miał trzech braci: Stanisława, Franciszka, Walentego i siostrę Franciszkę. Na ziemi boreckiej żyli jego dziadkowie, wujowie i kuzynowie. Naukę rozpoczął w pobliskiej szkole. Wyróżniał się w nauce języka niemieckiego. Później jego ojciec został włodarzem i rodzina często zmieniała miejsce pobytu w różnych majątkach, by w końcu kupić własne gospodarstwo w Krajewicach.

Służbę wojskową odbywał w latach 1925-1927 w 7. Dywizjonie Artylerii Konnej stacjonującym w Poznaniu na Sołacz. Oddelegowano go do Gniezna, gdzie formowany był wówczas szwadron samochodów pancernych. Tam też zdobył wiedzę motoryzacyjną, którą wykorzystywał także po przejściu do cywila. Służbę zakończył w stopniu bombardiera.

Po przejściu do cywila zawarł związek małżeński z Magdaleną Rogasik z Łęki Wielkiej, gdzie w 1929 roku przyszedł na świat syn, również Jan. Jan senior cały czas szukał możliwości zarobku w swojej branży. Pierwszym krokiem było ukończenie kursu dla szoferów w Poznaniu. Po powrocie wraz z rodziną przeprowadził się do Ponieca, gdzie w 1930 roku urodziła się jego córka Janina. Wkrótce zawiązał spółkę z Waszyńskim i stał się współwłaścicielem firmy transportowej. Jeździł autobusem ford model 1929 AA Bus na trasie Gostyń-Rawicz. Jednak nie był to zbyt zyskowny interes. Mało chętnych korzystało wówczas z przejazdów. Ludzie jeździli przede wszystkim

rowerami, często kołmi, a najczęściej podróżowali koleją i pieszo. Podróż autobusem była dla wielu ludzi po prostu za droga.



*Jan Buliński*

Po pewnym czasie autobus został sprzedany, a Jan razem z rodziną przeniósł się do Gostynia. Najpierw zamieszkali w małym domku na ulicy Łaziennej. Później u Staśkiewiczów, na narożniku ulicy Kolejowej i Placu Karola Marcinkowskiego. Będąc w spółce z Janem Skorzybutem założył firmę przewozową „Autotransport Gostyń” i nabył dwa samochody ciężarowe – citroena 1928 AC 4 w kolorze zielonym i ciemnostalowego fiata 621. W prowadzeniu firmy jego prawą ręką został brat Stanisław. To on pomagał mu załatwiać wszystkie sprawy. Rychło wspólnicy nawiązali współpracę z kupcami gostyńskimi i wozili dla nich towar na trasie: Krobia-Gostyń-Dolsk-Śrem-Kórnik-Poznań.

Tymczasem znajomy Jana, Radoła, zakończył budowę domu przy ul. Leszczyńskiej 41 i zaproponował mu lokum u siebie. Rodzina Bulińskich mieszkała tam do pierwszych lat powojennych (z wyjątkiem kilku lat okupacji). Po rozwiązaniu spółki ze Skorzybutem 25 maja 1939 roku Jan Buliński zatrzymał fiata i otworzył własną koncesjonowaną firmę „Autoprzewóz”. Citroen został u byłego wspólnika. W 1933 roku państwu Bulińskim urodziła się kolejna córka, Halina, lecz po kilku miesiącach zmarła. W następnym roku przyszła na świat córka Teresa. Żona opiekowała się dziećmi i przyjmowała zamówienia.

W lutym 1939 roku Jan Buliński miał na tyle stabilną i wysoką pozycję finansową, że mimo niepewnej sytuacji politycznej, zdecydował się na zakup nowego samochodu. Był to upragniony chevrolet 157 w kolorze ja-

snowiśniowym. Samochód odebrał w Poznaniu. Chevrolet nie miał zrobionej szoferki, drzwi i „paki”. Była za to pokrywa maski, błotniki, przednia szyba i deska rozdzielcza. Za siedzenia służyły worki wypchane słomą. Szoferkę i „pakę” wykonano w Gostyniu w zakładzie Jana Grzymisławskiego. Jednak po pół roku użytkowania pojazdu wszystko zaczęło się sypać.



*Przy autobusie relacji Gostyń – Rawicz (lata trzydzieste XX wieku)*

W sierpniu 1939 roku nadeszło pismo nakazujące odstawienie chevroleta do punktu zbornego w Gnieźnie, a dla samego Jana – rozkaz mobilizacji do jednostki wojskowej w Gnieźnie. W Gostyniu narastał strach i niepewność. Wiele rodzin postanowiło uciekać przed Niemcami. Przed wyjazdem Jan zobowiązał swojego kierowcę Zygmunta Dungielskiego do opieki nad swoją rodziną i przetransportowania jej drugim samochodem firmy, czyli fiatem, w okolice Warszawy. Po smutnym pożegnaniu wyjechał. Przy odstawianiu pojazdu miał łzy w oczach. Wyrwał symbol fabryczny swojego chevroleta i zabrał ze sobą na pamiątkę niczym relikwie. Dungielski wykonał ostatni kurs do Poznania. W drodze powrotnej do Gostynia w Małachowie zatrzymało go polskie wojsko i zarekwirowało samochód. Wszystkie pakunki zrzucano do gospodarza na podwórze, a on został sam na środku drogi. Do Gostynia wrócił pieszo. „Pani Bulińska, nie pojedę z panią, bo nie mam czym!” – oświadczył. Zdał relację z ostatnich wydarzeń i na pożegnanie zostawił wojskowy dokument o zarekwirowaniu samochodu.

We wrześniu 1939 roku Jan Buliński walczył na froncie w składzie Armii „Poznań”, m.in. nad Bzurą. Dwukrotnie dostawał się do niewoli i dwukrotnie z niej uciekał. Żona wraz z dziećmi, podobnie jak wiele rodzin gostyńskich, na początku wojny udała się w kierunku Wrześni, gdzie była świadkiem ostrzału i bombardowań przez samoloty niemieckie kolumn uciekinierów. Szybko wrócili do Gostynia, nie widząc sensu dalszej tułaczki. 6 września 1939 roku obserwowali wkroczenie do miasta wojsk niemieckich.

Po zakończeniu walk Jan Buliński w mundurze wojskowym powrócił do Gostynia. Do miasta przywiózł go żołnierz Wehrmachtu, w cywilu kierowca. Dzięki dobrej znajomości języka niemieckiego rozmawiali całą drogę na temat motoryzacji – tak jak koledzy kierowcy, a nie jak wrogowie.



*Niemieckie zakłady naprawcze w Gostyniu (1939)*

Do domu dotarł nocą (w obawie przed aresztowaniem mundur został zniszczony). Jednak rodziny nie było w mieszkaniu. Od Radoły dowiedział się, że żona z dziećmi przebywa u rodziców w Łęce Wielkiej. Na drugi dzień skoro świt wsiadł na rower i popędził do najbliższych. Radość była ogromna. Po kilku dniach wraz z rodziną wrócił do Gostynia.

24 września 1939 roku komendant wojskowy Gostynia wprowadził na podległym sobie obszarze rozporządzenie, w myśl którego codziennie wymieniano 10 mężczyzn – zakładników. Byli oni przetrzymywani przez 24 godziny. Rozporządzenie wprowadzono: „celem utrzymania spokoju i porządku w mieście”. W przypadku zagrożenia żołnierzy lub obywateli niemieckich przebywających w grodzie nad Kanią przez Polaków zakładnicy

mieli być rozstrzelani. Rozporządzenie obowiązywało w Gostyniu do 23 listopada 1939 roku. W archiwum gostyńskiego Muzeum zachowały się odpisy list zakładników, zgodnie z którymi od 17 do 18 października aresztowani byli: Albert Jasiński, Marcin Bryl, Stefan Jurgawka, Albert Mika, Jan Buliński, Czesław Kaniasty, Józef Jankowski, Antoni Flak, Leon Paszkier, Franciszek Kordy.

Kiedy okupanci rozpoczęli przygotowania do aresztowania, a później rozstrzelania na miejscowym Rynku obywatele Gostynia i okolicy, Jan Buliński został ostrzeżony przez znajomego Niemca, że może znaleźć się na liście proskrypcyjnej. Przez kilkanaście dni ukrywał się. O miejscu kryjówki wiedziała tylko żona Magdalena. Po pierwszych falach represji i względnym uspokojeniu sytuacji w mieście, Jan Buliński rozpoczął pracę w niemieckich zakładach naprawczych wojskowych samochodów osobowych – naprawiał samochody (na terenie późniejszego zakładu „Pallas”). Pod koniec 1940 roku zakłady zostały przeniesione na wschód, a on otrzymał skierowanie do pracy w prywatnej firmie niemieckiej w Gostyniu. Była to firma Grünert, zajmująca się między innymi handlem skórami.

W czasie okupacji rodzina Bulińskich kilka razy zmieniała adres zamieszkania. Najpierw wyrzucona została przez Niemców od Radoły do innej kamienicy przy ulicy Leszczyńskiej. Wstępnie dostała nawet dwa pokoje. Trwało to jednak bardzo krótko. Jeden pokój należało niebawem oddać Niemce, u której żona Jana Bulińskiego dostała nakaz sprzątnięcia i palenia w piecu. Po jakimś czasie przywędrowała inna Niemka i znowu zostali wyrzuceni. Przyjął ich do siebie Prusiewicz. Użyczył małą izdebkę z kuchenką i toaletą na dworze. Tam mieszkali do końca okupacji niemieckiej.

W firmie Grünert w prowadzeniu interesu mężowi pomagała żona. Po pewnym czasie Jan Buliński otrzymał od „szefowej” polecenie wyjazdu do Wrocławia po odbiór nowego samochodu. Tam czekał na niego oliwkowobrazowy mercedes L 3000. Po rozpoczęciu wojny ze Związkiem Radzieckim w 1941 roku Niemcy powołali do wojska wszystkie rezerwy. Rozkaz stawienia się do służby wojskowej dostał wtedy również Grünert. Wszystkie obowiązki spadły więc na jego żonę. Bez „Johanna” nie dałaby sobie rady. Został jej prawą ręką. Miała do niego pełne zaufanie.

Pewnego dnia w byłych zakładach naprawczych, w których teraz mieściły się magazyny i garaże, wybuchł pożar. Znajdował się tam m.in. mercedes L 3000, którym na co dzień jeździł Jan Buliński. Samochód był już przerobiony i do napędu wykorzystywano holzgas (gaz drzewny). Kierowcy postawiono zarzut pozostawienia ognia pod kotłem i celowy sabotaż. Został aresztowany przez gestapo i przewieziony do więzienia w Lesznie. Stało się to w grudniu 1941 roku. Sytuacja była groźna. Polaka ostatecznie uratowała niemiecka szefowa. Zawiadomiła o sprawie swojego męża, który przyjechał

w mundurze z frontu na przepustkę i poświadczył za swojego pracownika. Zwolniono go z aresztu w samą Wigilię.



*W firmie Grünert (1943)*

Mercedesem L 3000 Jan Buliński jeździł niemal do końca niemieckiej okupacji. Pod koniec grudnia 1944 roku odwiózł nim żonę Grünerta do Sollingen – punktu docelowego w Rzeszy. Na pożegnanie Niemka dała mu ten samochód w prezencie. W drodze powrotnej pokonał linię frontu, przejeżdżając m.in. po palącym się moście. Kilka razy był też zatrzymywany przez żołnierzy niemieckich i radzieckich. Ci ostatni kilkakrotnie rekwirowali mu pojazd. Jednak dzięki własnemu wynalazkowi, który uniemożliwiał uruchomienie auta, zawsze odzyskiwał mercedesa. Za każdym razem, kiedy żołnierze zabierali mu samochód, uruchamiał nogą specjalną blokadę ukrytą za pedałem gazu – żołnierze brali samochód i po kilku kilometrach robili postój wyłączając silnik, którego później już nie potrafili uruchomić i zostawiali pojazd. Jan siedł za nimi i kiedy widział, że już nikogo nie ma w pobliżu, zdejmował blokadę i jechał dalej.

Do Gostynia powrócił w styczniu 1945 roku. Samochód „załadowany” był powracającymi do domów robotnikami przymusowymi z Polski i Związku Radzieckiego. Z początkiem lutego wznowił działalność swojej przedwojennej firmy transportowej. Następnego dnia wyruszył po towar do Poznania. Była to pierwsza tego typu firma, jaka rozpoczęła działalność w Gostyniu po wkroczeniu wojsk radzieckich. Pracownicy wozili towar do Poznania i z powrotem.

Nowa władza ludowa chciała jednak koniecznie Janowi Bulińskiemu odebrać pojazd, twierdząc, że jest to mienie poniemieckie. Gdy zaniósł do urzędu swoje zaświadczenia z roku 1939 o konfiskacie dwóch samochodów przez Wojsko Polskie i domagał się oddania własności, zawsze słyszał: „nic pan nie dostanie, bo to inne wojsko zabrało dobytek”. Gostyńscy urzędnicy kilkakrotnie próbowali odebrać mu samochód siłą, ale jego determinacja powodowała, że ostatecznie rezygnowali. Pewnego dnia przyszedł pisemny nakaz zapłaty za użytkowane mienie poniemieckie. Jan Buliński zapłacił stosowną sumę i mercedes dalej pracował na utrzymanie rodziny. W tym okresie firma miała już liczne zamówienia wyjazdu z towarem (mąką lub mięsem) na Ziemię Odzyskane, do takich miast jak: Karpacz, Szklarska Poręba, Jelenia Góra i Wałbrzych.



*Jan Buliński, kierowca autobusu PKS, podczas postoju w Śremie*

Spokój nie trwał jednak długo. Władze w całej Polsce nie pozwalały rozwijać się prywatnej inicjatywie, nakładając na właścicieli nowe i coraz większe podatki. Sytuacja pogorszyła się jeszcze bardziej, gdy rozporządzenia zaczął wydawać Hilary Minc, ówczesny minister przemysłu i handlu. Z miesiąca na miesiąc rosły domiary. Jan Buliński czuł, że musi się wycofać. Na jego samochód było wielu chętnych. Szykanowany przez komunistów realizujących hasło „walki o handel” zamknął firmę i sprzedał mercedesa.

Pragnął teraz spełnić swoje marzenie i kupić własny dom. Za pieniądze ze sprzedaży samochodu nabył posesję na ulicy Zielonej 18. Dom był

przestronny, miał duże podwórko, szopę i do tego piękny ogród. Podjął pracę w Spółdzielni Pracy „Mechanika”, a na początku lat pięćdziesiątych przeszedł do Państwowej Komunikacji Samochodowej. Jeździł autobusem chausson APH 47 głównie na trasie Gostyń-Poznań-Gostyń, ale zdarzały się też trasy dalekobieżne. W swoim domu udostępnił dwa pokoje na noclegi dla kierowców i dla konduktorek. Był bardzo lubiany przez swoich kolegów. Odznaczał się dużą życzliwością dla pasażerów, szczególnie osób starszych i dzieci.

W roku 1960 przeszedł na rentę. Pomagał jednak nadal synowi w prowadzeniu firmy taksówkarskiej. Zmarł 6 kwietnia 1964 roku. Pochowany został w głównej alei na cmentarzu parafialnym w Gostyniu.