

INFORMATOR

FABRYKA OSPRZĘTU SAMOCHODOWEGO

ŁÓDŹ, UL. PRZYBYSZEWSKIEGO 99. TEL. 402-40. TELEX 886223

POLMO



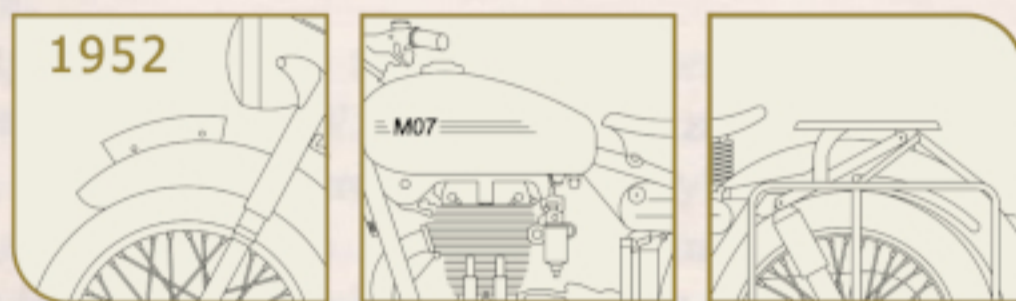
KWIECIEŃ 1978 ROK

INFORMATOR

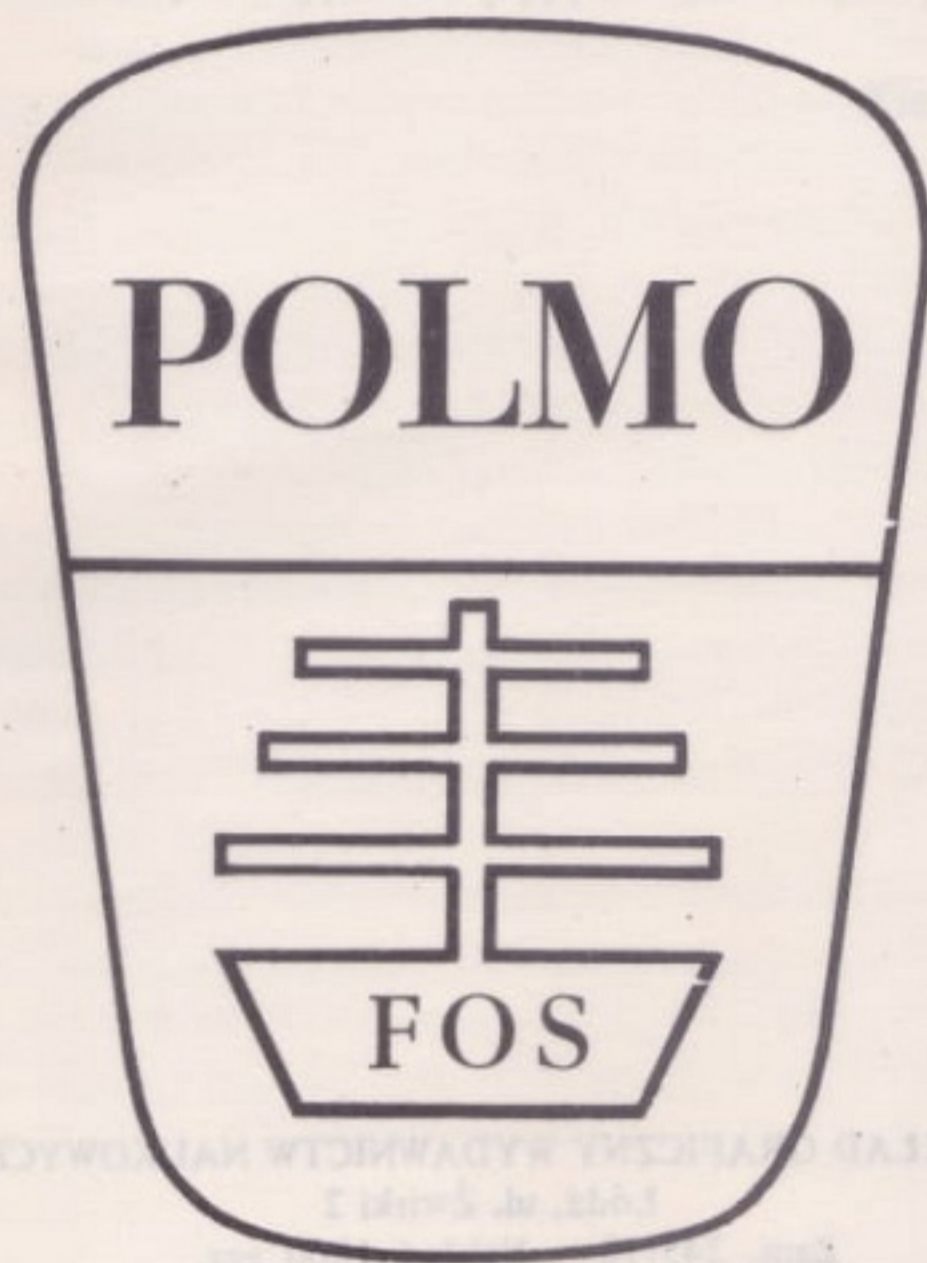
FABRYKA OSPRZĘTU SAMOCHODOWEGO

ŁÓDŹ, UL. PRZYBYSZEWSKIEGO 99. TEL. 402-40. TELEX 886223

Stowarzyszenie **M**iłośników



i **P**osiadaczy **M**otocykla **J**unak SFM



KWIECIEŃ 1978 ROK

INFORMATOR

FABRYKA OSPRZĘTU SAMOCHODOWEGO

ŁÓDŹ, UL. PRZYBYSZYSZYSKIEGO 99. TEL. 402 40. TERYX 886333



ZAKŁAD GRAFICZNY WYDAWNICTW NAUKOWYCH

Łódź, ul. Żwirki 2

Zam. 245/78 Nakład 1000 egz.

36/642

KWIECIEŃ 1978 ROK

Ten skromny informator o naszym zakładzie oddajemy do rąk Czytelników przy okazji jubileuszu 70-lecia istnienia Fabryki Osprzętu Samochodowego „Polmo”. Jest to pierwsza próba przedstawienia w ujęciu historycznym powstania i działalności produkcyjnej zakładu, który wniósł i w coraz szerszym zakresie wnosi poważny wkład w rozwój motoryzacji w Polsce.

Praca powstała tylko częściowo na bazie dokumentów źródłowych Wojewódzkiego Archiwum Państwowego w Łodzi. W znacznej części została napisana w oparciu o relacje byłych i obecnych, długoletnich pracowników fabryki. Szczególnie owocną pomocą w kompletowaniu materiałów służył autorom informatora inż. Roman Kusto – były dyrektor techniczny fabryki, człowiek który wiele lat życia poświęcił jej rozwojowi.

Wszystkim, którzy przyczynili się do wydania informatora – robotnikom, technikom, inżynierom, działaczom organizacji politycznych i społecznych, emerytom i aktualnie zatrudnionym w „Polmo” – serdecznie dziękujemy. Niech zawarta w tej pracy historia zakładu stanie się łącznikiem między pokoleniami ludzi, którzy swym wysiłkiem, swymi umiejętnościami i ofiarnością budują i rozwijają polską motoryzację.

Kierownictwo FOS „POLMO”
w Łodzi

WSTĘP

Powstanie naszej fabryki wiąże się ściśle z dziejami Łodzi jako ośrodka przemysłowego. Przypomnijmy więc najważniejsze fakty z jej historii.

W latach 20-tych XIX wieku na szczeblu władz Królestwa Polskiego zapadła decyzja o industrializacji kraju. Jej wyrazem było postanowienie namiestnika Królestwa Polskiego z dnia 18 IX 1820 r. o utworzeniu miast i osad fabrycznych, do których liczby włączono także Łódź. Pierwszych 10 tkaczy przybyło do Łodzi, posiadającej wówczas około tysiąca mieszkańców w roku 1823. W następnych latach zaczęły tu ściągać licznie następne rodziny tkaczy z Wielkopolski, Śląska, Czech, Saksonii, Słowacji. Już przed 1830 rokiem powstały takie przedsiębiorstwa, jak: „Tytusa Kopischa”, „Ludwika Geyera”, „Traugotta Grohmana” i „Gotfryda Maya”. W 1854 r. powstała największa w Łodzi fabryka – zakład Karola Scheiblera.

W latach 1850–1870 następuje doniosły postęp techniczny w manufakturach – fabryki przestawiono na napęd mechaniczny, wprowadzając równocześnie nowoczesne na ówczesne czasy maszyny przędzalnicze, selfaktory i krosna.

W 1872 r. było już w Łodzi 120 większych i średnich fabryk. O burzliwym rozwoju tego przemysłu świadczą najlepiej liczby: w okresie od 1870 do 1913 roku wartość produkcji włókienniczej wzrosła 6-krotnie i wynosiła 196 mln. rubli, a zatrudnienie robotników zwiększyło się 7-krotnie do około 100 tys. ludzi.

W porównaniu z włókiennictwem inne gałęzie przemysłu łódzkiego rozwijały się znacznie słabiej, spełniając tylko funkcję uzupełniającą dla miasta i jego mieszkańców. Jednak potrzeby coraz bogatszego w maszyny włókiennictwa zadecydowały w końcu o powstaniu przemysłu metalowego. Pierwszymi większymi firmami były: J. John (1867), Fabryka Maszyn i Odlewnia Żelaza Müller i Seidel S-ka (1896), Petrul i Dreillung (1887), Fabryka Maszyn St. Veigt i S-ka (1907) i inne. Fabryki te w przeważającej większości wyrosły na bazie zorganizowanych na przełomie XIX i XX wieku warsztatów rzemieślniczych, głównie ślusarskich i odlewniczych.

Pierwsza wojna światowa spowodowała olbrzymie straty w przemyśle łódzkim. Okupant niemiecki zniszczył lub wywiózł wiele urządzeń fabrycznych. Mimo to Łódź weszła w życie gospodarcze Polski niepodległej jako poważny ośrodek przemysłowy. Pierwsze pełniejsze rejestry statystyczne odnotowały w Łodzi na dzień 31 XII 1921 roku 1008 zakładów, w 1922 r. – 1083, a w 1923 r. – już 1145 fabryk, zatrudniających łącznie 111.949 ludzi.

Zakłady te reprezentowały różne gałęzie produkcji. W połowie 1921 r. Łódź posiadała 213 fabryk w przemysłach poza włókienniczych. Na pierwsze miejsce wysunął się przemysł metalowy, co spowodowało, że w 1921 roku powstał w Łodzi Oddział Polskiego Związku Przemysłu Metalurgicznego. Do największych wówczas przedsiębiorstw tej branży należały: Towarzystwo Akcyjne J. John Fabryka Maszyn i Odlewnia Żelaza, Fabryka Maszyn Młyńskich i Odlewnia Żeliwa, Fabryka Maszyn Tkackich i Odlewnia Żelaza, Łódzka Odlewnia Żelaza „Ferrum”, Bracia Müller i Seidel Fabryka Maszyn Włókienniczych i Odlewnia Żeliwa, Hugó Wagner Fabryka Motorów Spalinowych i inne. Według ówczesnych statystyk, w 1936 roku zarejestrowanych było w Łodzi ogółem 1946 fabryk, a wśród nich 194 zakłady metalowe.

Druga wojna światowa kończy ten rozdział historii przemysłu łódzkiego. Przychodzi okupacja i włączenie Łodzi do hitlerowskiej Rzeszy. Faszyzm niemiecki orientuje się doskonale, jak silnym i niebezpiecznym dlań ośrodkiem polskich sił patriotycznych i rewolucyjnych jest Łódź i jej klasa robotnicza. Rozpoczynają się aresztowania, represje, wywożenie ludzi do obozów, egzekucje. Równocześnie pracę fabryk dostosowuje się do potrzeb wojennych hitleryzmu. Po tym zaś, pod koniec tego okresu, gdy klęska jest już nieuchronna, Niemcy rozpoczynają grabież, wywożenie i niszczenie fabryk z całym ich majątkiem.

Po wyzwoleniu kraju w 1945 r. ani jedna fabryka łódzka nie ocalała w pełni. Z zarejestrowanych 735 przedsiębiorstw aż 294 były zniszczone niemal doszczętnie (wśród nich 44 zakłady metalowe, to jest 15 proc. tego przemysłu). W 184 fabrykach zanotowano całkowite lub częściowe zburzenie budynków, w 99 dewastację energetyki, w 227 zniszczenia urządzeń technicznych.

Uruchomienie oraz odbudowa przemysłu Łodzi były więc w pierwszych latach po wyzwoleniu podstawowym zadaniem – bardzo trudnym, wymagającym ogromnego nakładu sił, środków i ofiarnej pracy. Do przewyciężenia niezliczonych trudności przyczyniły się wówczas wysoki poziom świadomości klasowej łódzkich robotników organizatorska i polityczna działalność partii i władzy ludowej oraz pomoc ze strony Związku Radzieckiego, polegająca między innymi na zabezpieczeniu naszej gospodarki w podstawowe materiały i surowce. Przejęcie mocą ustawy z dnia 3 I 1946 r. na własność państwa podstawowych gałęzi gospodarki narodowej sprawiło, że i przemysł łódzki stał się własnością ogólnonarodową, stanowiącą integralny składnik szybko i planowo odbudowywanej ekonomii kraju.

Od tej chwili datuje się okres kształtowania się socjalistycznego przemysłu. Wraz z odbudową fabryk powstają nowe formy organizacyjne, co między innymi wyraża się w łączeniu małych i tworzeniu dużych przedsiębiorstw.

ZARYS DZIEJÓW FOS „POLMO“

Dla FOS „Polmo” droga do obecnego kształtu przedsiębiorstwa była wyjątkowo długa i skomplikowana. Z wielu powodów a jednym z nich była okoliczność, że w Polsce sprzed 1939 roku przemysłu motoryzacyjnego w pełnym słowa znaczeniu nie było. Istniał przemysł lotniczy i licencyjna, ilościowo mała produkcja samochodów na których rzecz pracowały niezliczone drobne wytwórnie prywatne o niejednorodnym profilu. Działania wojenne i akcje okupanta hitlerowskiego niemal doszczętnie pozbawiły Polskę sił wytwórczych w tych właśnie dziedzinach. Jednak tradycje oraz umiejętności ludzi pozostały.

Nasz zakład powstał na bazie 8 fabryk i firm założonych w końcu XIX i na początku XX wieku oraz w okresie międzywojennym i w czasie okupacji. Były to:

- Łódzka Odlewnia Żelaza „Ferrum”, Łódź, ul. Kilińskiego 121, założona w 1908 r. przez Edmunda Bauera,
- Fabryka Akcesoriów Samochodowych, Łódź, ul. Łąkowa 22, założona w 1929 r. przez Romana Klingera,
- „Przemysł Bawełniany Adam Osser i S-ka, Łódź, ul. Kilińskiego 222/226, zakład istniejący od 1903 r.
- Firma „Karol Küster i Synowie”, Łódź, ul. Piotrkowska 183, założona w 1922 r.
- Państwowe Warsztaty Samochodowe nr 2 w Łodzi, ul. Pogonowskiego 52,
- Zjednoczeni Budowniczowie Maszyn w Łodzi, ul. Pogonowskiego 56/58, firma prowadzona w czasie okupacji hitlerowskiej pod nazwą Vereinigter Maschinenbau,
- Państwowa Wytwórnia Części Lotniczych w Pabianicach, ul. Piotra Skargi 57 (dawniej Günther-Schwarz),
- Fabryka Wyrobów Tłoczonych i Blacharskich Kurt Günther, Łódź, ul. Kątna 3/5.

Najstarszą i najbliższą profilem produkcji naszej FOS „Polmo” była Łódzka Odlewnia Żelaza „Ferrum”, to też od 1908 r. czyli od jej założenia datujemy historię zakładu. Warto tu jednak wspomnieć, że wymieniony na drugim miejscu zakład, który wszedł też w skład „Polmo” – Fabryka Akcesoriów Samochodowych, w latach 30-tych wytwarzał już, prócz części samochodowych, całe zespoły części lotniczych i motocyklowych, silniki, urządzenia garażowe, przyczepy samochodowe oraz specjalistyczne aparaty kreślarskie, obliczając swą produkcję w 1936 r. na 1 mln 200 tys.zł i zatrudniając 250 robotników, 10 pracowników technicznych oraz 6 urzędników administracji.

Jednak powojenną kolebką „Polmo” stał się „Przemysł Bawełniany Adam Osser i S-ka” przy ul. Kilińskiego 222, 224 i 226. W latach 30-tych, już jako spółka akcyjna, fabryka ta zatrudniała 450-580 robotników i należała do najlepiej wyposażonych przedsiębiorstw w okręgu łódzkim. W czasie okupacji hitlerowskiej początkowo podlegała bezpośrednio Głównemu Urzędowi Powierniczemu-Wschód, Oddział w Poznaniu, Ekspozytura w Łodzi, potem zaś, w 1943 r. została sprzedana berlińskiej firmie „Filter und Mann” i przestawiona całkowicie na produkcję zbrojeniową, głównie części lotniczych i silników. Rzecz oczywista, że przed wyzwoleniem Łodzi większość produkcji i wyposażenia fabryki Niemcy wywieźli.

W styczniu 1945 r. zakład ten został objęty przez Tymczasowy Zarząd Państwowy i mianowany Państwową Wytwórnią Części Lotniczych, podlegającą Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego w Warszawie. W lutym fabryka otrzymała pierwsze swe kierownictwo, którym byli: dyrektor – JULIAN KURNICKI i kierownik techniczny – inż. STELMASZCZYK.

Wkrótce po przejęciu składników majątkowych „Przemysłu Bawełnianego” przedsiębiorstwo powiększać zaczęło kolejno o następne obiekty. I tak, 31 maja 1946 r. decyzją Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego przybywają składniki majątkowe Fabryki Wyrobów Tłoczonych i Blacharskich przy ul. Kątnej 3/5 zaś 1 czerwca 1946 r. – Państwowej Wytwórni Części Lotniczych w Pabianicach. Czasy te pamięta, datujący swój staż zawodowy od grudnia 1945 r., pracownik nasz Stanisław Gajewski.

W 1947 r. nadzór nad naszym przedsiębiorstwem przeszedł ze Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego do Centralnego Zarządu Przemysłu Motoryzacyjnego. Zmieniono też nazwę przedsiębiorstwa na Zakłady Silników Spalinowych nr 4 w Łodzi, ul. Kilińskiego 222, podporządkowując je Dyrekcji „Polskie Zakłady Silników Spalinowych”, Łódź, ul. Piotrkowska 183. Do tej samej dyrekcji należały wówczas: Zakład nr 1 w Bielsku, Zakład nr 2 w Andrychowie i Zakład nr 3 w Poznaniu.

W październiku 1947 r. Zakłady Silników Spalinowych nr 4 przejmują składniki majątkowe po firmie Fabryka Akcesoriów Samochodowych przy ul. Łąkowej 22, a w rok później powiększają swój stan posiadania o Państwowe Warsztaty Samochodowe nr 2 przy ul. Pogonowskiego 52. Kolejno, w lutym 1948 r. Dyrekcja „Polskie Zakłady Silników Spalinowych” przejmuje ze Zjednoczenia Przemysłu Odlewniczego w Radomiu Łódzką Odlewnię Żelaza „Ferrum” przy ul. Kilińskiego 121, która podlega jej jako Zakład nr 5.

15 września 1948 r. zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu przedsiębiorstwo Zakłady Silników Spalinowych, Łódź, ul. Piotrkowska 183 zostaje przemianowane na Wytwórnię Sprzętu Mechanicznego (z tym samym adresem), co powoduje równocześnie zmianę jednostki nadrzędnej na Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego w Warszawie, a także zmianę nazw fabryk podległych WSM na: Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego nr 1, nr 2, nr 3 itd. Jednak w 1950 r. likwidacji ulega dyrekcja WSM, a podporządkowane jej dotychczas fabryki zostają przekazane kilku różnym zjednoczeniom. W styczniu 1951 roku Minister Przemysłu Ciężkiego powołuje samodzielne przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego w Łodzi, ul. Kilińskiego 222. W skład przedsiębiorstwa wchodzi Odlewnia Żelaza „Ferrum” i obiekt

przy ul. Piotrkowskiej 183. Władzą zwierzchnią nowego tworu organizacyjnego zostaje Centralny Zarząd Przemysłu Motoryzacyjnego oraz Minister Przemysłu Maszynowego.

W następnych latach podporządkowanie organizacyjne zakładu zmienia się jeszcze kilkakrotnie. Podlega ona kolejno Ministerstwu Przemysłu Motoryzacyjnego poprzez Centralny Zarząd Produkcji Samochodów, Ministerstwu Przemysłu Maszynowego, a następnie Ministerstwu Przemysłu Ciężkiego. Zmieniają się też nazwy zakładu. W 1959 r. jako Zakłady Sprzętu Motoryzacyjnego nr 1, podległe bezpośrednio Zjednoczeniu Przemysłu Motoryzacyjnego, przedsiębiorstwo jest już wyraźnie ukierunkowane na produkcję gaźników i silników. Wówczas też zostaje powołana nowa dyrekcja ZSM w składzie: dyrektor naczelny – mgr. **IGNACY JAWORSKI**, gł. inżynier – inż. **ROMAN KUSTO**, z-ca dyrektora d/s administracyjno-handlowych – **JERZY ZADORECKI**.



Mgr inż. Roman Kusto pracował w zakładzie od 15.III.1946 r., początkowo jako kierownik ruchu, potem kolejno awansując był Głównym Inżynierem i I Z-cą Dyrektora d/s Technicznych. Doskonały fachowiec, lubiany w zakładzie. Przez wiele lat prowadził sekcję piłki nożnej i był prezesem klubu „Metalowiec”

18 lipca 1966 r. Minister Przemysłu Ciężkiego wydaje zarządzenie nr 67/Org/66 w sprawie zmiany przedmiotu działania i podporządkowania przedsiębiorstwa. Przedmiotem działania stają się nie tylko gaźniki, ale też pompy podające paliwo do silników samochodowych oraz pneumatyczne zespoły hamulcowe do samochodów ciężarowych i przyczep. Natomiast jeśli idzie o podporządkowanie, to zarządzeniem Ministra Przemysłu Maszynowego nr 15/20/Org/68 z dnia 21 II 1968 r. przedsiębiorstwo zostaje ulokowane w gestii tego resortu poprzez Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego. Z kolei decyzją MPM z dnia 4 XII 1968 nazwa Zakłady Sprzętu Motoryzacyjnego nr 1 w Łodzi zostaje zmieniona na obecnie obowiązującą Fabryka Osprzętu Samochodowego „Polmo”.

Na przestrzeni wszystkich tych lat i zmian organizacyjnych znaczący etapy rozwoju „Polmo”, kierownictwo przedsiębiorstwa także zmieniało swój skład. Obecnie przedstawia się on następująco:

Naczelny dyrektor – mgr inż. **STANISŁAW OSTROWSKI**

Główny Inżynier, I z-ca dyrektora – inż. **JERZY KUJAWA**

Z-ca dyrektora d/s produkcji i kooperacji – **ZDZISŁAW MAJEWSKI**

Z-ca dyrektora d/s inwestycji – mgr inż. **WIESŁAW CZUPER**

Z-ca dyrektora d/s ekonomicznych – mgr. **MARIAN ZWIERZYŃSKI**

33 LATA ROZWOJU PRODUKCJI

Historia rozwoju FOS „Polmo” w okresie jej 33-letniego powojennego istnienia obfitowała — zwłaszcza w pierwszych latach — w ciągłe zmiany asortymentu produkowanych wyrobów. Jak łatwo sobie wyobrazić, w ograbionym przez okupanta zakładzie baza techniczna i technologiczna, którą dysponowała grupa robotników oraz kierownictwo ustanowione w 1945 r. — była zdewastowana i skromna. Jednak dzięki ogromnemu poświęceniu i wysiłkowi załogi, która pod koniec roku liczyła 127 osób (w tym 7 pracowników inżynieryjno-technicznych), już w marcu uruchomiono produkcję. Początkowo były to części lotnicze oraz stalowe meble (taborety i łóżka szpitalne), potem wyroby z blach, takie jak pudełka do pasty, rozmaite puszki i rury do pieców węglowych. Wszystkie nowe uruchomienia były dziełem inwencji ludzi pracujących bezpośrednio przy maszynach, zakład bowiem nie dysponował jeszcze zapleczem technologicznym. Znamienne dla tego okresu było opanowanie produkcyjne technologii litografii na blasze oraz rozwój oddziału pras, głównie w zakresie wykrawania i tłoczenia.

W latach 1947–1948 nastąpił pierwszy krok w kierunku pracy zakładu dla motoryzacji. Wytwarzając nadal meble stalowe i przedmioty z blachy, fabryka przestawia się na produkcję jednocylindrowych silników wysokoprężnych. Były to silniki stacyjne typu S60 dla rolnictwa, a prócz tego chłodnice do ciągników Ursus C-45 i do samochodu ciężarowego Star 20. Nowe asortymenty spowodowały dalszy rozwój technologii robót blacharskich (głównie zwijania rurek) oraz lutowniczych, spawalniczych, galwanizerskich i malarskich. Zakład przystosowuje się do produkcji silników dokonując odpowiednich inwestycji, sprowadzając nowe obrabiarki, narzędzia pomocnicze, pomoce warsztatowe itp.

Warto tu zauważyć, że konstrukcja silników została opracowana w Centralnym Biurze Konstrukcyjnym nr 5, a ich produkcja w naszym zakładzie zapoczątkowała rozwój obecnej Wytwórni Silników Wysokoprężnych w Andrychowie, do której po pewnym czasie przeniesiono wykonawstwo silnika S60. Nasza fabryka podejmowała już wówczas kolejne, nowe inicjatywy produkcyjne.

W 1949 r. zakład nasz przekazuje wyrób opakowań blaszanych Hucie Ludwików w Kielcach, a mebli i innych artykułów metalowych dla gospodarstwa — przemysłowi terenowemu. W 1950 r. do produkcji wchodzi następne asortymenty motoryzacyjne: filtry olejowe do silnika samochodu Star 20, silniki wysokoprężne S61 i S62.

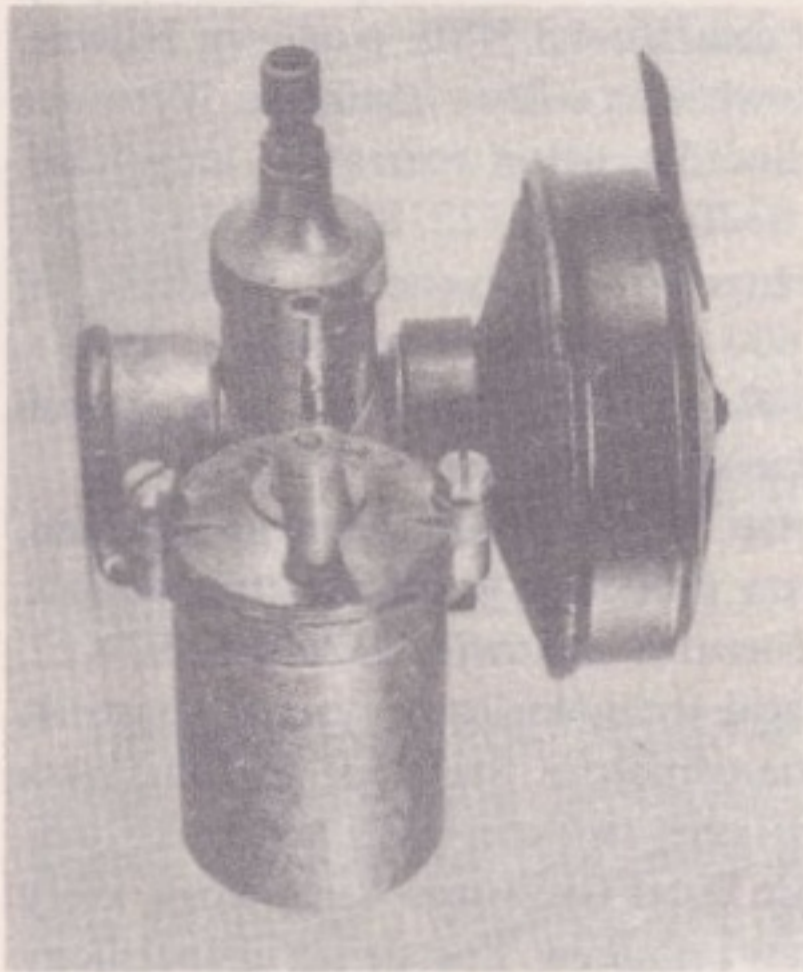
Rok później przedsiębiorstwo powiększa się o Odlewnię Żelaza przy ul. Kilińskiego 121, co pozwala rozszerzyć zakres działalności WSM o odlewy żeliwne. Od 1952 r. odlewnia ta przestawia się niemal całkowicie na odlewy silnikowe. Wytwarza odlewy kadłubów głowic, kół zamachowych, cylindrów, osłon rozrządu i innych do silników S60, S61, S62, S63, S64, a następnie do S320, S321, S322, S323, S324 i S326, wytwarzanych w Wytwórni Silników Wysokoprężnych w Andrychowie. Wielkość tej produkcji, wynosząca w początkowym okresie 600 ton odlewów rocznie, w 1948 r. wzrosła do 1200 ton, a w 1964 r. osiągnęła 2600 ton. Przyczyniło się to w sposób zdecydowany do rozwoju produkcji silników spalinowych w Polsce.

Rok 1952 zapoczątkowuje wyraźnie nowy etap w działalności naszego zakładu. Wówczas to bowiem WSM podejmuje po raz pierwszy produkcję gaźników która do dziś jest jedną z zasadniczych specjalności „Polmo”. Początek stanowiły gaźniki K49, K22, K12 na licencji ZSRR, obejmującej też dokumentację technologiczną, rysunki konstrukcyjne, pomoce warsztatowe i urządzenia kontrolno-odbiorcze. Stało się to bazą szkoleniową dla naszych fachowców i odskocznią dla własnej twórczej myśli konstrukcyjnej. W tym właśnie okresie powstaje w przedsiębiorstwie Dział Głównego Technologa, który podejmuje specjalizację kadry w produkcji gaźników i silników. Zostaje też uzupełniony i wzbogacony o nowe maszyny park obrabiarkowy zakładu. Rozwija się obróbka automatowa (zakupiono 12 automatów typu Leningrad). Wprowadzony zostaje wielowarsztatowy system obsługi. Wszystko to razem wpłynęło zasadniczo na wzrost wydajności i na zmniejszenie kosztów robocizny bezpośredniej w zakładzie.

Jednak i tak, zwiększające się zadania wymagały radykalnego powiększenia mocy produkcyjnych. Od sierpnia 1953 r. zakład uruchomił dodatkowo produkcję silników benzynowych typu „Ł”, wychodzą też kolejne typy gaźników. Rosną więc potrzeby dotyczące powierzchni i wyposażenia fabryki. Sytuację rozwiązało na tym etapie oddanie w 1955 roku do eksploatacji nowej hali produkcyjnej na gaźniki. Dzięki temu wkrótce ich asortyment powiększa się o gaźnik samochodowy G43 i motocyklowy G20. Nawiasem mówiąc, G43 stosowany jest do dziś w samochodach ciężarowych Star, a jego odmiana G35 stosowana była w samochodach osobowych „Warszawa” oraz dostawczych „Żuk” i „Nysa”. Zaś gaźnik motocyklowy G20 używany jest nadal w motocyklach o pojemności 125 cm³.

W tym samym 1955 r. rozpoczęto produkcję silnika SO3 zblokowanego ze sprzęgłem i skrzynią biegów przeznaczonego do motocykla „Junak”. Jego produkcja, jak i wyżej wspomnianych gaźników przygotowana została siłami własnego zaplecza technologicznego we współpracy z Biurem Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie i Politechniką Łódzką. Stopniowo ulepszany i modernizowany, silnik SO3 wytwarzany był w coraz większych ilościach (aż do 22 tys. sztuk w 1963 r.).

W tym czasie załoga zakładu liczyła już 835 osób zaś Dział Głównego Technologa – około 40 wysoko kwalifikowanych specjalistów. Wówczas też, w styczniu 1955 r., powstało własne Biuro Konstrukcyjne, które po roku przekształciło się w Dział Głównego Konstruktora (z działem konstrukcyjnym, oddziałem prototypów i działem badań) z obsadą 28 osób. Równocześnie, dla podniesienia poziomu zawodowego całej załogi, na terenie zakładu uruchomiono kursy przysposobienia przemysłowego oraz kursy czeladnicze dla tokarzy i ślusarzy.



Gaźnik G-16



Wyprodukowanie 10-tysięcznego silnika SO3 do motocykla „Junak” było dla załogi wielkim świętem

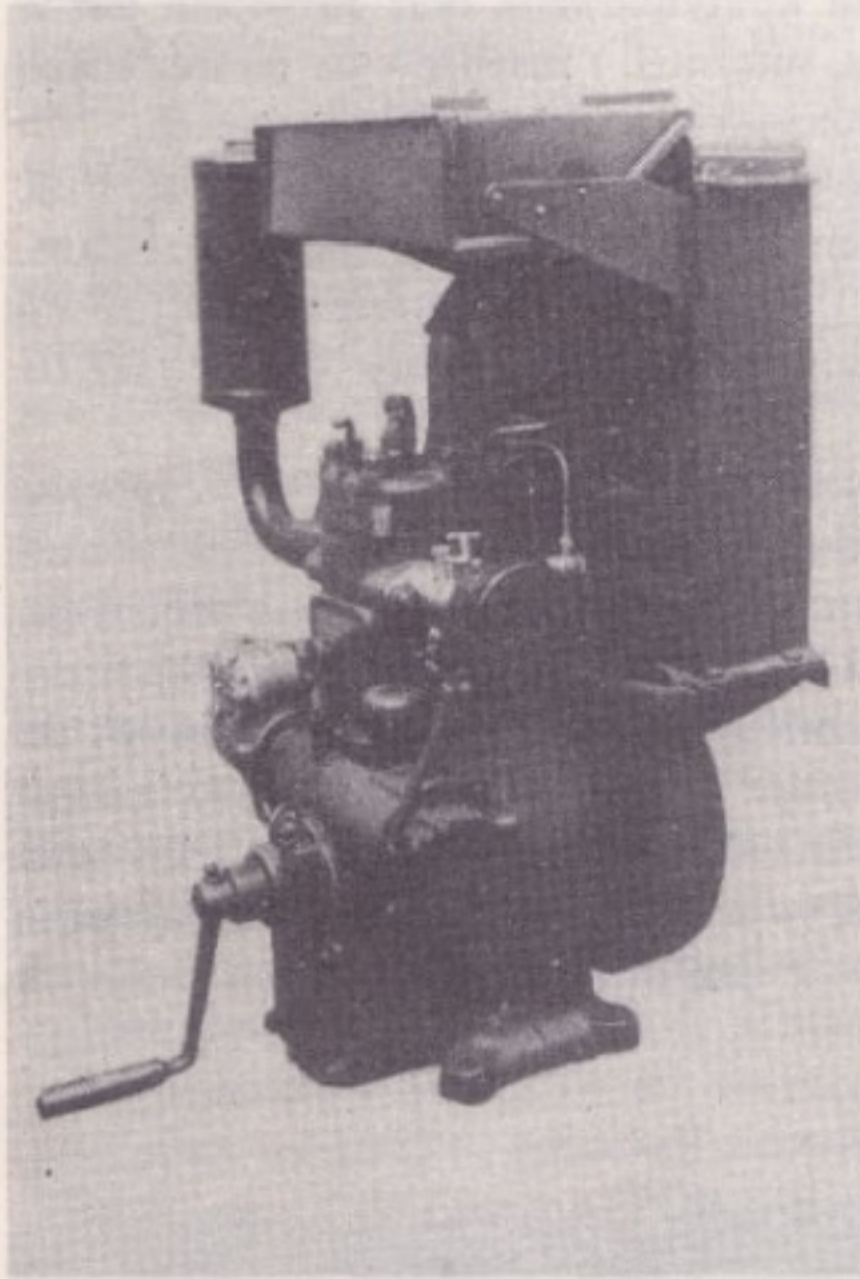
Jest to więc okres krzepnięcia pozycji przedsiębiorstwa wśród kooperantów motoryzacji, a także wśród inicjatorów postępu technicznego w tej dziedzinie.

Nowością 1956 r. jest gaźnik motocyklowy GM26U do „Junaka”, własnej konstrukcji, eliminujący import gaźników AMAL z Anglii. Z kolei w latach 1957–1959 powstaje i wchodzi do produkcji silnik stacyjny, również własnej konstrukcji, typu S101 łącznie z gaźnikiem GS26BL, znajdujący zastosowanie jako zespół napędowy maszyn budowlanych, agregatów prądotwórczych i innych maszyn roboczych. Silnik ten w wielu odmianach konstrukcyjnych wytwarzany jest w zakładzie do dziś.

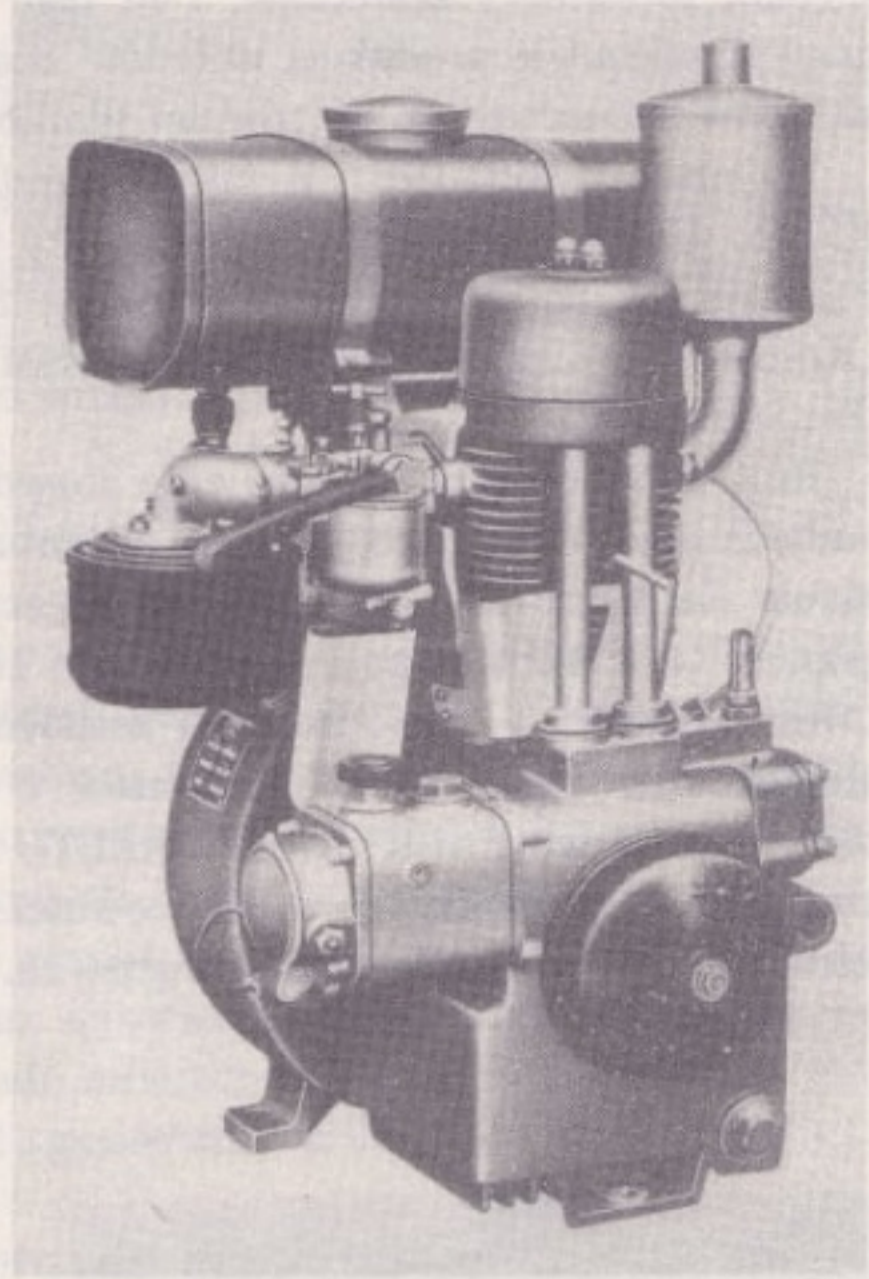
Następnymi osiągnięciami są dalsze uruchomienia produkcji gaźników G35, GM26U, rozwój wytwarzania silników SO3, Ł3/2 Ł6/3 S101, jak również podjęcie produkcji pomp paliwowych B51 oraz – własnej konstrukcji – PB82P do silników samochodów ciężarowych i osobowych.

Są to lata do 1963 roku. Załoga liczy 1497 osób. Wzrastający asortyment wyrobów i znaczne wzrosty produkcji wymagały już ilościowego zwiększenia parku maszynowego, a przede wszystkim wprowadzenia nowszych metod wytwarzania. Wobec tych potrzeb wprowadzono organizację gniazd obróbczych oraz oprzyrządowanie umożliwiające jednoczesną obróbkę kilku detali, w wykonawstwie gaźników stworzono taśmy montażowe z wymuszonym taktem pracy, a w wykonawstwie silników motocyklowych – montaż przepływowy z zastosowaniem specjalnego wózka montażowego. W ten sposób montaż stał się „pompą ssącą” dla oddziałów obróbczych.

W roku 1963, przy jak się wydawało pewnej asortymentowo produkcji i zmodernizowanych metodach wytwarzania, następuje jednak mocno krytyczny moment dla



Silnik Ł 3/2



Silnik stacyjny S101M

fabryki. Wobec decyzji zaprzestania produkcji motocykla „Junak”, nasz zakład musi ponieść wykonawstwo silników SO3 stanowiących sporą część całości dotychczasowych zadań fabryki. Powoduje to odejście około 400 osób z wyspecjalizowanej załogi, a równocześnie poszukiwanie nowych możliwości wykorzystania zwolnionych mocy wytwórczych.

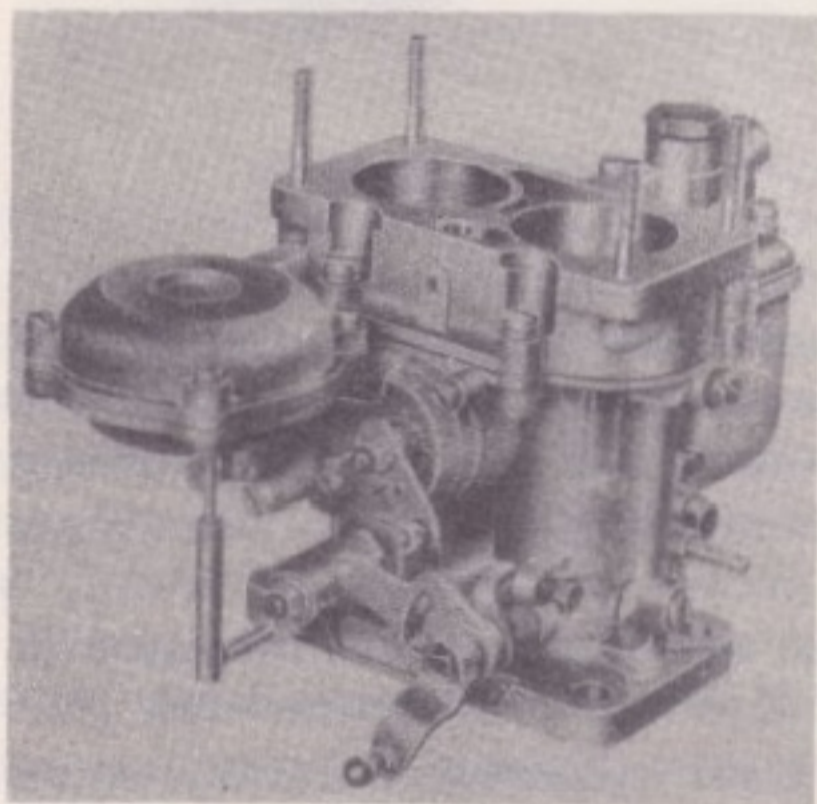
Możliwości te pojawiły się wkrótce w związku z zaistniałą potrzebą zwiększenia w kraju produkcji samochodów ciężarowych Star. Z początkiem 1964 r. następuje przeniesienie z FSC Starachowice do ZSM nr 1 w Łodzi wykonawstwa zespołów do powietrznych układów hamulcowych. Na asortyment tych zespołów składa się kilkanaście typów zaworów regulatorów i kilka typów sprężarek oraz elementy złączne do przewodów rurowych, stosowanych w układach hamulcowych samochodów „Star”, „Żubr” w autobusach „San” i przyczepach wytwarzanych w Sanoku i Koźuchowie. Nawiasem mówiąc, poziom konstrukcyjny tych wyrobów nie jest jeszcze wówczas najwyższy.

Przyjęcie przez ZSM nr 1 nowej produkcji o nowej specjalizacji, wymagało przeszkolenia kadry produkcyjnej i technologicznej, stworzenia odpowiednich warunków technicznych oraz rozpoczęcia od zaraz prac rozwojowych nad nowymi konstrukcjami dla ich opanowania i unowocześnienia. Cały ten kompleks działań przeprowadzono

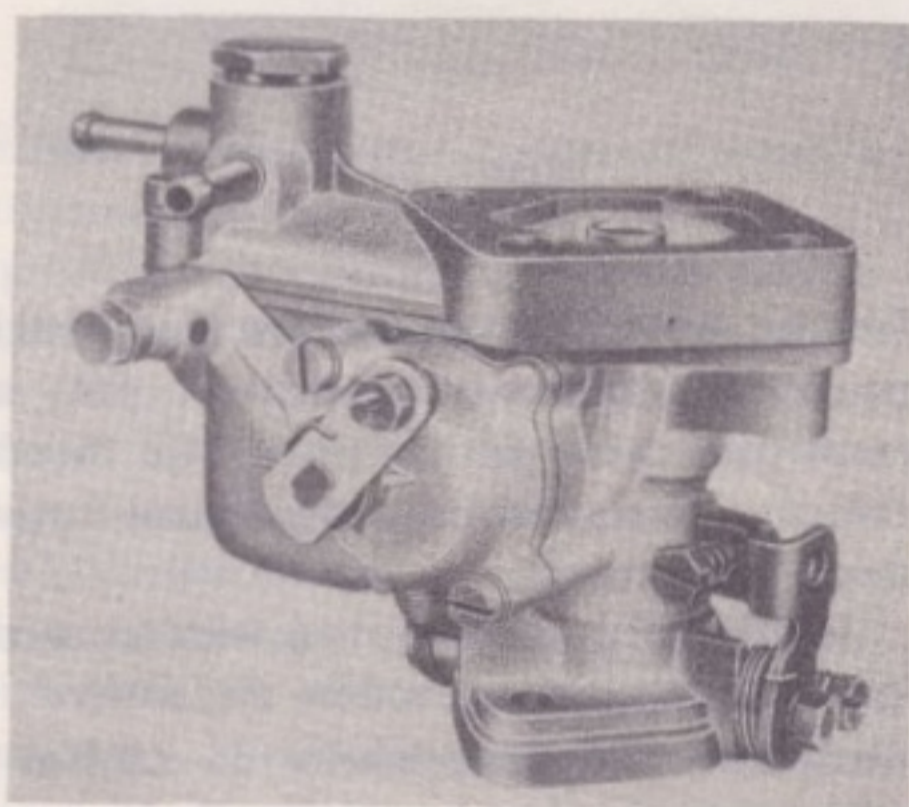
szybko, sprawnie i skutecznie. I od tego czasu kontynuowana oraz rozwijana jest w naszym zakładzie produkcja układów zasilania, sprężarek i zespołów do powietrznych układów hamulcowych, jak również silników stacyjnych S101 w kilku odmianach.

W latach 1965–1967 z taśmy montażowej schodzą sprężarki A66.61, X51.03, X51.20, C60.61, hamulcowe mechanizmy wspomagające X57.01 oraz elementy złączne. Powstają też nowe, własne konstrukcje takie jak gaźnik motorowerowy GM12F do „Komara”, mechanizm wspomagający HM21, sprężarka HS11, zawory X56.11 i HZ.01 do „Stara” 28/29.

Rok 1968 otwiera kolejny etap rozwoju przedsiębiorstwa. Już od 1967 r. fabryka podjęła prace nad uruchomieniem produkcji nowych licencyjnych zespołów układu zasilania dla Fiata 125p. W oparciu o licencje firm „Weber” i „Corona” rusza produkcja gaźnika 34DCHD oraz pompy paliwowej 1013.1 do Fiata 125p, a także na licencji firmy „Westinghouse” – nowoczesnych zespołów powietrznych układów hamulcowych do samochodów ciężarowych, autobusów i przyczep. W tym czasie, w 1968 r., zakład otrzymuje nazwę FABRYKA OSPRZĘTU SAMOCHODOWEGO „POLMO” i uruchamia swój oddział produkcyjny w miejscowości Dąbie (w ówczesnym woj. poznańskim), gdzie lokuje się wytwarzanie części złącznych. Całość przedsiębiorstwa liczy już wówczas 2227 osób.



Gaźnik 34DCHD do Fiata 125p



Gaźnik 28IMB do Fiata 126p

Jednak nie liczebność załogi jest tu najważniejsza, lecz fakt podjęcia produkcji licencyjnej, co stworzyło bazę do rozwoju konstrukcji nowoczesnej rodziny gaźników i samochodowych pomp benzynowych. Zakład w pełni docenił tę szansę. Podjęte zostają wszechstronne starania, aby stworzyć warunki zabezpieczające wysoki standard wykonawstwa. Odpowiednio do potrzeb przeprowadzone zostają inwestycje budowlane i

zakup maszyn oraz urządzeń, następuje radykalna zmiana organizacji produkcji i modernizacja rozwiązań konstrukcyjnych stanowisk montażowych. Uruchomione zostają nowe technologie, a równocześnie dzięki szybkiemu rozwojowi zakładowego zaplecza konstrukcyjno-badawczego powstaje silny ośrodek twórczej myśli technicznej.

Rok 1971 przynosi kolejną ważną dla „Polmo” decyzję przemieszczenia produkcji sprężarek z FSM Bielsko-Biała do Łodzi. Mimo trudności związanych z brakiem odpowiednich powierzchni, zakład podejmuje się tego dodatkowego zadania i do 1972 r. uruchamia wykonawstwo sprężarek: 440 – do samochodu ciężarowego „Jelcz” 315, 316 i 317, 441 – do maszyn budowlanych, 442 – do autobusu H100, 410 – do ciągnika C-385 i eksportowego do CSRS, 416 – do ciągnika C-355 oraz elementów do SP110 – do ciągnika C-330 i 335.

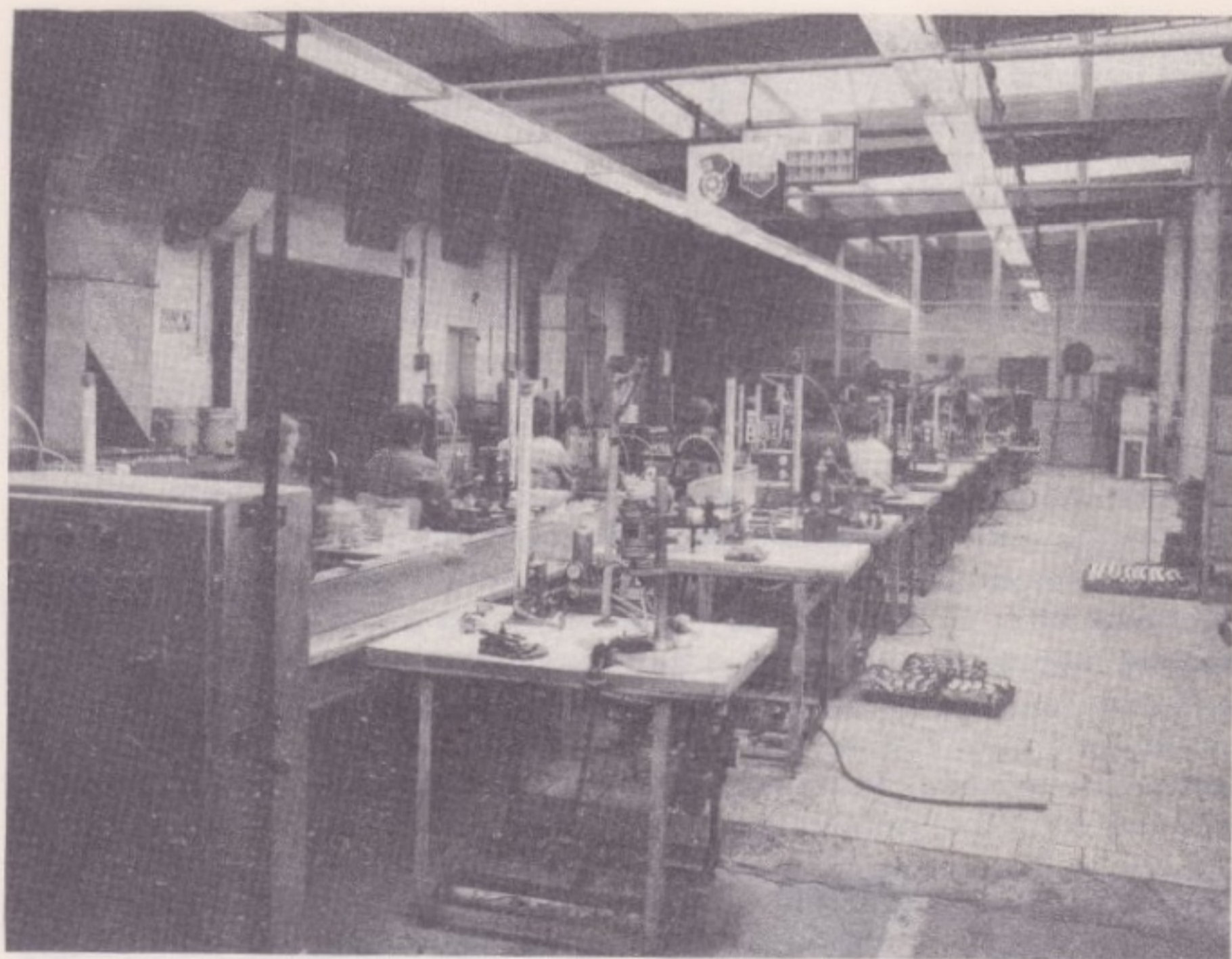
Załoga przedsiębiorstwa liczy już wówczas 2700 osób. W produkcji następuje ugruntowanie specjalizacji wytwarzania sprężarek powietrznych do układów hamulcowych. Uruchamiane są dalsze wyroby według licencji Vestinghouse'a oraz szereg konstrukcji własnych. Równocześnie jednak, w związku z przyspieszonym wzrostem produkcji samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów rośnie też zapotrzebowanie na zespoły hamulcowe, sprężarki i zespoły zasilania. Posiadane powierzchnie produkcyjne i moce FOS nie są w stanie już sprostać potrzebom motoryzacji w tym asortymencie wyrobów. To też decyzją władz zwierzchnich następuje przekazywanie, począwszy od 1973 r., produkcji zespołów do powietrznych układów hamulcowych do ZSM Praszka, ZSM Gniezno i POM Świdwin.

Pozwala to zwiększyć produkcję w pozostałych asortymentach. Zwiększa się ilość konstrukcji własnych. W tym też czasie, z uwagi na rosnące wymagania dotyczące ograniczenia toksyczności spalin, specjaliści „Polmo” podejmują się modernizacji gaźnika licencyjnego 34DCHD, w efekcie czego powstają jego odmiany 11-15.

W 1974 r. zakład uruchomił produkcję zespołów zasilania – gaźnika 28IMBl oraz pompy benzynowej 2128 do popularnego samochodu Fiat 126p. I do dziś trwają prace nad udoskonalaniem tych zespołów przede wszystkim w kierunku zwiększenia mocy silnika i ograniczenia toksyczności spalin. Prace te przyniosły kolejne 4 ulepszenia odmiany gaźnika i 2 pompy, a także modernizację i unifikację zespołów do Fiata 125p.

Z kolei w latach 1976-1977 podjęto w zakładzie wszelkie potrzebne działania dla uruchomienia produkcji gaźników i pomp do nowej odmiany Fiata 125p. Równocześnie poczyniono już przygotowania techniczne do uruchomienia produkcji sprężarek i pomp zasilających do przyszłego ciągnika licencyjnego MFP, którego produkcję rozpoczyna w najbliższym czasie „Ursus”.

Z konieczności ten przegląd rozwoju produkcji „Polmo” do końca 1977 r. jest bardzo skrótowy. W rok 1978 zakład wchodzi z nowymi zadaniami, mając w perspektywie najbliższych lat konieczną rozbudowę, zgodnie z potrzebami dynamicznie rozwijającej się w Polsce motoryzacji. Potrzeby te dotyczą nie tylko ilości i nowoczesności naszej produkcji, ale także jej wysokiej jakości, która od lat była i jest ambicją załogi „Polmo”. Dowodem tego są liczne znaki pierwszej jakości, uzyskane na wyroby zakładu w okresie ostatnich lat.



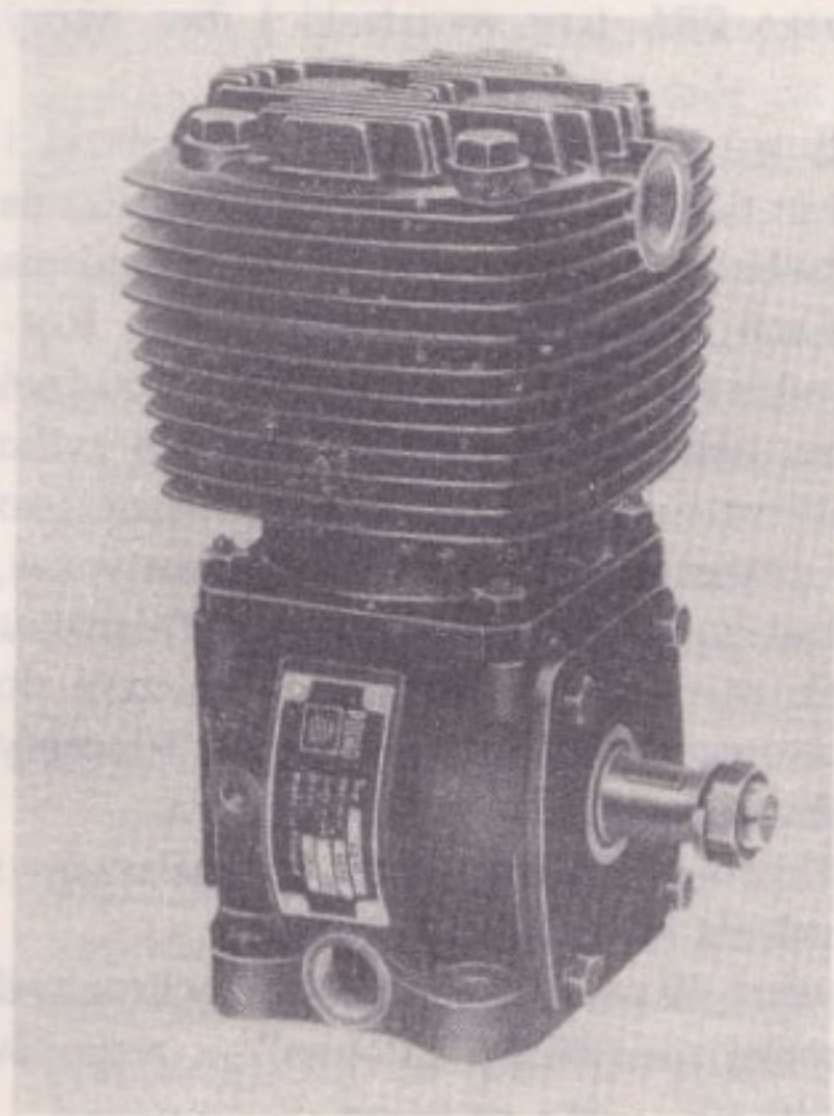
Nowa hala montażu gaźników i pomp

Po raz pierwszy w historii fabryki zezwolenie na oznaczanie znakiem „1” otrzymano w 1969 r. dla gaźników motocyklowych GM24–26U, a wkrótce po tym dla gaźników motorowerowych GM12F. Kolejne zezwolenia na oznaczanie „1” uzyskały następujące produkty zakładu: gaźniki samochodowe 34DCHD do Fiata 125p (1970 r.), zawory odcinające HZ 01 oraz regulatory ciśnienia 475.304 (1971 r.), dwuobwodowe zawory zabezpieczające 434.700 oraz zawory odwadniające HZ 02 (1972 r.), zawory przepływowe HZP (1973 r.), złącza kontrolne HP 02 (1974 r.), filtry przepływowe HF 01 (1975 r.), pompy paliwa 2128, 2144, 2156.0 (1976 r.) i zawory odcinające HZ 04 (1977 r.).

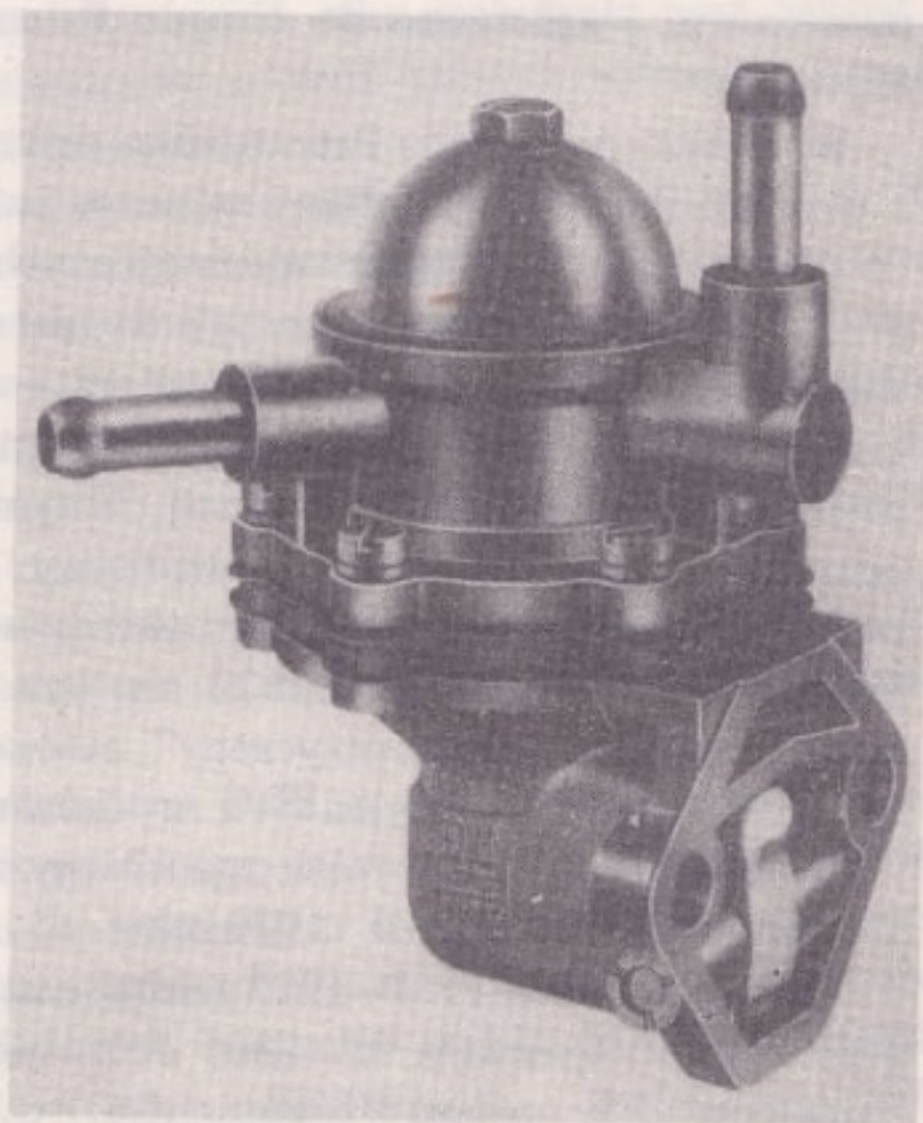
Na skutek zmian w asortymencie produkcji, zaniechania lub przekazania do innych zakładów produkcji niektórych wyrobów pod koniec 1977 r. fabryka oznaczała znakiem pierwszej jakości 6 swych wyrobów w 21 odmianach, co w przeliczeniu wartościowym stanowiło 22 proc. ogółu produkcji. W 1978 r. planowane jest zwiększenie ilości wyrobów i ich odmian oznaczanych znakiem jakości „1” do 35 szt. oraz uzyskanie zezwolenia na oznaczanie znakiem jakości „Q” pompy paliwa 2156* do samochodu Fiat 126p.

NOWATORSKA MYŚL – NOŚNIKIEM POSTĘPU

Wszystkie osiągnięcia „Polmo” na przestrzeni minionych lat, uzyskiwany w trudnych warunkach postęp techniczny oraz wzrost pozycji zakładu wśród przedsiębiorstw liczących się w przemyśle motoryzacyjnym – zawdzięczamy inwencji twórczej, ofiarności i uporowi w przezwyciężaniu przeszkód ze strony ludzi związanych z przedsiębiorstwem. Konstruktorzy i technolodzy, organizatorzy produkcji i wychowawcy załogi, racjonalizatorzy metod wytwarzania i wynalazcy, których nazwisk w pełnym składzie nie sposób wymienić, są autorami sukcesów „Polmo”.



Sprężarka HS-17



Pompa „Corona” 2128/0

Szczególnie znamienne są tu zdobycze ruchu racjonalizatorskiego i wynalazczego w zakładzie. W 1959 r, gdy była to jeszcze Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego, uzyskaliśmy pierwszy patent nr 42872 na wynalazek pracowniczy pt. „Gaźnik do silnika spalinowego”, którego współautorami byli mgr inż. Leszek Katuszewski i mgr inż. Włodzimierz Gaede. Następne lata przynoszą cały już szereg istotnych dla zakładu usprawnień racjonalizatorskich, choć nie było wśród nich wynalazku opatentowanego. Zasłużonymi racjonalizatorami tego okresu są między innymi: Jerzy Bühl, Zbigniew Jarmuła, Marian Kuciel, Kazimierz Łaska.

Rok 1969 przynosi następny patent nr 59202 na wynalazek pracowniczy pt. „Zawór odcinający z zaworkiem zwrotnym do przewodów instalacji powietrznych układów hamulcowych w pojazdach samochodowych”. Autorami tego wynalazku są: mgr inż. Edmund Lisiak, inż. Stanisław Łysio i Zbigniew Stokwisz. Zawór przez nich opracowany umożliwił odpowietrzanie odciętej części instalacji układów hamulcowych i zabezpieczenie przed przedostawaniem się do jej wnętrza wody.

Rok 1969 – co warto zanotować – jest rokiem przełomowym dla przedsiębiorstwa, jeśli idzie o ochronę patentową. W myśl zarządzenia nr 48 dyrektora Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego z dnia 31 X 1967 r. dotyczącego zabezpieczenia ochrony patentowej własnym opracowaniom oraz przeciwdziałania obcym prawom wyłącznym, w Dziale Głównego Konstruktora naszego przedsiębiorstwa zostało utworzone stanowisko do spraw ochrony patentowej, następnie zaś, w drugiej połowie 1970 r., zatrudniono tam rzecznika patentowego – Wacława Owsiaaka, który pełni tę funkcję w zakładzie do dnia dzisiejszego. Dzięki powstaniu tej fachowej komórki, już w 1969 roku opracowano i zgłoszono do Urzędu Patentowego PRL trzy wynalazki i dwa wzory użytkowe.

W 1970 r. do Urzędu Patentowego wpłynęły zgłoszenia na następne 3 wynalazki i 1 wzór użytkowy. Uzyskaliśmy wówczas patent nr 62330 na wynalazek pt. „Urządzenie do hamowania pojazdów mechanicznych, zwłaszcza samochodów do ciągnięcia przyczep”, autorami którego byli Stanisław Lach i Włodzimierz Drobniewski. Rozwiązanie ich pomysłu stosowane jest przez wszystkie następne lata w produkcji urządzeń hamulcowych, przy czym efekty ekonomiczne, obliczane w okresie czterech tylko pierwszych lat, wyniosły 3 mln zł. W tym samym roku zakład uzyskał świadectwo ochronne nr 20704 na wzór użytkowy pt. „Przenośne urządzenia diagnostyczne, zwłaszcza dla badań powietrznego układu uruchamiania hamulców, autorstwa Zbigniewa Stokwisa oraz patent nr 62622 na wynalazek pt. „Zawór sterujący, zwłaszcza do powietrznych hamulców przyczepy”, autorami którego byli: Stanisław Lach i Wincenty Szewczyk. Produkcja seryjna tych zaworów uruchomiona została w ZSM Praszka.

W następnym, 1971 roku, zgłosiliśmy do Urzędu Patentowego aż 5 wynalazków i 2 wzory użytkowe, zaś w 1972 roku – 3 wynalazki i 2 wzory użytkowe.

Łącznie w latach 1959–1977 zakład nasz uzyskał 40 patentów i wzorów ochronnych, przy czym największa ich ilość dotyczyła nowej specjalizacji „Polmo” – zespołów hamulcowych w oparciu o pneumatykę.

Tu warto zaznaczyć, że w 1974 r. zgłosiliśmy do opatentowania za granicą w 8 krajach wynalazek pt. „Zawór do instalacji sprężonego powietrza”. Do chwili obecnej



Inż. Stanisław Lach kierownik
Działu Konstrukcji Układów Ha-
mulcowych i Sprężarek. Wielo-
letni zasłużony racjonalizator.

zakład uzyskał ochronę patentową tego wynalazku w 3 krajach – we Francji, Włoszech i na Węgrzech.

W ciągu wszystkich tych minionych lat, równoległe z wynalazczością, rozwijał się w zakładzie ruch racjonalizatorski, bez którego prawdopodobnie nie mielibyśmy i wymienionych wyżej osiągnięć, gdyż – jak wiadomo – atmosfera twórcza musi być powszechna by zaistniał prawdziwy postęp. Atmosfera taka cechowała nasz zakład i mieliśmy oraz mamy całą plejadę racjonalizatorów spośród których wymienić trzeba **Stanisława Lacha, Zdzisława Knapa, Bronisława Kletę.**

W „Polmo” można zresztą zaobserwować systematyczny i stały rozwój myśli racjonalizatorskiej, dającej zakładowi konkretne, ciągle wzrastające korzyści ekonomiczne. Przyczyniały i przyczyniają się do tego giełdy pomysłów racjonalizatorskich, konkursy i turnieje młodych mistrzów techniki. Powstały już też, i są coraz liczniejsze, brygady racjonalizatorskie, które opracowują i wdrażają projekty nowatorskie. Zaś dla ukierunkowania działalności racjonalizatorskiej, rok rocznie ogłaszane są tematy do rozwiązania, premiiowane dodatkową nagrodą kierownictwa „Polmo”.

Do szeroko rozumianych osiągnięć w tej dziedzinie, służąc zachętą, pomocą i fachowym wsparciem, przyczyniły się w dużej mierze działające w zakładzie społeczne organizacje KTiR, SIMP i ZSMP.

Zakładowy Klub Techniki i Racjonalizacji w 1972 r. zajął pierwsze miejsce we współzawodnictwie na najlepszy Klub TiR wśród innych klubów Okręgowego Związku Zawodowego Metalowców w Łodzi, zaś w branżowym konkursie KTiR, w którym współzawodniczyło 36 klubów zajął drugie miejsce. Prócz aktywnych racjonalizatorów przyczynili się do tego niewątpliwie zakładowi aktywiści KTiR: **MARIAN KOMOROWSKI, BOGUSŁAW GŁOWINKOWSKI, ZDZISŁAW FENCENLOBEN, MIECZYŚLAW STEFANIAK** i wielu innych.

Działalność KTiR wspomagana była i uzupełniana, a także inspirowana często przez zakładowe koło Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich, które liczy obecnie w „Polmo” 67 członków prowadząc – prócz statutowej swej pracy – sekcję samochodową SIMP. Koło to wspólnie z sekcją organizowało liczne narady naukowo-techniczne dotyczące problematyki hamulców w pojazdach samochodowych i przyczepach (wzięło w nich udział ogółem przeszło 400 osób z ponad 90 instytucji i zakładów zainteresowanych tą tematyką). Koło SIMP organizowało także liczne odczyty szkoleniowo-propagandowe, kursy fachowe i wyjazdy dokształcające, zarówno krajowe jak i zagraniczne. M. in. były to wyjazdy do ZSRR, NRD, CSRS, WRL.

Poważnym osiągnięciem koła SIMP było zdobycie w 1971 roku wyróżnienia NOT za wybitne osiągnięcia techniczne, to znaczy za opracowanie powietrznego układu hamulcowego do samochodów „Star” 28 i 29. Wyróżniony za to został zespół w składzie: inż. inż. W. Drobniewski, S. Lach, W. Lesiak, W. Opasewicz.

Koło SIMP i Klub TiR współpracowały i współpracują stale z zakładową organizacją młodzieżową, dzięki czemu istnieje w „Polmo” klimat do rozwijania inwencji i ambicji wśród młodej załogi. Jej podstawowa wiedza jest stale uzupełniana i kwalifikacje podnoszone, od pierwszej chwili przygotowania do zawodu. Jest to dla naszego zakładu sprawa niezwyklej wagi, gdyż od wychowania młodych kadr, prawidłowego kształtowania ich świadomości i kwalifikacji zawodowych zależało w historii przedsiębiorstwa bardzo wiele.

Dlatego też trzeba tu zaznaczyć rolę Zasadniczej Szkoły Zawodowej, zorganizowanej na terenie zakładu w latach sześćdziesiątych, której dyrektorem był inż. Tadeusz Dragan. Szkoła ta kształciła i wychowywała robotników do zawodów: ślusarz narzędziowy i tokarz. Z kolei od 10 już lat przysparza zakładowi wykwalifikowanych kadr Międzyzakładowa Szkoła Zasadnicza, która kształci młodzież w takich specjalnościach, jak: monter układów zasilania, tokarz, ślusarz. Szkołą, w której również zdobywa zawód młodzież naszego zakładu, jest otwarta w 1974 r. przez Kuratorium Okręgu Szkolnego w Łodzi – Zasadnicza Szkoła Dokształcająca przy ul. Nałkowskiej 2, wypuszczająca w świat dobrze przygotowanych monterów układów zasilania, tokarzy i ślusarzy. Szkoła ta we wrześniu 1977 r. otrzymała nazwę Zasadniczej Szkoły Mechanicznej pod patronatem przemysłu motoryzacyjnego, a jej program nauczania został poszerzony o nową specjalność – mechanika silników spalinowych. Każdego roku mury tych szkół opuszcza około 70 absolwentów zasilających „Polmo”.

Nad młodzieżą naszą opiekę koleżeńsko-wychowawczą sprawuje organizacja ZSMP, starając się stworzyć jej warunki do szybkiego zaadaptowania się w pracy oraz do rozwijania swych ambicji. Organizacji tej, a przede wszystkim pracy polityczno-wychowawczej Komitetu Zakładowego PZPR, który opiekuje się naszym młodzieżowym aktywem i inspirowanie działalność koła ZSMP, zawdzięczać należy dobrą atmosferę wśród młodych pracowników. Sprzyja ona dobremu samopoczuciu w pracy, dobrym jej wynikom oraz rozwijaniu się ambicji. Jednym z wyrazów tego jest fakt, że w ostatnim 1976/1977 roku szkolnym studiowało na wyższych uczelniach 25 pracowników „Polmo”, do szkół średnich uczęszczało 166, a 176 podnosiło swe kwalifikacje na rozmaitych kursach zawodowych. Młodzież nasza każdego też roku bierze udział w

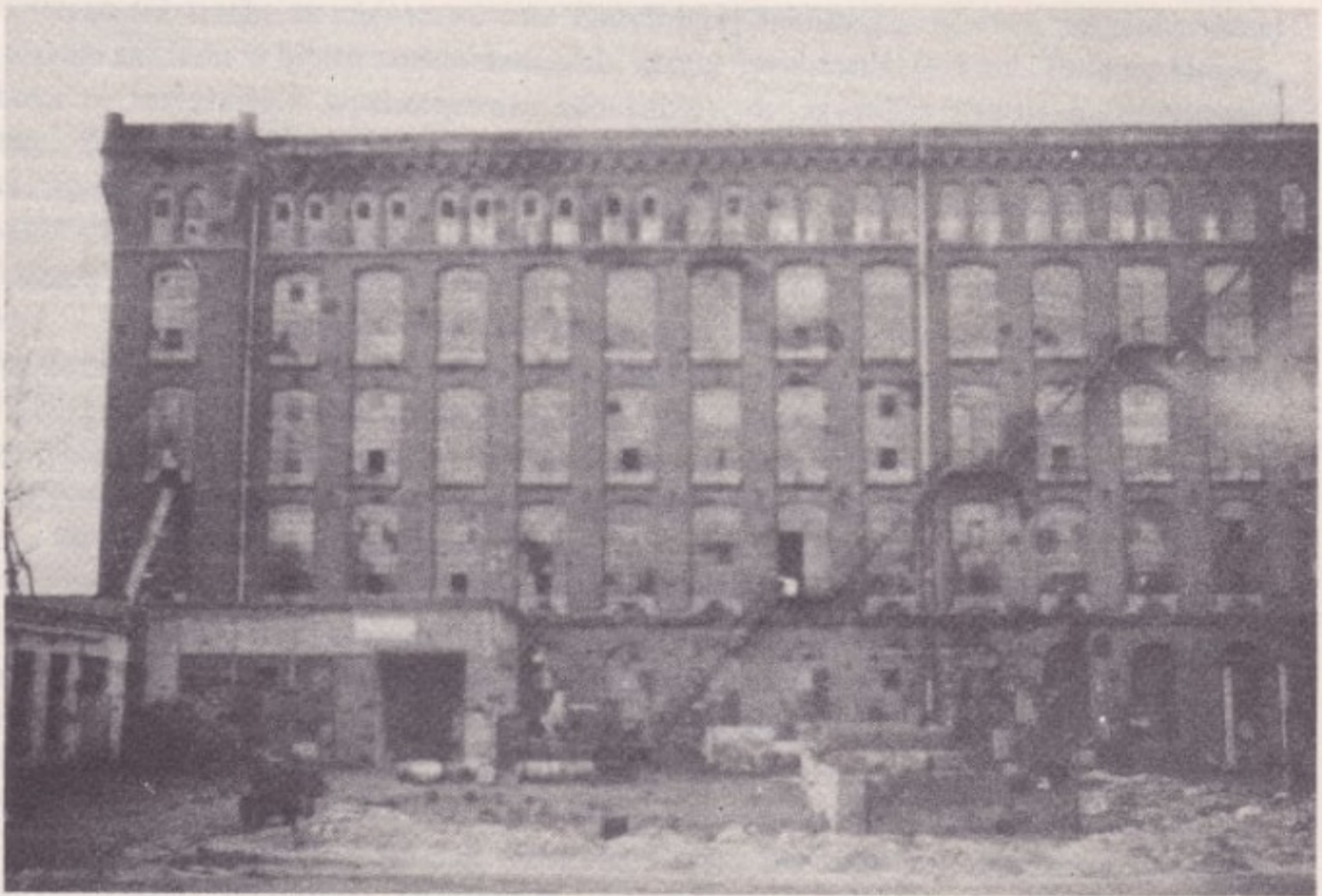
Turnieju Młodych Mistrzów Techniki, należy do brygad racjonalizatorskich i żywo uczestniczy w kształtowaniu postępu technicznego w naszym zakładzie.

Jakie w sumie korzyści ekonomiczne daje „Polmo” cały ten ruch nowatorski, trudno obliczyć, gdyż nie wszystko daje się ująć w kształt liczbowy. Same wynalazki ocenia się dziś na kwotę 40 mln 767 tys.zł. Ale przecież młodzieżowe współzawodnictwo, to przyszłość przedsiębiorstwa i gwarancja dalszych sukcesów „Polmo”.

Organizacja ZSMP buduje tę przyszłość zakładu w oparciu o najlepsze tradycje przedsiębiorstwa, kultywowane dla celów polityczno-wychowawczych pod kierunkiem zakładowej organizacji partyjnej.

POLITYCZNE KIEROWNICTWO I WYCHOWANIE ZAŁOGI

Rozpocznijmy ten rozdział od wspomnień, gdyż ich autentyzm na tle aktualnego obrazu zakładu, przemawia chyba najtrafniej i mówi najwięcej o kształtowaniu się oblicza załogi „Polmo”.



To już prehistoria. Tak wyglądał budynek przedwojennej przędzalni bawełnianej Ossera w którym po wyzwoleniu Łodzi uruchamialiśmy pierwszą produkcję

Wspomina jeden z długoletnich pracowników – **JERZY DAŁEK**: „Przybyłem do zakładu 21 września 1945 r. i natychmiast podjąłem pracę jako elektryk. Fabryka była bardzo zniszczona. Prawie we wszystkich oknach brakowało szyb. Na parterze hali „silnika” znajdowały się 4 maszyny – półautomaty, pozostałą część hali zajmowały maszyny zniszczone, zdewastowane. Wydział narzędziowni liczył 4 ślusarzy, a mieli oni do dyspozycji jedną tokarkę. Pierwsze piętro budynku „silnika” zajmowała stolarnia i blacharnia, na drugim i trzecim piętrze znajdował się magazyn nitów aluminiowych, wkrętów i pojemników. Na czwartym piętrze zgromadzono złom – zniszczone maszyny. Sprzęt transportowy zakładu stanowiły: samochodzik trójkołowy „Framo” oraz wózek konny. Narzędzia (pilniki, młotki pneumatyczne itp.), znalezione przez robotników na terenie zakładu, przekazywano stopniowo do tworzącej się wypożyczalni, którą prowadził Roman Banachowski (zatrudniony przez wiele lat na stanowisku kierownika Wydziału Remontowego – obecnie na rencie).

Pierwsza brygada elektryczna, w skład której wchodziłem i ja, miała wykonać instalację elektryczną. Dokumentację opracował ówczesny kierownik ruchu inż. **ROMAN KUSTO** (późniejszy Główny Mechanik, od 1 V 1960 r. zastępca dyrektora do spraw technicznych, pełniący tę funkcję do 1975 r., kiedy to stan zdrowia zmusił go do przejścia na rentę). Materiały niezbędne do pracy – przewody, rury i inne – zdobywaliśmy własnym przemysłem z różnych stron i ściągaliśmy do zakładu. Jak skompletowaliśmy i doprowadziliśmy to wszystko do stanu potrzebnego dla uruchomienia fabryki, trudno dziś opisać, bo były to karkołomne często pomysły.

W 1946 r. moje stanowisko w brygadzie zajął bardziej wykwalifikowany w tym zawodzie elektryk – **Wacław Stanisławski**, pod którego kierownictwem rozpoczęła się już intensywna rozbudowa instalacji elektrycznej. W 1947 r. był w nią wyposażony już cały parter oraz częściowo pierwsze i drugie piętro budynku”.

Warunki socjalne załogi jako pojęcie wówczas jeszcze nie istniały. Brak było wszystkiego, ubrań, jedzenia, ciepła, możliwości umycia się – wspomina długoletnia pracownica zakładu **STEFANIA GAĆ** – Wyposażenie sanitarne całego budynku „silnika” stanowiła jedna umywalnia z zimną wodą i w.c. W takich warunkach odbudowaliśmy fabrykę, a jednak z radością, że robimy to w wolnej Polsce, w naszej Łodzi, dla siebie!

Wspomnienia te są ułamkiem historii czasów gdy kształtowała się dopiero i nie bez przeszkód krzepła władza ludowa oraz społeczna własność środków produkcji. Gdy z chaosu zniszczeń klasa robotnicza zaczynała odbudowywać Polskę i tworzyć nowy porządek rzeczy.

W latach 1945–1948 trud ten oraz całą polityczno-organizatorską działalność miały na swych barkach komórki PPR i PPS, zrzeszające w swych szeregach doświadczonych działaczy ruchu robotniczego z okresu międzywojennego i okupacji hitlerowskiej. Komórką PPR, skupiającą byłych działaczy KPP, kierował u nas **JAN CHOLEWA**, zaś PPS – **BRONISŁAW WÓJCICKI** i **JAN BARANOWSKI**. Po zjednoczeniu partii PPR i PPS zakładowa organizacja partyjna liczyła 40 członków, jej I sekretarzem był Jan Cholewa, obowiązki II sekretarza pełnił Bronisław Wójcicki.

Prócz problemów wewnątrz zakładowych, zadaniem organizacji partyjnej było od pierwszej chwili kształtowanie świadomości politycznej społeczeństwa, uczestniczenie w odbudowie kraju i jego gospodarki, a także rozwiązywanie bieżących problemów. Do tych ostatnich należało rozwijanie działań, mających pomóc w wykarmieniu społeczeństwa, a więc w pierwszym rzędzie służyć pomocą wsi polskiej. Nasz zakład przez cały szereg lat prowadził taką działalność.

Organizacja partyjna naszej fabryki objęła patronatem obszar gminy Okup Wielki koło Łasku. W dniach wolnych od pracy ekipy „łączności miasta ze wsią”, składające się z doświadczonych działaczy partyjnych i związkowych, prowadziły tam różnorodne akcje propagandowe, niosąc również fachową pomoc przy naprawie sprzętu rolniczego i zbieraniu płodów rolnych. Główna działalność koncentrowała się na terenie wsi Kuczyna i POM-u w Marzencinie. W wyniku pomocy zakładu we wsi Kuczyna powstała spółdzielnia produkcyjna. M. in. ze składek pracowników zakładu zakupiono dla jej potrzeb siewnik.

Pracą ekip kierowali: Brosniław Wójcicki i Henryk Gałązka. W realizacji zadań akcji „łączności miasta ze wsią” wyróżniali się szczególnie: Stanisław Banasiak, Antoni Cruliński, Józef Pyć, Edward Abramczyk, Ryszard Heleniak, Edward Sikorski, Stefania Gać, Bogumiła Graczyk, Barbara Gdańska, Bonifacy Nowacki.

Na początku lat 60-tych szeregi organizacji partyjnej wzrosły do 300 członków i kandydatów. W konsekwencji realizacji programu partii, rozszerzanie oddziaływania POP na wszystkie środowiska i wydziały produkcyjne zakładu pozwoliło w końcu 1963 r. na wystąpienie do instancji nadrzędnej o nadanie fabrycznej POP uprawnień Komitetu Zakładowego. Uroczystość ta odbyła się 25 lutego 1964 r.

Chociaż do pierwszych prób systematycznego szkolenia partyjnego przystąpiono już znacznie wcześniej, to jednak ważnym wydarzeniem w życiu politycznym zakładu było powołanie w 1969 r. Ośrodka Propagandy Partyjnej. Zorganizowanie tej komórki odpowiadało rosnącemu zapotrzebowaniu na efektywniejsze i bardziej atrakcyjne formy przekazu wiedzy ekonomiczno-politycznej.

Dynamicznie rozwijająca się w latach 70-tych gospodarka narodowa wzmogła zapotrzebowanie na środki transportu. Postawiło to przed kierownictwem polityczno-administracyjnym przedsiębiorstwa poważne zadanie w zakresie wypracowania programu rozwoju zakładu i jego produkcji. Program taki uchwalony został na VI i podsumowany na VII Zakładowej Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej. Aktyw partyjny z ogromną energią i konsekwencją wcielał w życie wieloletni postulat załogi o ustabilizowanie profilu produkcji i stworzenie perspektyw rozwoju fabryki.

W grudniu 1974 r. organizacja partyjna liczyła już u nas 445 członków i kandydatów. Podjęto szereg ciekawych inicjatyw, jak: praca z aktywem bezpartyjnym, aktywizacja zawodowa i polityczna średniego dozoru technicznego, utworzenie młodzieżowego zespołu partyjnego.

Ogromny wpływ na aktywizację członków partii w „Polmo” miało ogłoszenie przez KC PZPR w 1973 r. powszechnego czynu partyjnego. Organizacja partyjna naszego zakładu, przy udziale organizacji młodzieżowej i bezpartyjnych członków załogi, wykonała w ramach czynu partyjnego szereg prac porządkowych i ulepszących na

rzecz dzielnicy i miasta. Były to m. in.: parkingi, zatoki komunikacyjne, ogródki jordanowskie, skwery itp. Szeroko realizowano również ponadplanową produkcję przeznaczoną głównie na zaopatrzenie rynku wewnętrznego i eksportu.

Wartość czynów społecznych i produkcyjnych w kolejnych latach zamknęła się następującymi kwotami: 1973 r. – 967 tys.zł, 1974 r. – 396 tys.zł., 1975 r. – 302 tys.zł, 1976 r. – 480 tys.zł.

Na VII Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej kierownictwo organizacji partyjnej powierzono **ZBIGNIEWOWI WACHOWCOWI**.

Rosnąca ranga przedsiębiorstwa, wzrost autorytetu fabrycznej organizacji partyjnej znalazły uznanie w oczach klasy robotniczej naszego miasta. W wyniku kampanii wyborczej w grupie delegatów na VII Zjazd PZPR załogę naszej fabryki reprezentował **KAROL PAWŁOWSKI**, przodujący brygadzysta wydziału montażu zakładu PA.

Realizacja zadań programu społeczno-gospodarczego rozwoju kraju w odniesieniu do własnego zakładu pracy była głównym tematem w działalności organizacji partyjnej u nas w kadencji 1975–1977. Na przestrzeni tych lat ponad 500 członków i kandydatów partii oraz około 250 członków ZSMP zapoznano szczegółowo, w ramach kształcenia ideologicznego, z podstawowymi kierunkami polityki partii i rządu.

Szczególną wagę przykładano do podnoszenia indywidualnej wiedzy kierownictwa i średniego dozoru technicznego, tak w zakresie zawodowym, jak i politycznym. Większość mistrzów ukończyła kursy pedagogiczne, a ponad 40 przedstawicieli kadry kierowniczej uzyskało świadectwa WUMiL.

VIII Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza powierzyła kierownictwo polityczne organizacji ponownie Zbigniewowi Wachowcowi, ustalając też program działania, ujmujący podstawowe problemy społeczno-gospodarcze przedsiębiorstwa.

DLA LEPSZEJ PRACY I ŻYCIA ZAŁOGI

Równocześnie z mianowaniem pierwszego kierownictwa Państwowej Wytwórni Części Lotniczych w 1945 r. powołana została Komisaryczna Rada Zakładowa, stanowiąca pierwszy załazek organizacji związkowej. W skład pierwszej w historii naszego zakładu Rady Zakładowej weszli: Borys Prysiazniuk – przewodniczący, Edward Abramczyk i Kazimierz Wojciechowski jako członkowie. Potem, w 1946 r. nastąpiły pierwsze wybory do Rady Zakładowej, w wyniku których przewodniczącym został ślusarz Antoni Cyruliński, zaś członkami – Bronisław Wójcicki i Borys Prysiazniuk.

Mimo, że załoga zakładu liczyła wówczas zaledwie 127 pracowników rola Rady Zakładowej była bardzo duża i ważna. Przede wszystkim trzeba było ludzi nakarmić, ogrzać, dopomóc w rozwiązywaniu rozmaitych spraw związanych z uruchamianiem produkcji. Trzeba było równocześnie zorganizować życie związkowe od podstaw. W pracy tej pomagali, zaliczani już wówczas do aktywu: Jan Dobrowolski – hydraulik, Edward Abramczyk – ślusarz, Kazimierz Wojciechowski – spawacz, Jan Błaszczuk – ślusarz, Bolesław Michalak – blacharz. Oni to wraz z resztą aktywu byli propagatorami i organizatorami współzawodnictwa pracy.

Wówczas to wyrastają u nas pierwsi przodownicy pracy: CZESŁAW NAJMAN – blacharz, BOLESŁAW MICHALAK, BOLESŁAW BISKUPSKI – tokarz, JÓZEF ANDRZEJAK – ślusarz, WŁADYSŁAW ŁAZUTKA – formierz, STANISŁAW KUPIEC – ślusarz.

Współzawodnictwo pracy rozwija się szybko, przyjmując nowe formy: o oszczędność surowców i współzawodnictwo międzybrygadowe.

W 1953 roku Rada Zakładowa organizuje zaczątki własnego, odpowiadającego potrzebom załogi, życia kulturalnego. Z jej inicjatywy powstaje świetlica dla pracowników w której oprócz rozmaitych imprez dla dorosłych, urządza się także zabawy dla naszych dzieci. Przy świetlicy zorganizowano pierwszą w zakładzie bibliotekę, wprawdzie skromną, bo liczącą około 200 tomów ale ilość wypożyczeń świadczyła jak bardzo była potrzebna.

W tych latach powstało też prężne koło sportowe, należące do federacji sportowej „Stal” i do Związku Zawodowego Metalowców. W ramach koła działały trzy sekcje: 1) piłki nożnej – drużyna brała udział w rozgrywkach o mistrzostwo okręgu łódzkiego w klasie A, przy czym sekcja istniała do 1955 r., 2) piłki siatkowej męskiej – brała ona



Sekcja moto-crossowa „Junak”

udział w rozgrywkach o mistrzostwo okręgu w klasie A i też istniała do 1955 r., 3) motorowa, o klasie moto-crossowej – zawiązana w 1956 r., a więc w okresie, gdy zakłady nasze przystąpiły do produkcji silników do motocykli „Junak”. Czołowymi zawodnikami drużyny crossowej byli: Aleksander Góral, który wielokrotnie występował w reprezentacji Polski na zawodach międzynarodowych, Witold Płużański – były mistrz Polski oraz inż. R. Krzyżanowski, Włodzimierz Kwaśniewski, Kazimierz Gortat, Piotr Wróblewski, Mirosław Szczechowski, Bolesław Karszniewicz. Do najważniejszych osiągnięć sekcji należały: zdobycie brązowego medalu w Międzynarodowym Rajdzie Tatrzańskim przez inż. R. Krzyżanowskiego, zajęcie I miejsca w rajdzie do Nysy, zdobycie jednej z czołowych lokat w „Wyścigach o Złoty Kask”. Z chwilą zaprzestania produkcji silników motocyklowych sekcja uległa likwidacji.

W latach 1961–1971 uporządkowana została organizacja związków zawodowych w zakładzie. Prócz istniejących dotąd grup związkowych, wybrano wydziałowe rady związkowe. Pomogło to w zacieśnieniu kontaktów z poszczególnymi wydziałami, zwiększając przy tym liczbę aktywistów związkowych. Do najbardziej wyróżniających się należeli między innymi: Ireneusz Jankowski, Stefan Adamczewski, Jerzy Szymankowski, Edward Martyniak, Leszek Wójcik, Mieczysław Urbaniak, Czesław Bednarek, Stefania Gać, Stanisław Krajewski, Karol Pawłowski, Bronisław Kiela, Władysław Pietrzykowski, Henryk Rolnicki i Ireneusz Michalak.

O jakości pracy działaczy związkowych naszego zakładu świadczą wyniki współzawodnictwa, które stało się u nas ruchem masowym, popularnym i przysparzającym przedsiębiorstwu sukcesów. Świadczą o tym finansowe rezultaty współzawodnictwa w kolejnych latach. Przedstawiają się one następująco: 1971 r. – 7.276.392 zł., 1972 r. – 4.572.593 zł, 1973 r. – 8.113.000 zł, 1974 – 2.876.000 zł, 1975 r. – 7.754.060 zł, 1976 r. – 2.630.344 zł, 1977 r. – 6.338.800 zł. We współzawodnictwie między radami zakładowymi w skali Zarządu Okręgu Związku Zawodowego Metalowców zajmowaliśmy II miejsce przez trzy kolejne lata 1968–1970. W tym okresie powstały w „Polmo” liczne nowe formy współzawodnictwa, podnoszące poziom gospodarności i zaangażowania załogi. Łącznie współzawodnictwo objęło przeszło 70 proc. wszystkich pracowników.

W ostatnich latach Rada Zakładowa rozwinęła też szeroką i skuteczną działalność na rzecz poprawy warunków socjalnych załogi i jej życia kulturalnego, o czym piszemy w następnym rozdziale.

W marcu 1976 r. odbyły się wybory nowej Rady Zakładowej. Jej przewodniczącym został, na drugą już kolejno kadencję – STANISŁAW KRAJEWSKI, sekretarzem – KAROL PAWŁOWSKI, a skarbnikiem – STEFANIA GAĆ. Rada ta aktualnie pełni swe obowiązki, starając się jak najlepiej służyć załodze.

MŁODZIEŻ – W CZOŁÓWCE

Zakładowa organizacja ZMP Wytworni Sprzętu Mechanicznego jako jedna z pierwszych w dzielnicy Łódź–Chojny podjęła w 1952 r. hasło Młodzieżowego Wyścigu Pracy, a wyróżniającym się we współzawodnictwie był JÓZEF CICHOSZ, przewodniczący koła ZMP na Wydziale Gaźnika. Organizacja młodzieżowa zakładu osiągnęła wysokie wyniki we współzawodnictwie w skali całego miasta, dzięki czemu została wyróżniona udziałem w dwóch ogólnołodzkich zlotach przodowników Młodzieżowego Wyścigu Pracy. Uczestniczyła również w organizacji zaczątków życia kulturalnego i sportowego w zakładach.

Po reorganizacji zakładowa organizacja ZMS liczyła 56 członków skupionych w dwóch kołach – Wydziału Silnika i Wydziału Gaźnika. Wyróżniającymi się wówczas członkami ZMS byli: Jadwiga Ignar, Teresa Kudrzycka, Bogdan Jarosiński, Jerzy Kujawa i Andrzej Lech. Młodzież zorganizowana stanowiła jedynie 18 proc. ogółu młodzieży zatrudnionej w przedsiębiorstwie.

Sytuacja zaczęła się zmieniać, gdy przykład przodujących kolegów począł poruszać ambicje innych, gdy organizacja ZMS rozwinęła współzawodnictwo brygadowe i realizując swój program działania, zaczęła wpływać na podnoszenie kwalifikacji młodych pracowników oraz organizować ciekawe zajęcia świetlicowe.

20-lecie Polski Ludowej młodzież nasza uczciła między innymi poprzez masowy udział w czynach społecznych. W tym czasie coraz liczniej organizowane są też czyny produkcyjne.

Dużo miejsca w działalności ZMS zajmuje sport i turystyka. Zorganizowano wiele wycieczek niedzielnych, biwaków i rajdów w ramach konkursu p.n. „Udana niedziela”. Odbywają się także w Rewalu obozy szkoleniowo-wypoczynkowe dla członków ZMS. Młodzież należąca do naszej organizacji brała też udział w 1969 r. w I Spartakiadzie Łódzkiej ZMS i w znacznym stopniu przyczyniła się do zwycięstwa organizacji dzielnicowej.

W następnych latach w pracy ZMS coraz więcej miejsca zajmują zagadnienia ekonomiczne. Powołane zostają nowe brygady młodzieżowe, walczące o tytuł Brygady Pracy Socjalistycznej, odbywają się plebiscyty na „Najlepszego Mistrza, Przyjaciela i Wychowawcy Młodzieży”, powodzeniem cieszy się Turniej Młodych Mistrzów Techniki. Organizacja młodzieżowa bierze czynny udział w Spartakiadzie Zakładowej.

Po raz pierwszy w planie pracy Zarządu Zakładowego ZMS pojawia się w tym czasie problem adaptacji społeczno-zawodowej młodzieży przyjmowanej do zakładu. Zostaje nawiązana szersza współpraca Zarządu Zakładowego ze średnim dozorem technicznym.

W latach 70-tych działalność zakładowej organizacji ZMS wzbogaca się o nową formę – patronat nad produkcją podzespołów do Fiata 126p.

Od 1974 r. Zarząd Zakładowy wypracowuje Fundusz Akcji Socjalnej Młodzieży. W okresie kadencji kwota Funduszu osiąga 30 tys. zł.

W ostatnich latach nastąpił też znaczny wzrost liczbowy szeregów ZMS – z 208 członków w 1973 r. do 356 w końcu 1975 r. Na Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej w listopadzie 1975 r. funkcję przewodniczącego ZZ ZMS powierzono RYSZARDOWI ROSIAKOWI, a wiceprzewodniczącymi zostali wybrani: ŁUCJA SZCZUR i LESZEK CHABROWSKI.

Dużym wydarzeniem w życiu zakładowym było otrzymanie przez Koło WOMI prawa rekomendacji swoich członków w poczet kandydatów PZPR, nadanego przez KD PZPR na wniosek ZZ ZSMP i egzekutywy KZ PZPR. Uzyskanie tego prawa świadczyło o szczególnie dobrej działalności Koła pod przewodnictwem Stanisława Szymańskiego.

Sukcesy organizacji zakładowej ZSMP (organizacja nosi, jak wiadomo, tę nazwę od Kongresu Młodzieży Polskiej w kwietniu 1976 r.) w ostatnich latach, to przede wszystkim osiągnięcia w realizacji programu „Młodzież dla postępu”, a więc w uczestnictwie w TMMT, TMMG oraz w akcjach „Každy kłos na wagę złota”, „Zbieramy plony jesieni”, „Młodzieżowa wiosna czynów” i w wielu innych.

Za uzyskanie wysokich wyników w Turnieju Młodych Mistrzów Gospodarności organizacja nasza zdobyła I miejsce i puchar na szczeblu Zarządu Dzielnicowego oraz III miejsce na szczeblu Zarządu Łódzkiego ZSMP.

W dalszym ciągu rozwija się Fundusz Akcji Socjalnych Młodzieży. W ciągu kolejnej kadencji członkowie organizacji wypracowali społecznie ponad 60 tys. zł. Wprowadzono nowe współzawodnictwo o tytuł „Młodzieżowy Znak Jakości”. Zdobyło go już 37 członków ZSMP. Wszystkie koła biorą udział we współzawodnictwie o tytuł „Kolektyw pracy socjalistycznej”.

Za akcję „Zima” i „Karnawał” w sezonie 1976–1977 organizacja zakładowa otrzymała puchar zajmując I miejsce w skali dzielnicy oraz III w skali Łodzi, co jest wynikiem działalności mającej na celu rozwijanie form kulturalnej rozrywki i wypoczynku. Tu także trzeba wspomnieć, że mamy coraz liczniejsze grono amatorów turystyki pieszej i młodzież naszego zakładu bierze udział w rajdach organizowanych przez PTTK i ZD ZSMP.

Od września 1977 r. rozpoczęła się nowa kadencja działalności zakładowej organizacji ZSMP. Wybrany na I Konferencji Sprawozdawczo-wyborczej nowy Zarząd Zakładowy ZSMP w składzie: przewodnicząca Łucja Szczur, wiceprzewodniczący: Ewa Rajch, Ryszard Rosiak, Leszek Chabrowski, Zbigniew Kausa, wchodzi w nią z dużym dorobkiem, ale w warunkach szybkiego rozwoju zakładu stają przed nim nowe, coraz trudniejsze zadania.

INNE MOŻLIWOŚCI PRACY SPOŁECZNEJ

Oczywiście udział w zakładowym życiu nie kończy się na przedstawionych poprzednio trzech najważniejszych i najbardziej masowych organizacjach. W przedsiębiorstwie działają przecież również takie zrzeszenia, jak: LOK, ORMO, TPP-R, starając się różnorodnymi formami pracy objąć jak najszersze rzesze pracowników.

Liga Obrony Kraju, początkowo pod nazwą Ligi Przyjaciół Żołnierza, powstała w zakładzie w 1949 roku z inicjatywy inż. BANASZKIEWICZA, który potem był również jej pierwszym prezesem. Początkowo nieliczni członkowie (20 osób) brali udział przede wszystkim w eliminacjach strzeleckich, doskonaląc swoje umiejętności. W latach 50-tych, w ramach akcji Łączności Miasta ze Wsią, koło LPŻ opiekowało się grupą młodzieży z POM-u w Górczynie, dla której wygłaszano pogadanki, instruktaż i organizowano zawody strzeleckie. W 1962 r. LPŻ zmieniło nazwę na Ligę Obrony Kraju.

Z czasem utworzono w kole LOK sekcję sportów motoro-wodnych oraz powołano Klub Oficerów Rezerwy. Zakładowe koło LOK liczyło wówczas 160 członków. Wspólnie z Komitetem Zakładowym partii, Radą Zakładową i ZSMP organizowane są do dziś spotkania przedstawicieli Dzielnicowego Sztabu Wojskowego z poborowymi, celem pogłębienia wśród młodzieży wiadomości na temat służby wojskowej. W ostatnich latach członkowie LOK uczestniczyli masowo w zawodach strzeleckich, ten sport jest u nas bardzo popularny. Z zainteresowaniem przyjmowane są również spotkania z przedstawicielami LWP, uczestnikami walk z okupantem, jak i ćwiczenia szkoleniowe zakładowego oddziału samoobrony. Obecnie koło LOK liczy 200 osób.

Zakładowa jednostka ORMO jest mniej liczna, bo skupia 43 członków. Powstała ona w 1960 r. a jej pierwszym komendantem był Bogdan Zytke. Dziś do najaktywniejszych członków należą: Kazimierz Bąba, Ryszard Góranowski, Marian Kusztełak i Ireneusz Michalak. Nasza jednostka ORMO służy aktywną pomocą w zabezpieczeniu ładu i porządku na terenie przedsiębiorstwa i dzielnicy. Rzecz zrozumiała, że jej aktywistami i działaczami są pracownicy zakładu – mężczyźni.

Natomiast pole do działalności społecznej dla kobiet daje zakładowa Komisja Kobiet. Jej poprzedniczka, koło Ligi Kobiet, zawiązało się w przedsiębiorstwie w 1949 r., a pierwszą przewodniczącą organizacji była Eugenia Czerwińska, człowiek o wielkim sercu i zmyśle organizacyjnym. Potrafiła wszystkiemu zaradzić. Cieszyła się wielką po-

pularnością wśród naszej załogi. Chodzono do niej z kłopotami i trudnymi problemami życiowymi, a także i z radościami.

Członkinie Ligi Kobiet opiekowały się ludźmi chorymi, niosąc im pomoc i ratunek w trudnych sytuacjach. Z inicjatywy Zarządu Zakładowego LK organizowane były rozmaite kursy: kosmetyczny, kroju i szycia, szydełkowania, racjonalnego żywienia. Kursy te cieszyły się dużym powodzeniem wśród pracownic zakładu.

Od 1967 roku zadania Ligi Kobiet przejęła Komisja Kobiet, kontynuując aktywną działalność społeczną.

Liczne jest też w zakładzie koło TPP-R. Skupia ono 550 członków, propagując w różnorodny i ciekawy sposób wiedzę o Kraju Rad, przybliżając jego osiągnięcia, zapoznając z kulturą narodu radzieckiego i pracą ludzi w różnych republikach.

Z kolei zakładowe koło PCK dba przede wszystkim o powszechne szkolenie załogi w udzielaniu pierwszej pomocy w nagłych wypadkach oraz opiekuje się honorowymi dawcami krwi, jak również uczestniczy w podnoszeniu wiedzy o zdrowiu i higienie osobistej człowieka.

BILANS DOROBKU SOCJALNEGO I KULTURALNEGO

Tylko ci, którzy pamiętają początki powojennego życia w kraju, w Łodzi i w naszym zakładzie, mają świadomość ogromu zmian. Młode pokolenie – już nie, gdyż normalnymi składnikami jego egzystencji są dobra socjalne i kulturalne, które poprzednio nie istniały jako dostępne powszechnie. Warto więc przyponnieć co było i co dziś jest w tej dziedzinie na naszym zakładowym „podwórku”.

Nie było nic, gdyż pierwszych 127 pracowników zakładu nie myślało nawet o urlopie, ustawowym czasie pracy, o tzw. organizacji wypoczynku itp. Praca nad odbudową zniszczeń w kraju i we własnym życiu pochłaniała wszystkich. Nie znaczy to, że działalność oświatowo-kulturalna nie istniała, ale brak jej było bazy materialnej.

Nasz zakład zdobywa ją dopiero w 1953 r., gdy z inicjatywy Rady Zakładowej powstaje świetlica, która przez następne kilkanaście lat skupiać będzie zainteresowania załogi poza pracą. Powstaje tu zespół teatralny, chór mieszany, zespoły instrumentalne i sekcja recytatorska.

Działalnością świetlicy kieruje Helena Szymańska, a pomagają jej tacy działacze, jak: Halina Ilińska, Józef Kucharski, Zdzisław Majewski, Władysław Praska, Edward Martyniak, Mieczysław Arkuszyński, Henryk Jakubcewicz i Leszek Kaźmierczak..

Kolejnym ważnym wydarzeniem jest uruchomienie własnego ośrodka kolonijnego w Nowym Dworku (w woj. zielonogórskim), co rozwiązało w sposób zasadniczy problem letniego wypoczynku dla dzieci naszych pracowników. Ale to dopiero początek.

W następnych latach powstaje zakładowy ośrodek wypoczynkowy w Chodczu koło Włocławka. Zapoczątkowany 5 domkami kampingowymi, zakupionymi przez Radę Zakładową, rozrasta się w 1971 roku do 29 domków, co daje już wypoczynek 300 osobom w ciągu roku.

Szczególnie dużo zrobiono w latach 1971–1975. Poważnie rozwinęła się baza wypoczynkowa i kolonijna, poprawiono znacznie warunki socjalne w przedsiębiorstwie, wzbogaciło się życie kulturalne i sportowe.

W tym czasie udało się m.in. zmodernizować i podnieść standard ośrodka wypoczynkowego w Chodczu przez: zmianę wyposażenia domków, wybudowanie mola, zwiększenie ilości sprzętu wodnego, uruchomienie stołówki z całodziennym wyżywieniem. W tych latach ilość miejsc wczasowych zwiększyła się prawie trzykrotnie, zaś dwukrotnie więcej osób skierowano na leczenie sanatoryjne.



Zakładowy Ośrodek Wypoczynkowy w Chodczu

W 1973 roku wprowadzono nową formę wypoczynku – szkoleniowe obozy żeglarskie na Mazurach, wykorzystując własne zakładowe łodzie żaglowe, wykonane systemem gospodarczym w czynie społecznym. W tym też roku powstała sekcja żeglarska, w ramach której działa prężny Klub Żeglarski, liczący obecnie już ponad 150 członków. Jego główne zadania, to popularyzacja sportów wodnych przez organizację obozów i rejsów oraz włączanie do tej formy wypoczynku wszystkich chętnych pracowników oraz członków najbliższych im rodzin.

Ważnym osiągnięciem socjalnym tych lat jest zorganizowanie stołówki zakładowej, wydającej początkowo 200 obiadów.

W tym czasie (1972 r.) otwarto Klub Zakładowy, który zastąpił od lat działającą świetlicę. Przy Klubie powstała sekcja fotograficzna, biblioteka, zakładowy zespół muzyczno-wokalny i dziecięcy zespół gitarowy. Klub od chwili powstania do dziś prowadzi ożywioną działalność. Zespół muzyczno-wokalny pod kierownictwem mgr. Mirosława Stefaniaka zajął w 1973 r. III miejsce w konkursie piosenki radzieckiej, zorganizowanym przez Zarząd Okręgu Związku Zawodowego Metalowców w Łodzi.



Stołówka przyzakładowa

Bywalcy Klubu mają również możliwości spotykania się z aktorami scen łódzkich, z pisarzami, czołowymi sportowcami. W zależności od zainteresowań indywidualnych pracownicy mogą brać udział w zajęciach sekcji sportowych: siatkówki, brydża sportowego, tenisa stołowego, szachowej, piłki nożnej, sportów wodnych, motorowej, wędkarskiej, strzeleckiej – rozgrywając liczne mecze i turnieje pomiędzy wydziałami i innymi zakładami. W Klubie odbywają się również imprezy artystyczne, a prócz tego pracownicy „Polmo” mogą uczęszczać na przedstawienia teatralne i operowe, na które Rada Zakładowa zakupuje bilety i częściowo pokrywa ich koszt.

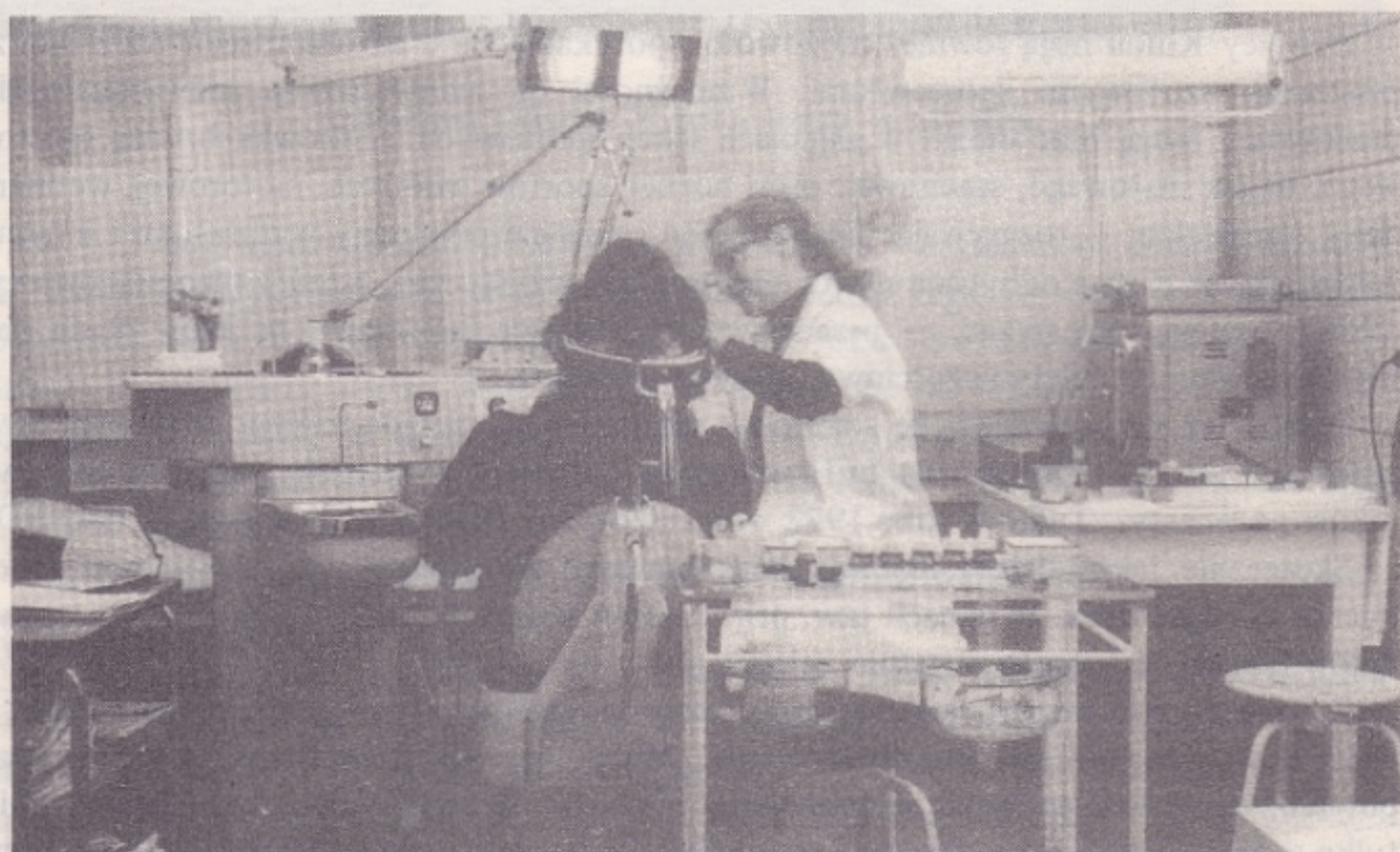
Trzeba też przypomnieć, że staraniem administracji zakładu załoga otrzymała dwa autokary. Dzięki temu można było rozwiązać problem wycieczek i dojazdu pracowników na wczasy. Tylko w roku 1972 zorganizowano 32 wycieczki, w tym 12 do NRD.

Skutecznie także działa Komisja Mieszkaniowa, choć wiadomo, że potrzeby w tej mierze są ciągle duże. W ramach tzw. przyspieszeń w latach 1972–1974 aż 145 pracowników fabryki otrzymało wcześniej mieszkania.

Z roku na rok wczasy letnie i zimowe stają się wśród załogi coraz popularniejsze, a więc i wzrasta na nie zapotrzebowanie. Mimo to, jak dotychczas, udaje się zapotrzebowanie to zaspakajać, dysponujemy miejscami w atrakcyjnych okolicach i to nie tylko w kraju. Pracownicy „Polmo” wyjeżdżali już na wczasy do Bułgarii i NRD. Co roku też organizowane są kolonie letnie i zimowiska, obozy i wycieczki dla zakładowej młodzieży.



Zakładowa Biblioteka Techniczna



Gabinet stomatologiczny Zakładowej Przychodni Zdrowia. Pacjentów obsługuje lekarz stomatolog Aleksandra Stolarska

INWESTYCJE – PERSPEKTYWY ROZWOJU

Nasze warunki nigdy nie były na skalę potrzeb, gdyż zakład szybciej reagował na wymogi życia, niż następował rozwój jego bazy wytwórczej. Było to niemal regułą, że nasza załoga podejmowała się wykonania zadań nowatorskich, które były na tyle atrakcyjne dla powstającego przemysłu motoryzacyjnego, że uzasadniały inwestycyjne nakłady i kolejne etapy przedsiębiorstwa. Jest to jeszcze jeden powód do chwały załogi.

I tak np. właściwa działalność inwestycyjna fabryki została podjęta wówczas, gdy uruchomiliśmy produkcję gaźników do samochodu „Warszawa”. Był to rok 1956. Powstał wówczas nowoczesny w tamtych warunkach obiekt produkcyjny – hala nr 17 o powierzchni 6.200 m² wraz z częścią usługową, w której zlokalizowane zostało pierwsze solidniejsze zaplecze socjalne dla załogi.

Następną inwestycją była budowa magazynu ogólnego (budynek 21) w 1959 r. Był to obiekt duży, bo liczący 1865 m² powierzchni. Łącznie ten pierwszy etap rozbudowy kosztował 23 mln. zł.

W latach 1961–1965 kontynuowano rozbudowę, ale przede wszystkim uzdatnianie i techniczną adaptację posiadanych już budynków, aby odpowiadały one wymaganiom technologiczno-produkcyjnym. Wymieniono więc stropy drewniane na żelbetowe w wielokondygnacyjnym budynku nr 5, podłączono zakładową sieć CO do miejskiej elektrociepłowni, wybudowano obiekt nr 38 jako dodatkowy zespół magazynów dla zaopatrzenia i służb pomocniczych, przejęto i zaadaptowano obiekt w Nowym Dworku na ośrodek kolonijny dla dzieci.

Równolegle prowadzono zakup nowych maszyn niezbędnych do realizacji zwiększających się zadań produkcyjnych. Ogółem nakłady inwestycyjne wyniosły wówczas 25,3 mln zł.

Potem w latach 1964–1965, gdy przyszyły zmiany w profilu produkcji i zakład zaczął wytwarzać powietrzne zespoły hamulcowe, nastąpiła intensyfikacja nakładów inwestycyjnych, zwiększone zakupy maszyn i urządzeń. Jednak dopiero uruchomienie produkcji gaźników i pomp do samochodu Fiat 125p przyniosło prawdziwie dynamiczny wzrost potencjału fabryki. Inwestycje podjęte wówczas wyniosły 108 mln zł, dając zakładowi nową halę produkcyjną (bud. 201/103), budynek dla służb remontowych (bud. 104 o powierzchni 2650 m²) oraz budynek dla służb administracyjno-technicznych

(o powierzchni 4 tys.m²). Był to już skok jakościowy dla warunków produkcyjnych, dla organizacji pracy i warunków pracy załogi. Inwestycja pozwoliła uporządkować energetykę, łączność itp. ważne domeny przedsiębiorstwa.

A mimo to nadal w zakładzie występował niedobór powierzchni. Podjęto więc – skuteczne w efekcie – starania o przejęcie budynku po byłej szkole zawodowej w Dąbiu nad Nerem, gdzie od 1 VIII 1968 r. powstał nowy oddział produkcyjny zakładu, powiększony potem o dodatkowy budynek oddany do eksploatacji w 1974 r. Ta kilka lat trwająca operacja o charakterze rozwojowym nie była wcale łatwa, gdyż odbywała się z dala od „macierzy”, w terenie bez tradycji produkcyjnych. Jej udany przebieg zakład zawdzięcza takim ludziom, jak: inż. T. Gałczyński, inż. Z. Stasiak, R. Banachowski, J. Kowalczewski, mgr. inż. J. Dolny, inż. Z. Zrobek, inż. K. Urbanek, A. Krygier.

W latach 1969–1972, gdy zakład przejął z FSM Bielsko–Biała całą produkcję sprężarek, powstała konieczność dalszych inwestycji, przede wszystkim zakupu specjalistycznych maszyn i oprzyrządowania. Zakład wzbogacił się wówczas o 150 nowych maszyn. Spowodowało to w konsekwencji bardzo już uciążliwą ciasnotę.

W rezultacie, gdy zakład podjął się kolejnego zadania uruchomienia produkcji gaźników i pomp do samochodu Fiat 126p, do realizacji weszła rozbudowa powierzchni. Nakładem 193,6 mln zł. wybudowano i oddano do eksploatacji w 1975 r. nową halę produkcyjną (bud. 202) oraz budynek dla działu doświadczalnego. Aktualnie w końcowej fazie budowy jest magazyn wysokiego składowania.

Inwestycje te pozwoliły równocześnie na poprawę warunków socjalnych załogi. Wybudowano nie tylko stołówkę. Powierzchnie socjalne, oddane w nowym obiekcie produkcyjnym, (bud. 202), pozwoliły urządzić prawidłowe szatnie, pokoje śniadaniowe itd. Prócz tego cały szereg innych zabiegów rozbiórkowo-remontowo-kosmetycznych przyniósł poprawę komunikacji na terenie zakładu, umożliwił stworzenie parkingu, poprawił estetyczny wygląd zakładu.

Wszystko to jednak nie zaspakaja rosnących wymogów produkcji i potrzeb załogi. Rok 1978 zapoczątkowuje dynamiczny – jak nigdy dotąd – rozwój produkcji ciągników w kraju. W te nowe zadania włączony jest łódzki zakład „Polmo”. Do 1980 r. Łódź ma dodatkowo uruchomić produkcję sprężarek i pomp paliwowych do ciągnika licencyjnego Massey-Ferguson-Perkins. Równocześnie ma uruchomić produkcję zespołów do otwierania i zamykania drzwi w autobusach licencyjnych Berliet.

Ten dynamiczny wzrost zadań pociąga za sobą konieczność uruchomienia nowych nakładów inwestycyjnych. Z uwagi na rozmiary tego przedsięwzięcia, zostało ono podzielone na etapy. Pierwszy etap w latach 1978–1980 przewiduje realizację zadań wartości około 1850 mln zł. Nowy kompleks obiektów „Polmo”, wraz z budową nowej odlewni, powstać ma, według wstępnej lokalizacji, w rejonie dzielnicy Kurczaki.

*

*

*

Tak więc rok 1978 otwiera jeszcze jeden ważny rozdział działalności załogi „Polmo”. Jej głównym celem jest maksymalnie szybkie i na wysokim poziomie jakościowym zaspakajanie rosnących potrzeb polskiej motoryzacji na użytek krajowy i na eksport. Są to zadania wynikające z uchwał VII Zjazdu Partii i ustaleń II Krajowej Konferencji Partyjnej, uściślającej kierunki manewru gospodarczego na najbliższe lata. Załoga „Polmo” zadania swe bez wątpienia wypełni, w czym pomogą jej dobre tradycje i doświadczenia oraz szczerą, gorącą chęć przysparzania dóbr społecznie potrzebnych.



Z OKAZJI 70 ROCZNICY
ISTNIENIA ZAKŁADU



T03004751