

PANCERNY

Ej, dalibóg lza się w oku kręci i trudno się powstrzymać od uronienia nostalgicznych łezek choć paru, kiej się człek bardzo starej daty zaduma nad dawnymi wyblaklymi fotografiami i popuści wodze wspomnieniom.

Zdzisław Piątkowski

Miałem bezpośrednią możliwość udziału we wszystkich znaczących wydarzeniach Zakładu i Kombinatu. Myślę, że moją pracę i jej efekty mogę zaliczyć do udanych. Odczuwam również pełną satysfakcję z tego, że sukcesy, jakie przez te lata osiągały Zakłady, były także moim udziałem.

Kazimierz Żyła

Byłem świadkiem i współuczestnikiem niebywałego rozwoju Zakładów, które w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych należały do ścisłej czołówki polskiego przemysłu. Szczególny szacunek i podziękowania kieruję do wielu wspańiałych kolegów, pracowników Zakładów, tak bardzo im oddanych. Niektórych wymieniłem z nazwiska, ale nie sposób wymienić wszystkich, za co ich serdecznie przepraszam.

Nowemu pokoleniu pracowników Zakładów życzę wielu sukcesów tak osobistych, jak i zawodowych we wspólnym dziele, jakim były i są ZM Łabędy.

Zbigniew Żarnowiecki

Ilekróć spotykamy się, wspomnieniom i informacjom o życiu dzisiejszego Bumaru nie ma końca. Dla wielu Bumar-Łabędy jest spójnikiem łączącym historię z terażniejszością, życie prywatne z zawodowym, a wszyscy głęboko wierzymy, że gdy spotkamy się przy okazji kolejnej okrągłej rocznicy będziemy mogli powiedzieć, że w Bumarze produkują i sprzedają coraz więcej, a to oznacza, że osiągają sukces.

Henryk Pfeifer

Życzę Dyrekcji Zakładu i wszystkim pracownikom, aby na przyszłe lata Wasze portfele zamówień pękały w szwach, aby głowy konstruktorów były niewyczerpanym magazynem nowych pomysłów i zamierzeń, które po zrealizowaniu byłyby nie tylko piękną wizytówką Bumaru w kraju, ale i Polski w świecie.

Mirosław Dybał

(...) Kochajcie ten zakład jak myśmy go kochali.

Czesław Brózda

PANCERNY

55 LAT ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH
BUMAR-ŁABĘDY S.A.

BUMAR

Szanowni Państwo!

W 2006 roku mija 55 lat odkąd nazwa Zakłady Mechaniczne Łabędy pojawiła się na przemysłowej mapie Polski. Od samego początku swojego istnienia Zakłady wpisane były w lokalny krajobraz ekonomiczny, stanowiły liczący się ośrodek przemysłowy Śląska. Równie szybko stały się też istotnym elementem życia gospodarczego kraju. W całym okresie swojej historii Zakłady przechodziły zmienne i burzliwe koleje losu. Kilkakrotnie ich istnienie było zagrożone, wielokrotnie zmagaly się z trudnymi wyzwaniami, jakie stawiały przed nimi zmieniające się warunki ekonomiczne i sytuacja całej polskiej gospodarki. Siłą napędową i głównym budulcem prężnej pozycji Bumar-Łabędy były wówczas nie tylko nowoczesne technologie i rozbudowany park maszynowy, ale przede wszystkim mądrzy, pracowici, lojalni wobec Zakładów ludzie. To oni sprawili, że mimo przeszkód nazwa Bumar-Łabędy w krótkim czasie stała się rozpoznawalna na całym świecie. O silnych związkach między Zakładem a załogą świadczy fakt, że od 1951 roku przez firmę przewinęło się kilkaset tysięcy pracowników, a mimo to średni staż pracy w samym Zakładzie wynosi 27 lat.

Również w momencie przygotowywania tego rocznicowego wydawnictwa byli i obecni pracownicy okazali swoją więź z Zakładami. Swoimi cennymi wspomnieniami, liczącymi niejednokrotnie wiele stron znacznie wzbogacili publikację, którą trzymacie Państwo w dłoniach.

Bardzo za to wszystkim autorom dziękuję.

Nie zamykamy się jednak w rozpamiętywaniu wydarzeń przeszłości. Zakłady żyją i jestem przekonany, że po trudnych latach restrukturyzacji osiągnęły wreszcie stabilność finansową. Od kilku lat Zakłady wypracowują zysk, systematycznie wzrasta zatrudnienie, zwiększa się sprzedaż, zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym. Firma zdobywa nowe długoterminowe kontrakty. Zakłady inwestują w nowoczesne technologie i wykorzystują możliwości, jakie daje offset. Pozwala to wierzyć, że Zakłady Mechaniczne Bumar-Łabędy mają przed sobą dobrą, pełną nowych możliwości i wyzwań przyszłość i będą świętować jeszcze niejedną okrągłą rocznicę. Przyjemnej lektury!

Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny



Artur Trzeciakowski



Wydanie I

Wydawca

Zakłady Mechaniczne Bumar-Łabędy S.A.

Opracowanie i redakcja

Wojciech Gargala

Współpraca redakcyjna

Grażyna Kowolik

Projekt graficzny

Paulina Szpila

Opracowanie plastyczne i skład

PW Jolanta Szpila, Studio Grafiki Reklamowej

Autorzy wspomnień

C. Brózda, J. Dyka, J. Fox, S. Jagosz, T. Kędzia,
J. Ohnsorge, P. Oleksy, R. Orzel, H. Pfeifer, Z. Piątkowski,
J. Szyroki, A. Trzeciakowski, Z. Żarnowiecki, K. Żyła

Autorzy opracowań

Z. Bielec, M. Brzuchnalski, J. Cembrzyński, K. Chodkiewicz,
B. Dubiel, M. Dybał, H. Franik, Z. Goliszewski, M. Ignaczak,
A. Jurczyga, A. Kiński, K. Klupś, G. Kowolik, E. Krząkała,
J. Lewicki, M. Łazarz, W. Macowicz, E. Molinek, M. Nosila,
A. Piotrowski, Z. Radzik, A. Smoleń

Współpraca

K. Błaszczak, E. Boba, M. Gargala, A. Grabarczyk,
M. Grdeń, W. Grubel, G. Jacel, J. Jachimowicz, A. Jackow,
M. Jackow, A. Kaczmarek, J. Kempa, A. Kopel, K. Kowolik,
M. Krawczyk, E. Kuligowski, K. Kurek, A. Manios, K. Mazur,
C. Panek, J. Panek, A. Pietrzyk, A. Rudziński, A. Rybiński,
G. Serwatka, J. Sisulak-Herba, Z. Stanuch, J. Szłapa,
E. Witczak, J. Zelek, R. Żuk

Zdjęcia

S. Bujanowski, W. Folmer, W. Gargala, H. Gniłka,
S. Jagosz, A. Kiński, G. Kowolik, M. Krawczyk, R. Kropat,
M. Łazarz, J. Magnuski, I. Roszczyk, Z. Roszczyk, P. Szpila,
J. Wicher – zdjęcia lotnicze, Archiwum Bumar-Łabędy,
Archiwum Państwowe w Katowicach, CAF, NTW, WAF

Druk

Centrum Usług Drukarskich

© 2006 Copyright by ZM Bumar-Łabędy

Od Redakcji

Niniejsza książka powstała z potrzeby zatrzymania w pamięci tych chwil z historii Zakładów Mechanicznych *Łabędy*, które były najbardziej znaczące i godne zapamiętania.

Nie pretenduje ona do miana monografii i nie wyczerpuje zagadnienia. Zwraca jednak uwagę na momenty z życia przedsiębiorstwa, które dotychczas nie doczekały się opracowania, a warto są utrwalenia. Nie jest to laurka wystawiona zacnej firmie z okazji jej pięćdziesiątych piątych urodzin. Chociaż mamy świadomość, że taki honor z pewnością się jej należy. Jest to raczej opis czynów i dokonań, którymi żyliśmy i przybliżenie sylwetek ludzi, którzy je tworzyli. Tych, którzy decydowali o przyszłości firmy i tych anonimowych spośród rzeszy pracowników, którzy przyczyniali się do rozwoju Zakładów.

W minionym półwieczu byliśmy świadkami wydarzeń istotnych dla kraju i świata. Odegrały one ważną rolę również w życiu przedsiębiorstwa i są przywoływane na kartach książki. Trudno bowiem opowiadać o losach firmy bez umiejscowienia jej w realiach otaczającej rzeczywistości. Czy jest to właściwa forma i czy nie przekroczono w niej ram obiektywizmu ocenie Państwo sami.

Pamięć ludzka jest ulotna, przez co odległa przeszłość oceniana z dystansu może być barwniejsza. Prezentowana publikacja powstała nie tylko na bazie faktów i wydarzeń, jakie miały miejsce w bogatych dziejach *Bumaru*, a o których możemy dowiedzieć się z mediów. Zawiera ona relacje szeregu zdarzeń zakulisowych, często anegdotycznych czy wręcz sensacyjnych, opowiedzianych słowami ich bezpośrednich uczestników. Jest zbiorem reminiscencji byłych dyrektorów, kierowników i pracowników firmy. Ludzi, którzy przyczyniali się do jej rozwoju i nierzadko ratowali ją z opresji. To dzięki tym opowieściom książka zyskała aktualny kształt i nabrała kolorów.

Szanowni Państwo, jesteśmy Wam za to wdzięczni. Cenimy sobie Wasz współdziałanie, poświęcony czas i chęć podzielenia się wspomnieniami bliskimi sercu. Mamy nadzieję, że zaakceptujecie zaproponowaną formę.



Bogata dokumentacja fotograficzna pochodzi zarówno z przepastnego, odkopanego archiwum *Bumar*, jak również została udostępniona przez osoby prywatne, za co składam serdeczne podziękowania.

Opracowanie dotyczy ponad półwiecza istnienia Zakładów Mechanicznych *Bumar-Łabędy*. Niewiele jest dziś firm w kraju, które poszczycić się mogą taką przeszłością. Dlatego też bardziej szczegółowo potraktowany został okres dawniejszy jej dziejów. Zrobiliśmy to z myślą o młodym pokoleniu, którego w *Bumarze* zaczyna przybywać i któremu chcieliśmy przekazać choć część informacji o dawnych czasach. O dniu dzisiejszym, równie barwnym, możemy na razie przeczytać w prasie. Opisywany on jest językiem faktów i nie sposób spojrzeć na niego obiektywnie. Trudno z obfitości wydarzeń, jakie obecnie dzieją się w zakładzie, a jest ich sporo jak nigdy dotąd, wybrać te najważniejsze. Historia musi je najpierw zweryfikować. Na opracowanie monograficzne będziemy musieli zatem jeszcze trochę poczekać. Z pewnością z okazji setnego jubileuszu zakładów zostanie wydana publikacja, która oceni nasze dzisiejsze dokonania.

Wszystkim, którzy przyczynili się do powstania tej książki, również tym niewymienionym z nazwiska, składam serdeczne podziękowania.

WOJCIECH GARGAŁA



HISTORIA

POCZĄTKI ŁABĘD

Początki osadnictwa okolic Łabęd sięgają III wieku po Chrystusie, kiedy to wspólnota pogańska kultu starosłowiańskiego zaczęła tworzyć się na terenie dzisiejszych Czechowic. Dowodem na zamieszkiwanie tych ziem w okresie przedchrześcijańskim jest odkryte przez archeologów w 1938 roku opodal Przyszówki cmentarzysko urnowo-szkieletowe, charakterystyczne dla grupy kultury lużyckiej.

Od X wieku rozpoczął się proces chrystianizacji. Można przypuszczać, iż nazwa Czechowice pochodzi właśnie z okresu napływu kultury chrześcijańskiej z Czech.

Istnieją co najmniej trzy hipotezy, które tłumaczą pochodzenie nazwy Łabędy.

Według pierwszej z nich dawno temu okoliczne tereny pokrywały dwa wielkie stawy, a ponad nimi wzbijały się w niebo stada łabędzi... Faktem jest, iż rzeka Kłodnica rozlewała się tutaj szeroko, sprzyjając powstawaniu bagnisk i stawów rybnych. Stąd też – bazując na badaniach kronikarza Pawła Gründela, kierownika łabędzkiej szkoły – najczęściej przyjmuje się, iż nazwa Łabędy ewoluowała od słowa *łabędź*. Taki też przyjęto herb.



Innego źródłosłowu, bardziej prawdopodobnego, można doszukiwać się od nazwiska właścicieli tych ziem. Jak donoszą kronikarze – jeszcze w IX wieku osada należała do kasztelanii toszeckiej, której władcą był Christianius Labandtus. Z biegiem wieków nazwisko właścicieli ziemskich ulegało przemianom językowym i już w 1401 roku nowy Pan podpisuje się Ulbrecht Kucze von Labut. W 1429 roku w dokumencie księcia Konrada IX Czarnego pojawia się Fryderyk Labud, natomiast w połowie XV wieku jest wzmianka o Janie Nasimborze von der Crampa von Labanti.



Wszystkie te wersje wydają się być bardzo prawdopodobne i etymologicznie uzasadnione. Najlepsza jednak byłaby ta, która łączy je w jedną – ... znad podmokłych łąk w górę unoszą się łabędzie, obserwowane przez piętnastego potomka rodu von Labandt stojącego na coles labentes (białych wzgórzach).

Trzecią hipotezę wreszcie wywieść można od łacińskiego *coles labentes*, co w tłumaczeniu określa białe wzgórza, które to rozciągały się w okolicach dzisiejszego portu jako wyrobiska po istniejących tam w przeszłości kamieniołomach wapiennych.

ŁABĘDY TWIERDZĄ POLSKOŚCI...

Twierdzą polskości nazywali nasze miasto niemieccy nacjonaści w ciężkich i krwawych dla Śląska latach 1918-21.

Na mocy traktatu pokojowego z 7 maja 1919 roku Górny Śląsk miał być zwrócony Polsce. Aby tego nie zrealizować, Niemcy rozwinęły szeroką akcję dyplomatyczną i zakulisową, uzależniając między innymi sprawę wywiązania się z odszkodowań wojennych od pozostawienia przy nich Śląska. Liczyli przy tym na przychylny stanowisko Anglii i Włoch, a szczególnie na poparcie angielskiego premiera George'a Lloyd'a. Postanowiono jednak, że lud śląski sam zdecyduje o swej przynależności państwowej. W tym celu na 20 marca 1921 roku wyznaczono datę plebiscytu.

Kiedy po ogłoszeniu jego wyników, a następnie nienaturalnym, sztucznym podziale Śląska, w maju 1921 roku Ślązacy chwycili za broń, aby wbrew nie uznawanym przez nich paktom i traktatom wyznaczyć sprawiedliwą granicę, Łabędy stały się jednym z poważ-



Łaband O./S.



◀ Siedziba rodziny Welczków w Łabędach, ostatecznie rozebrana po wojnie

nych ognisk ruchu powstańczego. 2 maja o godzinie 11.00 wieczorem uderzono równocześnie na posterunki policji, stacje kolejowe, dyrekcje fabryk i hut oraz zarządy majątków ziemskich. Ponad 98 proc. mieszkańców Łabęd oraz przyległych Czechowic, Dzierżna, Czerwionki, Ligoty, Rzeczyc i Niepaszyc stanowiła ludność polska. Nieznaczny odsetek – wyżsi urzędnicy, nauczyciele i policja oraz nieliczni odszczepieńcy nie stanowili żadnej siły mogącej stać się opór.

Bataliony powstańcze z Łabęd pod dowództwem Pawła Miozgi (zecera) i Feliksa Sojki (śluszarza warsztatów kolejowych) nazajutrz po opanowaniu miasta i okręgu ruszyły do boju. Łabędzianie zapisali się w walkach o górę św. Anny jako dobrze wyszkoleni, zdyscyplinowani i dzielni żołnierze.

Nie wolno przy tym zapomnieć, że akt kończący walki II powstania śląskiego podpisany został właśnie w Łabędach. Stąd też Łabędy słusznie otrzymały w latach 1918-21 nazwę *Twierdzy polskości*.



▲ Wawrzyniec Bencz ur. 6 sierpnia 1877 roku, żył 92 lata

... Pamiętam dzień plebiscytu w Łabędach – wspomina pochodzący z Łabęd znany dziejopis ziemi gliwickiej Józef Bencz – była to niedziela. Całą noc czuwały nasze oddziały ochrony i porządku POW. Na ulicach widać było patrole wojsk alianckich, a rano, skoro tylko zaświtało, prawie wszystkie domy były udekorowane flagami w barwach narodowych. Na murach było mnóstwo rozlepionych afiszy nawołujących do głosowania za Polską.

O godzinie 7 rano otwarto lokale wyborcze, do których zaczęli gnać się masowo mieszkańcy Łabęd, aby spełnić swój obywatelski obowiązek. Plebiscytowi towarzyszył ogólny entuzjazm ludności i uroczysty nastrój. Ludzie cieszyli się ogromnie, że mogą nareszcie po długiej niewoli czynnie zadokumentować z kartką wyborczą w ręku swoją wolę powrotu do ojczyzny. W odległości około 100 metrów od lokali wyborczych, które mieściły się przeważnie w budynkach szkolnych, stali agitatorzy, zaopatrując głosujących w kartki wyborcze.

Ja również – mimo młodego wieku, miałem wtedy dopiero 14 lat – byłem agitatorem. Ojciec mój, Wawrzyniec Bencz, był wtedy przewodniczącym Komitetu Parytetycznego, tzn. Mieszanej Komisji Wyborczej w Czechowicach.

O godzinie 16 głosowanie zostało prawie zakończone, a podane o godzinie 19 wyniki plebiscytu przyniosły nam duże zwycięstwo – 411 głosów oddanych za Polską na 421 głosujących.

PRESSWERK LABAND GMBH

Do bezproblemowym przyłączeniu Austrii i zajęciu czeskich Sudetów, hitlerowskie Niemcy zdawały sobie sprawę z tego, że skończyły się możliwości uzyskania nowych zdobyczy terytorialnych na drodze szantażu dyplomatycznego w stosunku do mocarstw europejskich. Dalsze będą możliwe jedynie na drodze wojennej. W sejfach w Sztabie Generalnym i Naczelnych Dowództwach poszczególnych rodzajów sił zbrojnych leżały już gotowe do użytku plany wojen zaczepnych – w pierwszej kolejności przeciwko Polsce, a następnie innym państwom. W trakcie ich przygotowywania dokonano gruntownego bilansu niezbędnych zasobów, sił i środków – zarówno czysto militarnych, jak i przemysłowego zaplecza zaopatrzeniowego. Stwierdzono braki w potencjale wytwórczym w dziedzinie produkcji stali i amunicji, głównie ciężkiej.

Z tego też powodu w początkach roku 1939 Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy, Naczelne Dowództwo Wojsk Lądowych i Urząd Uzbrojenia Marynarki Wojennej zleciły wykonanie wstępnych projektów zakładu kuźniczo-prasowniczego

wraz ze stalownią i warsztatami, z siedzibą w Łabędach (Laband) w pobliżu Gliwic. Produkcja miała obejmować średnią i ciężką amunicję zrzutową, ciężkie granaty dla marynarki i wojsk lądowych, jak również kadluby torped i lufy armatnie. Po przeanalizowaniu projektów wstępnych i uściśleniu potrzeb Urząd Techniczny Ministerstwa Lotnictwa Rzeszy, w osobie jego szefa gen. lotnictwa Horsta Udet, wydał 9 czerwca 1939 roku polecenie wykonania projektów wykonawczych.



▲ W pałacu w Pławniowicach rodzina Ballestremów rezydowała do 1945 roku. Podczas wyzwolenia ziemi gliwickiej pałac był siedzibą sztabu marszałka Koniewa

▲

30 września 1939 roku Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy zleciło wchodzącej w skład koncernu Ballestrema, powstałej w 1926 roku spółce *Vereinigte Oberschlesische Hüttenwerke AG (Oberhütten)*, skupiającej, między innymi, również Hutę *Hermína* w Łabędach, wybudowanie nowej stalowni i prasowni, przeznaczonej dla produkcji średnich i ciężkich bomb lotniczych oraz pocisków dla dział morskich o kalibrze 28-40,6 cm, z docelową zdolnością produkcyjną 14500 ton stali rocznie. Inwestorami byli: Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy oraz Naczelne Dowództwo

Marynarki Wojennej – w lipcu 1942 roku dołączyło do nich Naczelne Dowództwo Wojsk Lądowych. Konsorcjum to działało poprzez państwową spółkę *Luftfahrtanlagen GmbH*.

Dla celów koordynowania i prowadzenia budowy oraz eksploatacji gotowego zakładu 18 sierpnia 1939 roku *Oberhütten* powołała osobną spółkę pod nazwą *Presswerk Laband GmbH* z 99,5 proc. udziałem własnym. Po odkupieniu 1 lipca 1940 roku od *Silesiastahl* pozostałych udziałów, *Oberhütten* stały się 100 proc. udziałowcem nowej spółki.

Niezwłocznie rozpoczęły się prace przygotowawcze do rozpoczęcia budowy. Z większymi pracami ziemnymi trzeba było się jednak wstrzymać, ponieważ inwestor – *Luftfahrtanlagen* – wciąż nie był właścicielem terenu, na którym miał powstać zakład. Dopiero 31 stycznia 1940 roku *Luftfahrtanlagen* odkupił od hrabiego Johannes von Welczek za 900 tys. marek około 180 ha terenów położonych na północny-wschód od Huty *Hermína* i na wschód od nowowbudowanego *Adolf-Hitler-Kanal (Kanału Gliwickiego)*. Budowa objęła ok. 100 ha zakupionych gruntów.

Budowa zakładu miała kosztować 90 mln marek i trwać 18 miesięcy, tzn. zakończyć się 1 kwietnia 1941 roku. Nastąpiło to jednak dopiero w październiku 1942 roku, półtora roku później. Powodów tak znacznego przeciągnięcia się budowy było sporo, a pierwsze pojawiły się

Rodzina Welczek (Wellczek) od 1670 roku była właścicielem rozległych dóbr ziemskich na Śląsku, w tym również w Łabędach. Pałac Welczków w Łabędach został zniszczony i ostatecznie rozebrany dopiero po zakończeniu II wojny światowej.

Hrabia Johannes von Welczek był ambasadorem Niemiec we Francji w latach 1936-39. W dniu 8 listopada 1938 roku stał się on celem zamachu ze strony młodego działacza syjonistycznego Herszela Grynszpana, którego rodzina mieszkała w Niemczech. Kuriozalne w tym zamachu było to, że zamachowiec, znajdując się już na terenie ambasady, zapytał o drogę do ambasadora samego hrabiego Welczka, przechadzającego się, jak zwykle o tej porze, po ogrodzie. Ostatecznie Grynszpan zastrzelił jednego z sekretarzy ambasady, biorąc go za ambasadora.

Wydarzenie to posłużyło hitlerowcom za pretekst do uzasadnienia przeprowadzonej nazajutrz (9 listopada 1938 roku) Kryształowej Nocy, w wyniku której spalono w całej niemal Rzeszy żydowskie synagogi.

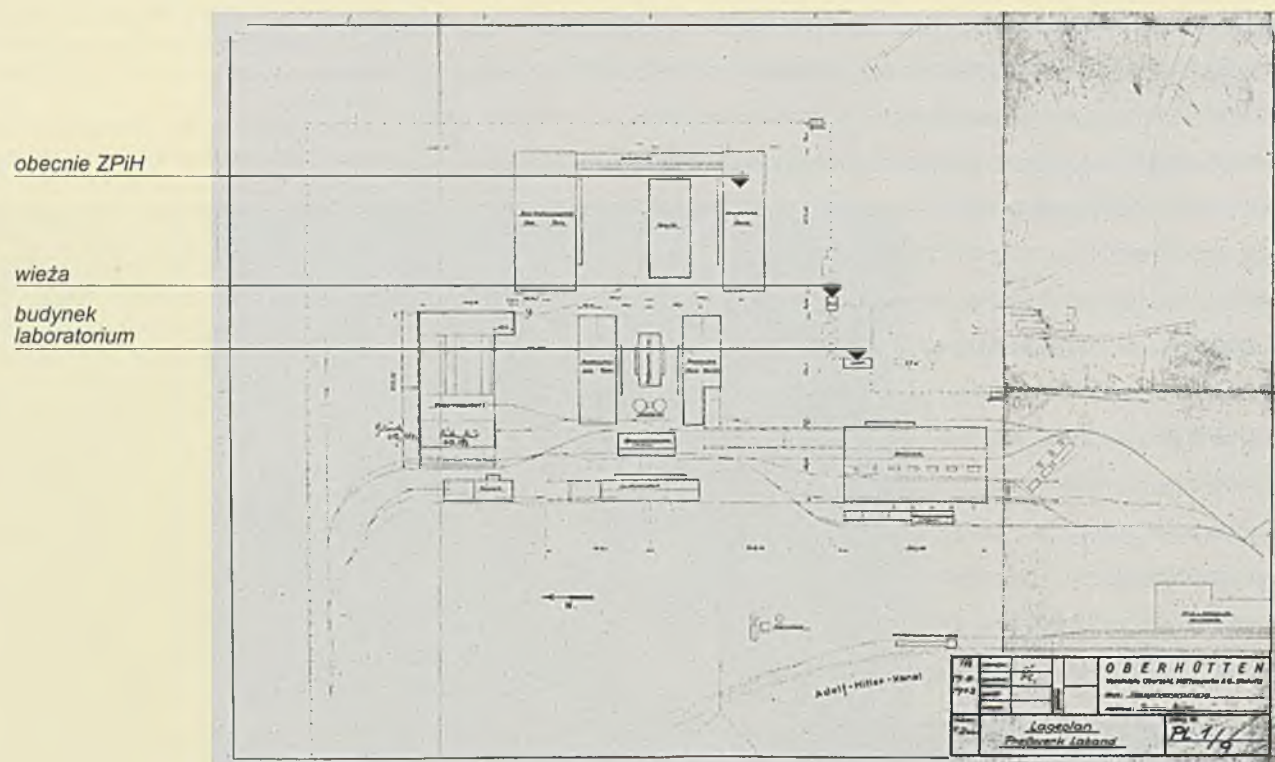


◀ Czerwiec 1940 roku

jeszcze na etapie sporządzania projektów wykonawczych w 1939 roku, przed wybuchem wojny. Otóż Naczelne Dowództwo Wojsk Lądowych zażądało przeniesienia inwestycji do odległych o 80 km Krapkowic. Uzasadniano to zbyt małą odległością zakładów o znaczeniu strategicznym od ówczesnej granicy z Polską. *Oberhütten* odrzuciła te żądania przywodząc jako przyczynę znaczne opóźnienia, które ta decyzja mogłaby spowodować, powstałe w związku z koniecznością wykonania obszernych pomiarów geodezyjnych, niezależnie od tego, że uruchamianie nowego zakładu

w takiej odległości od swojej siedziby nie leżało w jej interesie. Ostatecznie w związku z zakończeniem kampanii polskiej ten argument stał się bezzasadny.

Powtórne żądanie przeniesienia zakładu pojawiło się, ze strony Naczelnego Dowództwa Wojsk Lądowych, z chwilą przyłączenia polskiej części Górnego Śląska do Niemiec. Tym razem cel miał się znajdować na wschód od Łabęd, w Chorzowie Batorym



(*Bismarckhütte*). Głównym argumentem było jakoby lepsze wykorzystanie potencjału produkcyjnego hut stali, znajdujących się we wschodniej części Górnego Śląska oraz istniejącej tam huty stali szlachetnych. W ślad za tym żądaniem, postawionym w grudniu 1939 roku, nastąpiło natychmiastowe zawieszenie prac w Łabędach i rozpoczęcie prac projektowych dla *Bismarckhütte*. Do pierwotnych planów powrócono dopiero w marcu 1940 roku, kiedy to ponownie ruszyły prace w Łabędach.

Znaczne opóźnienia powstały na skutek wyjątkowo śnieżnych i długotrwałych, trzech kolejnych zim – 1939/1940, 1940/1941 i 1941/1942. W trakcie budowy zmienione zo-

stały założenia konstrukcyjne niektórych obiektów. Początkowo zakładano, że wykonanie one będą w technologii konstrukcji stalowych, która przewidywała montaż również podczas miesięcy zimowych. Po przejściu na technologię żelbetową niezbędne było wykonanie nowych, czasochłonnych (suwaki logarytmiczne) obliczeń statycznych, prace przy fundamentach były znacznie dłuższe niż dla konstrukcji stalowych i nie mogły być prowadzone w zimie. Wszystko to spowodowało dalsze opóźnienia. Kierownictwo budowy meldowało nieustannie braki w zaopatrzeniu w materiały budowlane

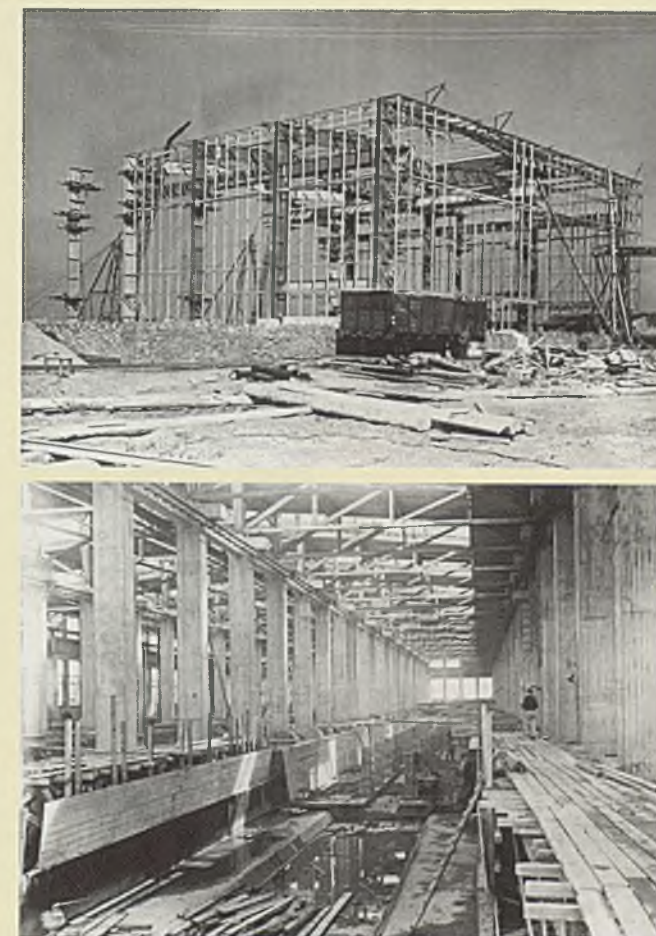
oraz trudności z transportowaniem ich dużych ilości, spowodowane brakiem taboru kolejowego, używanego dla transportów wojennych. Chronicznie występowały braki siły roboczej, szczególnie wykwalifikowanych robotników budowlanych, a sprowadzonych głównie z terenów Ukrainy Zachodniej robotników przymusowych trzeba było przez pewien czas codziennie rano przywozić autobusami z Rybnika, a wieczorem ich tam odwozić. Bowiem z braku drewna budowlanego nie było z czego zbudować baraków mieszkalnych w Łabędach. Zmieniano również w trakcie budowy założenia technologiczne stalowni i wydziałów obróbki cieplnej, co pociągnęło za sobą konieczność wykonania dodatkowych prac. W sumie udokumentowano 19 miesięcy opóźnień powstałych na skutek opisanych problemów.

W okresie szczytowego nasilenia robót budowlanych (czerwiec 1941 roku) liczba robotników zatrudnionych na terenie budowy wynosiła 4590, z tego połowa to robotnicy wykwalifikowani. Pozostała część, to głównie robotnicy przymusowi i jeńcy wojenni – początkowo Polacy, Anglicy, Francuzi, Nowozelandczycy, a od połowy 1941 roku przeważnie jeńcy z Armii Czerwonej. Rozmieszczeni byli oni w trzech obozach (4100 osób) oraz kwaterach prowizorycznych (około 600).

Równoległe z budową kolejnych obiektów trwał rozruch technologiczny w halach już oddanych do użytku. W grudniu 1941 roku gotowa do produkcji była stalownia, a z początkiem 1942 roku prasownia rozpoczęła produkcję skorup ciężkich bomb lotniczych. I wtedy

nieoczekiwanie 19 marca 1942 roku zarząd otrzymał pismo od kierownictwa urzędu zaopatrzenia amunicyjnego wstrzymujące tę produkcję i dalsze inwestycje w tym kierunku. Zmianie uległy proporcje w dostawach dla poszczególnych rodzajów sił zbrojnych. Początkowo przyznane 66 proc. dla lotnictwa i 34 proc. dla marynarki

Sierpień 1940 roku ▼



▲
Maj 1941 roku

zmieniono na 33 proc. dla lotnictwa, 22 proc. dla marynarki i 45 proc. dla wojsk lądowych. Jednocześnie, w wyniku dokonanego nowego szacunku potrzeb, leżącego u podstaw tej decyzji, moce produkcyjne *Presswerk Laband*, projektowanego, budowanego i wyposażonego z myślą o ściśle określonym rodzaju produkcji byłyby wykorzystane jedynie w 10 proc. Przejście do produkcji amunicji średnio-kalibrowej mogło być niemożliwe bez poniesienia poważnych nakładów na zmianę wyposażenia technicznego. Istniejące prasy oraz urządzenia do obróbki cieplnej były zbyt duże; nie

zaplanowano wcześniej walcowni, niezbędnej do produkcji tego rodzaju amunicji. Przewodniczący Rady Nadzorczej *Presswerk Laband*, dr Wagner w piśmie do Ministra Rzeszy ds. Uzbrojenia i Amunicji Alberta Speera podaje 31 stycznia 1943 roku kwotę kosztów przebrojenia technicznego zakładu w wysokości 22 mln marek. Całkowite koszty budowy zakładu znacznie przekroczyły planowane 90 mln marek. Na jesieni tego roku wyniosły już 142 mln marek.

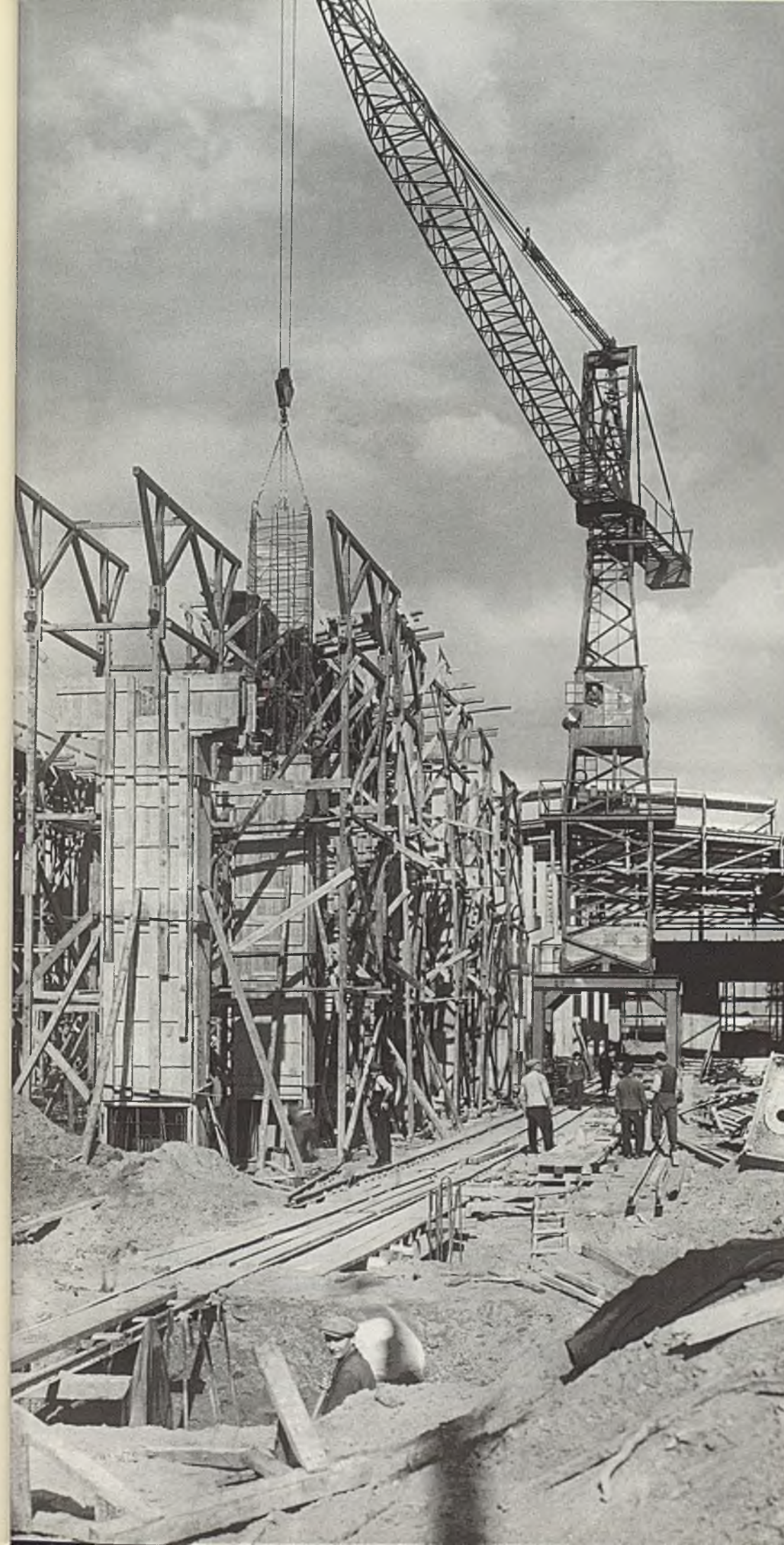
W tym czasie zatrudnienie przy produkcji osiągnęło poziom ok. 4000 osób. W maju roku

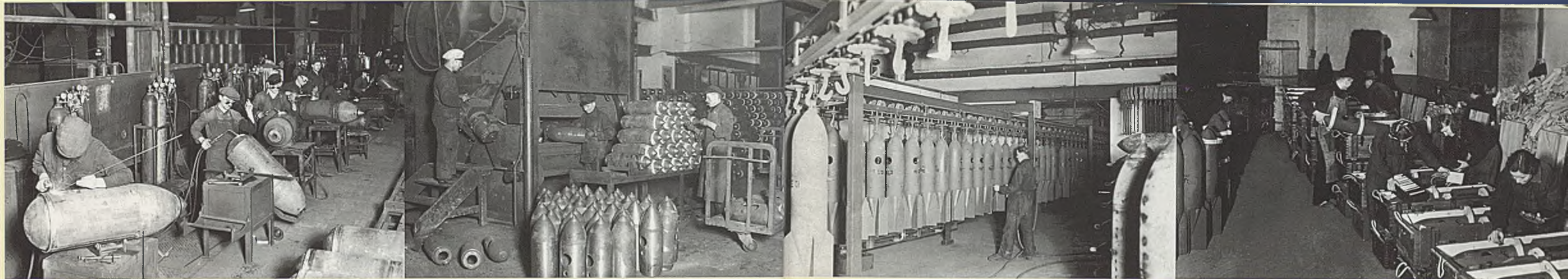
Przez cały czas swojego istnienia Presswerk Laband był zakładem państwowym. Również ZM Bumar-Łabedy są do tej pory własnością Państwa. Jedyną część Presswerk nie należąca już do jakiegokolwiek państwa, to stalownia, będąca częścią prywatnej huty Łabedy.

1943 w *Presswerk Laband* zatrudnionych było 4062 pracowników – 1556 pracowników było Niemcami, a robotników zagranicznych było 2506. W tej liczbie było około 700 jeńców wojennych. Resztę stanowili przymusowo zrekrutowani pracownicy z okupowanych terenów ZSRR (głównie Ukraińcy) i Generalnej Guberni – zrówn mężczyźni, jak i kobiety. W przeważającej części byli oni wyznania prawosławnego. Wydany 17 grudnia 1942 roku przez samego Heinricha Himmlera

bezwzględny zakaz obejmowania robotników przymusowych ze wschodu opieką duszpasterską ze strony księży prawosławnych, uległ z czasem rozluźnieniu. W latach następnych notowano pojedyncze przypadki wydawania zgody na nabożeństwa prawosławne i udzielanie ślubów, uzasadniając to przeciwdziałaniem wpływom polskich pracowników przymusowych. Jeden z takich przypadków miał miejsce w Łabędach, kiedy to 12 listopada 1944 roku pop z cerkwi w Sosnowcu, ojciec K. Gawryłkow, odprawił w obozie nr 3 w Łabędach uroczyste nabożeństwo, po którym udzielił ślubu 120 parom robotników ze wschodu *Ostarbeiter*. Kierownictwo zakładu spotykało się z zarzutami ze strony władz, że poza 750 osobami, które zostały przekazane początkowo z *Oberhütten*, późniejszy wzrost zatrudnienia odbywał się głównie na drodze przekazywania przez władze państwowe kolejnych partii jeńców i robotników przymusowo rekrutowanych, nie posiadających przeważnie żadnych kwalifikacji. Broniąc się przed tymi zarzutami wykazywano liczbę pracowników niemieckich powoływanych do wojska i kierowanych na front. W czerwcu 1942 roku dotyczyło to 242 mężczyzn, w sierpniu 1944 roku – 529 mężczyzn.

Z chwilą rozpoczęcia w Łabędach produkcji bomb lotniczych, zakład *Presswerk Laband* stał się konkurencją dla, dotychczas praktycznie jedynego ich producenta, firmy *Rheinmetall-Borsig AG* z Berlina. Ponieważ niemieckie bomby lotnicze





były również przedmiotem eksportu do krajów-sojuszników Niemiec, pojawienie się nowego gracza na tym rynku spowodowało wystąpienie *Rheinmetall-Borsig* do *Oberhütten*, właściciela *Presswerk Laband*, z propozycją zawarcia porozumienia w sprawie podziału rynków eksportowych. Pierwsze spotkanie w tej sprawie odbyło się w Gliwicach 20 kwietnia 1942 roku. W przesłanym pół roku później przez *Rheinmetall-Borsig* projekcie porozumienia zaproponowano również system opłat licencyjnych. W Łabędach produkowane były początkowo bomby, będące efektem prac badawczo-rozwojowych prowadzonych przez *Rheinmetall-Borsig*. Niemal równocześnie z rozpoczęciem produkcji podjęte zostały własne prace badawczo-rozwojowe nad nowymi typami bomb. Projekt przewidywał, że każdy z partnerów miałby prawo do sprzedawania na *swoim* rynku również wyrobów drugiego partnera. W razie sprzedaży bomb, których prawa własności należałyby w 100 proc. do sprzedającego, zatrzymywałby on 100 proc. wpływów. Jeżeli prawa własności należałyby po połowie do obydwu partnerów, sprzedający otrzymywałby 60 proc. wpływów. W przypadku sprzedaży bomb partnera, sprzedającemu przysługiwałoby 20 proc. wpływów. Pod względem geograficznym *Rheinmetall-Borsig* chciał zastrzec dla siebie rynek rumuński, turecki, włoski, portugalski i chorwacki. Utrzymanie rynku rumuńskiego miało zrekomensować – zdaniem *Rheinmetall-Borsig* – oddanie partnerowi Węgry oraz zmniejszenie obrotów z Włochami, spowodowane instalowaniem przez nich w samolotach własnych urządzeń zrzutowych, pozwalających na stosowanie bomb włoskiej produkcji. *Oberhütten* miały otrzymać Węgry, Bułgarię, Szwajcarię, Hiszpanię, Słowację, Szwecję, Finlandię i Danię. Ze swojej strony *Oberhütten* chciały objąć również rynek chorwacki. Nie udało się ustalić, czy porozumienie zostało ostatecznie zawarte, ale prace przy nim trwały przynajmniej do końca kwietnia 1943 roku.

Grunt, budynki, budowle i wyposażenie techniczne zarówno stalowni, jak i prasowni były własnością Ministerstwa Lotnictwa Rzeszy, a formalnie rzecz biorąc, firmy *Luftfahrtanlagen GmbH*, spółki zależnej ministerstwa. *Presswerk Laband* eksploatowały (a wcześniej zbudowały) zakład na podstawie umowy dzierżawy, zawartej 26 marca 1941 roku z *Luftfahrtanlagen GmbH*. Umowa miała obowiązywać do 30 września

1950 roku! Wysokość czynszu ustalono w zależności od wartości dzierżawionego majątku (odpisów amortyzacyjnych).

W roku 1943 Zarząd *Oberhütten* wystąpił z inicjatywą nabycia przedmiotu dzierżawionego przez *Presswerk Laband* od państwa za kwotę 65 mln marek, czyli ponad dwa razy mniej niż wyniosły koszty budowy. Propozycja kupna została poprzedzona wykonaniem szczegółowej analizy i wykonaniem biznes planu. Rozważając wszelkie za i przeciw, Zarząd uznał, że przeciw zakupowi przemawiają takie argumenty jak:

- ▶ jednozadaniowość *Presswerk Laband* – nie było jasności co do tego, co można by w zakładzie produkować po zakończeniu wojny;
- ▶ cena zakupu – 65 mln marek – stoi w złej relacji do wysokości kapitału własnego *Oberhütten*;
- ▶ będąca wynikiem projektowania dla celów wojennych koncepcja rozproszenia hal produkcyjnych – wysokie koszty transportu wewnątrzzakładowego;
- ▶ eksperymentalny charakter zakupu – wynik będzie mocno uzależniony od czasu trwania wojny.

Pomimo istnienia tych wątpliwości przystąpiono do negocjacji z Ministerstwem Lotnictwa Rzeszy, które zakończyły się wyrażeniem zgody na warunki postawione przez *Oberhütten*. Jednak dyskusje prowadzone w obrębie Zarządu i Rady Nadzorczej nie usunęły wszystkich wątpliwości i mimo uzyskania od Ministerstwa oficjalnej oferty, zawierającej wszystkie warunki *Oberhütten*, 14 października 1943 roku Rada Nadzorcza *Oberhütten* poinformowała Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy i Głównodowodzącego Luftwaffe, na ręce prowadzącego w jego imieniu pertraktacje dyrektora Cejki, że dystansuje się od zakupu *Presswerk Laband*. W odpowiedzi, 29 listopada 1943 roku, dyrektor Cejka poinformował Zarząd *Oberhütten*, że przyjmując do wiadomości stanowisko jej Rady Nadzorczej uważa pertraktacje za ostatecznie zakończone, a ofertę sprzedaży zakładu za nieważną. Jakkolwiek istnieją dokumenty wskazujące, że mimo kategorięcznego tonu przytoczonego pisma, powrócono do sprawy jeszcze w 1944 roku, wydaje się, że wobec szybko zbliżającego się końca wojny i wejścia na teren Górnego Śląska Armii Czerwonej, do zakupu ostatecznie nie doszło.

MICHAŁ NOSIŁA

Na terenie obecnych ZM Burnar-Łabędy nigdy nie działał hitlerowski koncern Hermann-Göring-Werke AG. Jedyne, co Presswerk Laband łączyło z osobą Hermanna Göringa to fakt, że był on Ministrem Lotnictwa Rzeszy, które z kolei było właścicielem substancji zarządzanych przez Presswerk.

GDY UMILKŁY DZIAŁA (LATA 1945–1951)

Nowy podział Europy po 1945 roku podporządkował Polskę oraz inne nowe państwa socjalistyczne Związkowi Radzieckiemu. Szereg ważnych i odpowiedzialnych stanowisk w naszym kraju Stalin obsadzał swoimi zaufanymi. Ministrem Obrony Narodowej został dotychczasowy dowódca Północnej Grupy Wojsk Radzieckich, mianowany do stopnia Marszałka Polski Konstanty Rokossowski. Wszystkie ważniejsze stanowiska dowódcze zajęli oficerowie sowieccy.

Wiec mieszkańców Łabęd po zakończeniu wojny



W gospodarce instrumentem ścisłego powiązania państw w ramach bloku wschodniego stała się Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, powołana w styczniu 1949 roku. Związek Radziecki jako główny partner Polski wymusił podniesienie wskaźników planu gospodarczego, w tym rozbudowę przemysłu zbrojeniowego i instytucji o charakterze wojskowym. Zgodnie z tezami Stalina, przestrzegającymi przed zaostreniem się walki klasowej, tropiono domniemane przestępstwa: sabotaż, szpiegostwo, dywersję. Tysiące ludzi aresztowano za naruszanie dyscypliny pracy lub nie wywiązywanie się z dostaw obowiązkowych. Ostro też rozliczano się z byłymi żołnierzami Armii Krajowej oraz ludnością cywilną oskarżaną o współpracę z konspiracyjnym podziemiem.



Wielkie sprzątanie

Ofensywa wojsk radzieckich Frontu Ukraińskiego zimą 1945 roku, a zwłaszcza słynna operacja o kryptonimie *Złote Wrota*, marszałka Koniewa na terenie Górnego Śląska, przyniosła wyzwolenie i ocalenie ogromnego potencjału przemysłowego tego regionu. 24 stycznia Rosjanie zajęli *Presswerk Laband*. 10 lutego tego roku radziecki komendant wojenny przekazał administrację zakładu pełnomocnikowi Rządu Tymczasowego Leonowi Kowalczykowi. Delegacja nielicznej w tym czasie załogi udała się do Warszawy z wnioskiem o odbudowę i uruchomienie przedsięwzięcia.

28 lutego powstał Centralny Zarząd Przemysłu Hutniczego, skupiający wszystkie huty w Polsce, również Hutę *Łabędy*, w skład której wchodziły istniejące wtedy poniemieckie wydziały dzisiejszego Bumaru.

Działanie przedstawicieli władz polskich w znacznym stopniu było hamowane przez prawo wojenne, które nad wyraz rzetelnie egzekwowali Rosjanie. Na zajętych terenach komendanci radzieccy zachowywali się jak zdobywcy, wykorzystując niczym nieograniczone prawa do dysponowania zarówno dobrami materialnymi, jak i potencjałem ludzkim. Łabędzkie zakłady pracy były na bieżąco rabowane ze wszystkich urządzeń, które zwycięzcy wywozili w formie zdobyczy wojennych w głąb ZSRR. Posunęli się do tego stopnia, iż zdemontowane maszyny ekspediowane były pośpiesznie po szerokim torze, specjalnie w tym celu doprowadzonym do huty. Wkrótce

Rozładunek wagonów na wysypisku

Niedopalone wagony ze stacji kolejowych służyły jako pierwszy środek transportu. Pracownicy fizyczni i umysłowi podejmowali zobowiązania, aby przyspieszyć odgruzowanie wydziałów, szczególnie odlewni



22

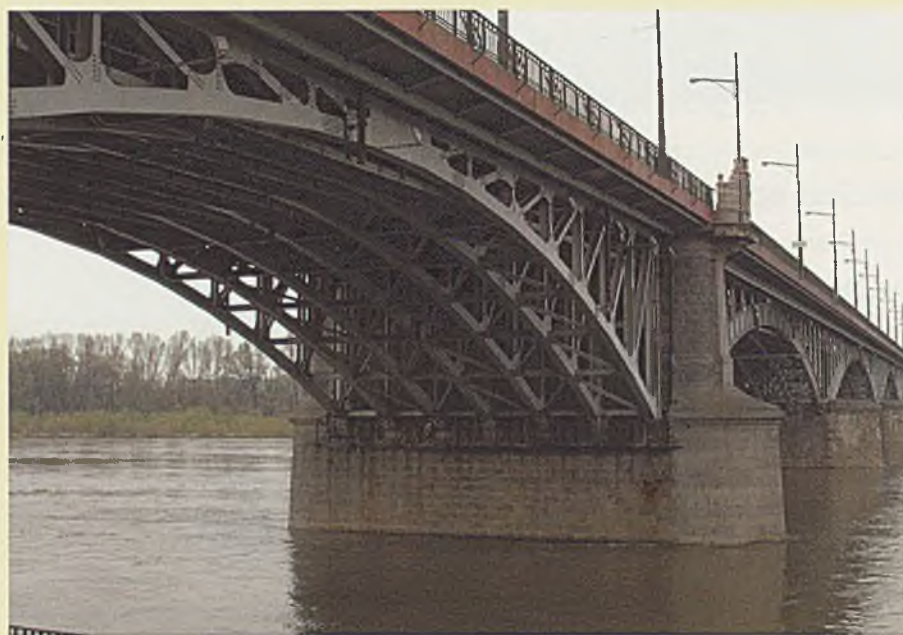
w halach pozostały jedynie gruz i zdewastowane części sprzętu, którego nie udało się odizolować od betonowego podłoża.

Wojenne prawo odwetu dotyczyło także ludności cywilnej. Z rampy pyskowskiego dworca kolejowego wywożono do pracy przymusowej w Związku Radzieckim lub wysiedlano do okupowanych Niemiec tysiące ludzi, internowanych okresowo w barakach na Górowie. Na wyzwolone tereny przybywali Polacy z kresów wschodnich Rzeczypospolitej,

*Drogi zburzone,
miasta w ruinie,
historia
gnie nas i lamie,
lecz – nie zginęła,
nigdy nie zginie,
my ją dźwigniemy
sami!*

*Sterczą pod niebo gruz Warszawy,
wre robota nad rumowiskiem.
Z gruzów zwycięstwa,
z odłamków sławy
most budujemy
przez Wisłę.*

*Most Poniatowskiego
Władysław Broniewski*

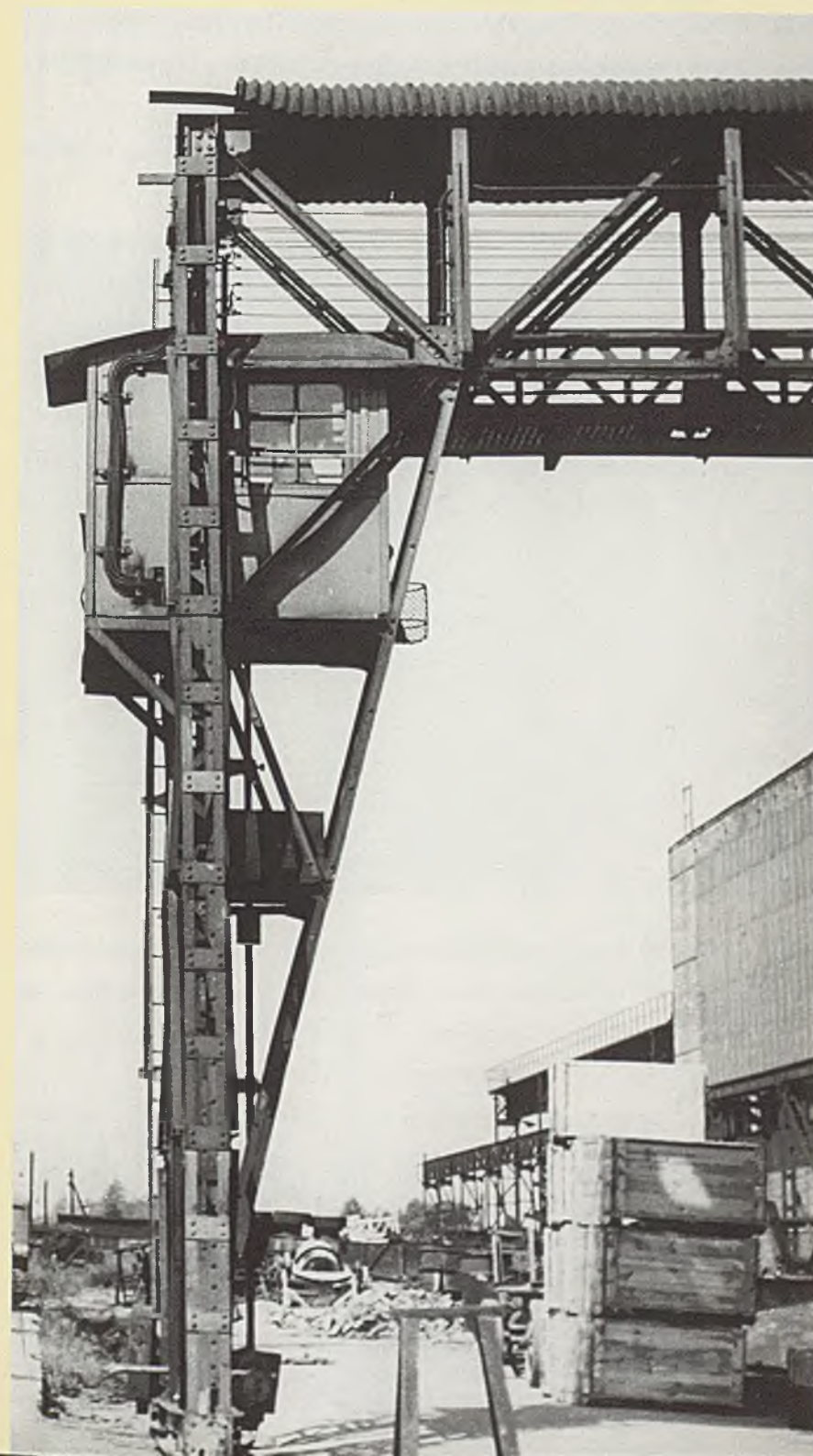


a także reemigranci z Europy Zachodniej. W 1947 roku przyjechało do Łabęd około 2 tysięcy Polaków z Francji. Wszystkich zaczęła łączyć silna wola szybkiego powrotu do normalnego życia, co sprawiło, że solidarnie przystąpiono do odbudowy miejsc pracy.

W kwietniu 1945 roku administrację przejmuje inż. Kazimierz Ziemia. 28 lipca obydwa zakłady zostają filią Huty Pokój w Nowym Bytomiu. Wkrótce też ukształtował się trzon łabędzkiej załogi. Szybko zmieniali się kolejni dyrektorzy. Jeszcze tego samego roku firmą zarządzał L. Kowalczyk, a w 1946 roku – H. Makowski. Radzie Technicznej Zakładów przewodniczył J. Kitel.



23



W 1945 roku, kiedy zaczynał pracę w Łabędach, Paweł Brom miał 16 lat. Oto jego wspomnienia: – z Nowego Bytomia przyszło do pracy w Łabędach kilkunastu pracowników, którzy rozpoczęli wstępne prace porządkowe. Przygotowaliśmy pierwszą halę Wydziału Konstrukcji Stalowych. Maszyn nie było wcale. Narzędzi też nie za wiele. Kraj był zniszczony, roboty mieliśmy pełne ręce. Zadaniem brygady, w której pracowałem było usuwanie zniszczeń, jakie pozostawiła po sobie wojna. Kiedy stanęliśmy przy rumowisku cegieł i stali, gdzie obecnie mieści się odlewnia, nie bardzo wiedzieliśmy od czego zacząć. Tak było w całym Zakładzie. Pamiętam dokładnie kiedy oddaliśmy do użytku wyprodukowaną na miejscu pierwszą suwnicę, na własny użytek. (Suwnica do niedawna znajdowała się na wybiegu W-480 – obecnie SCG).

Po uprzątnięciu gruzów i zainstalowaniu podstawowych maszyn, dzięki przeniesieniu Wydziału Konstrukcji Stalowych z Huty *Pokój*, rozpoczęto montaż tak bardzo w tym czasie potrzebnych suwnic. W myśl hasła: *Cały naród buduje stolicę* w łabędzkich halach powstawały elementy mostu Poniatowskiego i Śląsko-Dąbrowskiego w Warszawie. Pod koniec 1947 roku załoga liczyła około tysiąca pracowników. Dyrektorem był wówczas Franciszek Brudny. Powstało Gliwickie Zjednoczenie Hutnicze, obejmujące huty: *Pokój*, *Łabędy*, *1 Maja*, *Zawadzkie* i *Kościuszko*.

W 1948 roku z okazji Kongresu Pokoju oraz Wystawy Ziem Odzyskanych we Wrocławiu w zakładzie wykonano słynną iglicę ze stali, projektu profesora Stanisława Hempla, która stoi do dnia dzisiejszego przed Halą Ludową.

W tym też roku utworzono Zakład Inwestycyjno-Remontowy (ZIR). Prowadził go inż. Henryk Hlasko, a następnie Stefan Karwata.



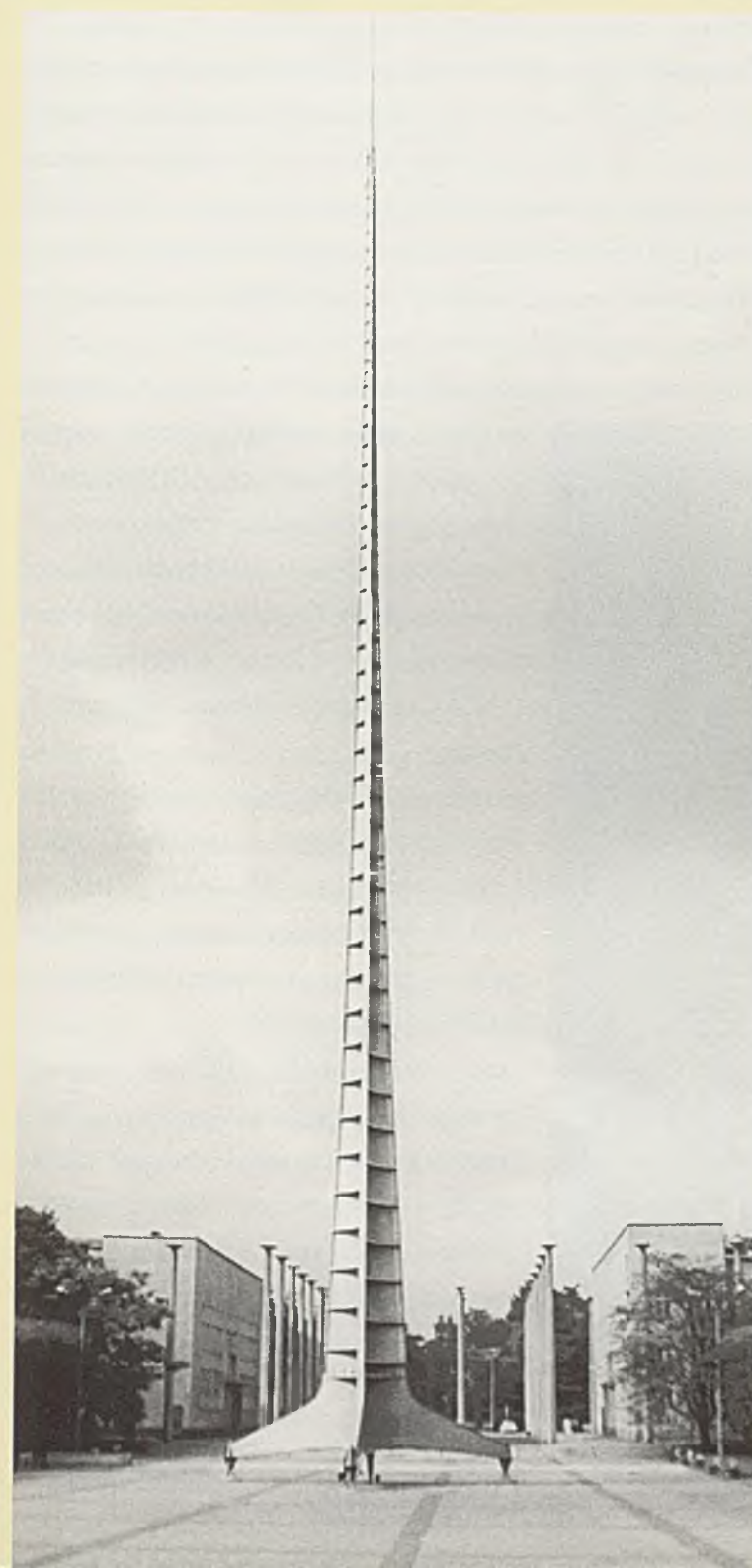
ZM Bumar-Łabędy S.A.
– widok z lotu ptaka,
kwiecień 2006 roku

Odczuwano się poważny brak wykwalifikowanych sił roboczych. Duże nadzieje wiązano z powołaniem Szkoły Przesposobienia Przemysłowego, której następczynią stała się późniejsza Zakładowa Szkoła Zawodowa.

W 1947 roku powstaje pierwsza komórka Polskiej Partii Robotniczej.

W 1949 roku, z odbudowanych pieców martenowskich i elektrycznych, do kadzi splywa pierwsza stal. W olbrzymich drewnianych skrzyniach przychodzą z Czechosłowacji, Związku Radzieckiego i Stanów Zjednoczonych pierwsze nowe maszyny. Kierownictwo nad warsztatem mechanicznym obejmuje inż. Mieczysław Majbrodzki. Biuro,

w którym pracuje, jest jednocześnie zaczątkiem magazynu narzędzi. Nowe urządzenia na VI nawie Wydziału 300 montuje reemigrant z Francji – ślusarz P. Niemczyk. Nie ma jeszcze suwnic, rolę dźwigów spełnia mały, akumulatorowy żuraw samojezdny. Związek Młodzieży Polskiej zajmuje się związaniem w kolektyw przybyłej ze wszystkich stron kraju i repatriowanej z zagranicy młodzieży. Pierwsze brygady pracy przystępują do współzawodnictwa. Wśród nich wyróżniają się zespoły: J. Czarnynogi, J. Kamińskiego, P. Brytaniego, J. Kasperczyka.



W pokoju jest gwarno i niebieskawo od dymu. Lipcowe słońce zagląda do okien, za którymi rozciąga się potężny systemat budynków i urządzeń. Kiedy rozpoczynaliśmy gospodarzyć nimi, odbudowywać je i rozbudowywać, wyglądały zupełnie inaczej. Grupka zakładowych weteranów wspomina dawne czasy:

– ... był taki inż. Krygier, walcownik o światowej sławie. Kiedy Niemcy uciekli z Łabęd, schował się gdzieś w zakładzie i został. Mówił piękną starą polszczyzną i stale chodził ze słownikiem, w którym wyszukiwał brakujące mu wyrażenia techniczne. Poważny wynalazek, dotyczący walcowania blach zakonspirował przed faszystami i przekazał Hucie Batory;

– ... a pamiętacie jak dyrektor Brudny ganiał nas po scenie bawiąc się w reżysera? Pierwszy spektakl miał tak szalone powodzenie, że musieliśmy wezwać na pomoc milicję. Rozentuzjzmowani widzowie zgnieliby aktorów;

– ... w 1947 i 1948 roku pensja nie starczała na buty. Wysłaliśmy więc Czechom swój węgiel, a oni przysyłali nam obuwie. Nie było to zbyt legalne, ale inaczej chodzilibyśmy boso;

– ... a ten stary kasjer, Paweł Pawlicki, który trzykrotnie żegnał (znakiem krzyża) drzwi kasy przed ich zamknięciem i który tak dbał o każdy zakładowy grosz, że stało się to przysłowiowe w Łabędach. A wypłaty robiło się wówczas od przypadku do przypadku – kiedy przywieźli pieniądze.

Płyną wspomnienia. Nie starczyłoby miejsca chcąc przekazać chociażby te najciekawsze. Padają nazwiska starych zasłużonych kolegów: Eugeniusz Śledziński – światowej sławy statyk, Jan Grosz – wielki patriota, szkanowany przez Niemców, późniejszy członek wielu organizacji polonijnych. Oni też pracowali w Łabędach.

NA SWOIM (LATA 1951-1956)

26

Polska w dalszym ciągu uzależniona jest od polityki Związku Radzieckiego. Realizując dyrektywy Stalina izoluje się elementy klasowe niepewne politycznie. Planowane są między innymi masowe wysiedlenia z Krakowa, zwłaszcza inteligencji. Trwa walka z Kościołem. Kulminacją represji staje się aresztowanie w 1953 roku prymasa Stefana Wyszyńskiego. Drastycznie ogranicza się rolę Sejmu. Funkcję ustawodawczą przejmuje rząd, a właściwie kierowana przez Hilarego Minca Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego. Rozrasta się biurokracja państwowa. 34 ministerstwa kontrolują gospodarkę. W 1951 roku radykalnie

wzrasta udział inwestycji przemysłowych w ogólnych nakładach na rozwój gospodarczy. Zwiększa się wydatki na zbrojenia. Uchwalona przez Sejm 22 lipca 1952 roku Konstytucja, choć odwoływała się do zasad ludowładztwa, w rzeczywistości stanowiła fundament prawny państwa prawie totalitarnego.

5 marca 1953 roku umiera Józef Stalin. I Sekretarzem KC KPZR zostaje Nikita Chruszczow. Następuje stopniowe odprężenie w stosunkach międzynarodowych, określane mianem *odwilży* od powieści Ilii Erynburga pod tym samym tytułem.

Jednocześnie 14 maja 1955 roku podpisany został Układ Warszawski skupiający państwa socjalistyczne pod przewodnictwem ZSRR. Wojskami paktu dowodził pierwszy zastępca ministra obrony tego kraju. Moskwa nadal decydowała o sprawach obronnych wszystkich państw członkowskich.

Główna ulica zakładów
– widok z wieży,
lata pięćdziesiąte



14 lutego 1956 roku w Moskwie rozpoczęły się obrady XX Zjazdu Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, w których uczestniczyła delegacja polska na czele z Bolesławem Bierutem. Choroba, a następnie śmierć Bieruta w Moskwie 12 marca ukazały nastroje antyradzieckie, gdy jawnie zaczęto rozszerzać wieści o jego otruciu. Kolejnym I Sekretarzem PZPR został wybrany Edward Ochab, w skład sekretariatu weszli też, mimo wcześniejszej odmowy, Edward Gierek i Jerzy Albrecht. Upominano się o powrót do władzy Władysława Gomułki, osadzonego w 1951 roku w więzieniu jako podejrzanego o spisek polityczny.

27

27 kwietnia 1956 roku sejm przyjął ustawę o amnestii, między innymi łagodzącą wyroki za przestępstwa popełnione z powodów politycznych. Zwolniono około 36 tysięcy więźniów. Mimo tego 1 września w więzieniach pozostawało jeszcze 21 tysięcy osób.

Jednocześnie w zakładach pracy wzrastają nastroje *antyinteligencjne*, wywoływane nieproporcjonalnym do potrzeb rozrostem aparatu biurokratycznego. Po raz pierwszy zaczęto krytykować ogromne marnotrawstwo towarzyszące realizacji budów planu sześcioletniego. Coraz jawniejsze stało się też niezadowolone wywołane niskimi płacami i podwyżkami cen podstawowych artykułów. Gospodarka polska przeżywała trudności spowodowane koniecznością spłacenia kredytów zaciągniętych w ZSRR oraz miała kłopoty w wywiązywaniu się z dostaw węgla do krajów RWPG. Kierownictwo partyjne i państwowe coraz słabiej panowało nad sytuacją.

Położenie ludzi pracy ulegało dalszemu pogorszeniu. 28 czerwca zapisany został w dziejach historii jako pamiętny *czarny czwartek* w Poznaniu. Doszło wtedy do strajku sfrustrowanych trudną sytuacją robotników. Podczas manifestacji w centrum miasta władze zdecydowały się stłumić zryw społeczeństwa. Użyto broni. Zginęły co najmniej 74 osoby, a ponad 600 zostało rannych. Aresztowano około 750 osób.

W odczuciu społecznym wydarzenia poznańskie ujawniły słabość władzy i były odbierane jako zwycięstwo robotników. Wrzenie ogarnęło cały kraj. Wzrastała rola Kościoła katolickiego.

VIII Plenum KC PZPR, odbywające się w trakcie pobytu Chruszczowa w Polsce i przemieszczania się wojsk radzieckich w kierunku Warszawy, wybrało na stanowisko I Sekretarza Władysława Gomułkę. Było to, jak oceniają historycy, najbardziej sensowne rozwiązanie, dzięki któremu nie doszło do interwencji obcych wojsk. Zahamowało ono nieco zamieszki w kraju, niemniej jednak nie uspokoiło społecznego niezadowolenia. Jakby na otarcie lez władze zwolniły z więzienia w Komańczy kardynała Stefana Wyszyńskiego, który miał być autorytetem uspokajającym nastroje społeczeństwa. Nauka religii wróciła do szkół.

29 czerwca ówczesny premier Józef Cyrankiewicz uzasadniając bunt klasy robotniczej przeciwko władzy jął szukać winnych wśród prowokatorów imperialistycznych. W przemówieniu radiowym groził: – Każdy prowokator czy szaleniec, który odważy się podnieść rękę przeciw władzy ludowej niech będzie pewien, że mu tę rękę władza odrąbie, w interesie klasy robotniczej, w interesie chłopstwa pracującego i inteligencji.

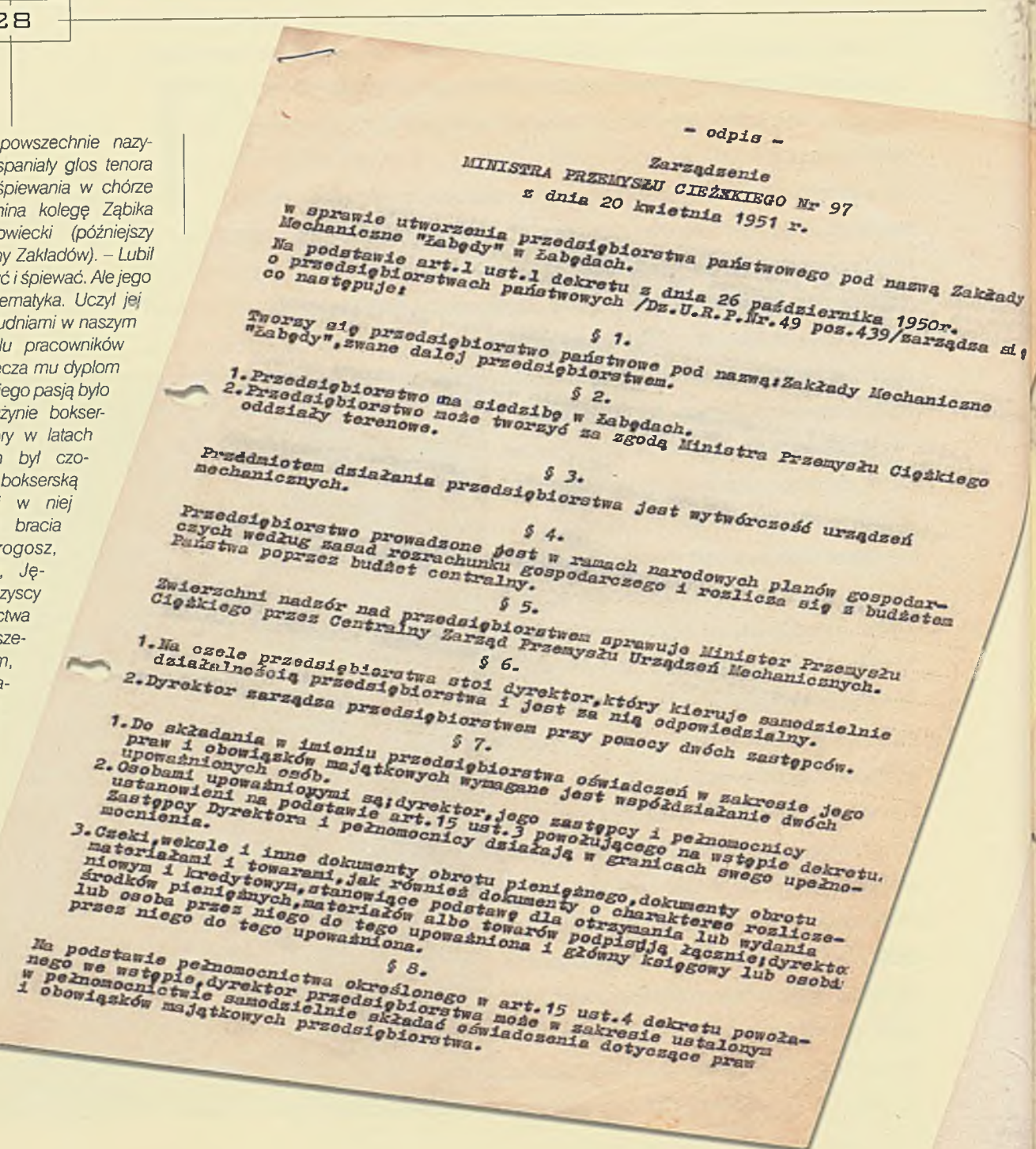
17 grudnia w Moskwie podpisano umowę regulującą wzajemne stosunki między Polską i ZSRR. Mówiła ona o umacnianiu sojuszu, współpracy gospodarczej i nowych zasadach prawnych stacjonowania Armii Czerwonej w Polsce. Ustalono, że liczebność przebywającej w Polsce Północnej Grupy Wojsk Radzieckich zmniejszy się i wynosić będzie 62-70 tysięcy żołnierzy, rozlokowanych w 60 garnizonach. Z aparatu bezpieczeństwa usunięto doradców sowieckich, a minister obrony, marszałek Konstanty Rokossowski i większość generałów radzieckich opuściło Polskę.

Trudne początki

Na mocy zarządzenia Ministra Przemysłu Ciężkiego 1 kwietnia 1951 roku Hutę Łabędy podzielono na dwie części: hutniczą, w skład której wchodziła walcownia i stalownia, oraz na część mechaniczną z Zakładem Inwestycyjno-Remontowym jako załącznikiem nowego przedsiębiorstwa, którego szefem został inż. Kazimierz Ząbik.

20 kwietnia 1951 roku przyjmowany jest oficjalnie za początek istnienia Zakładów Mechanicznych.

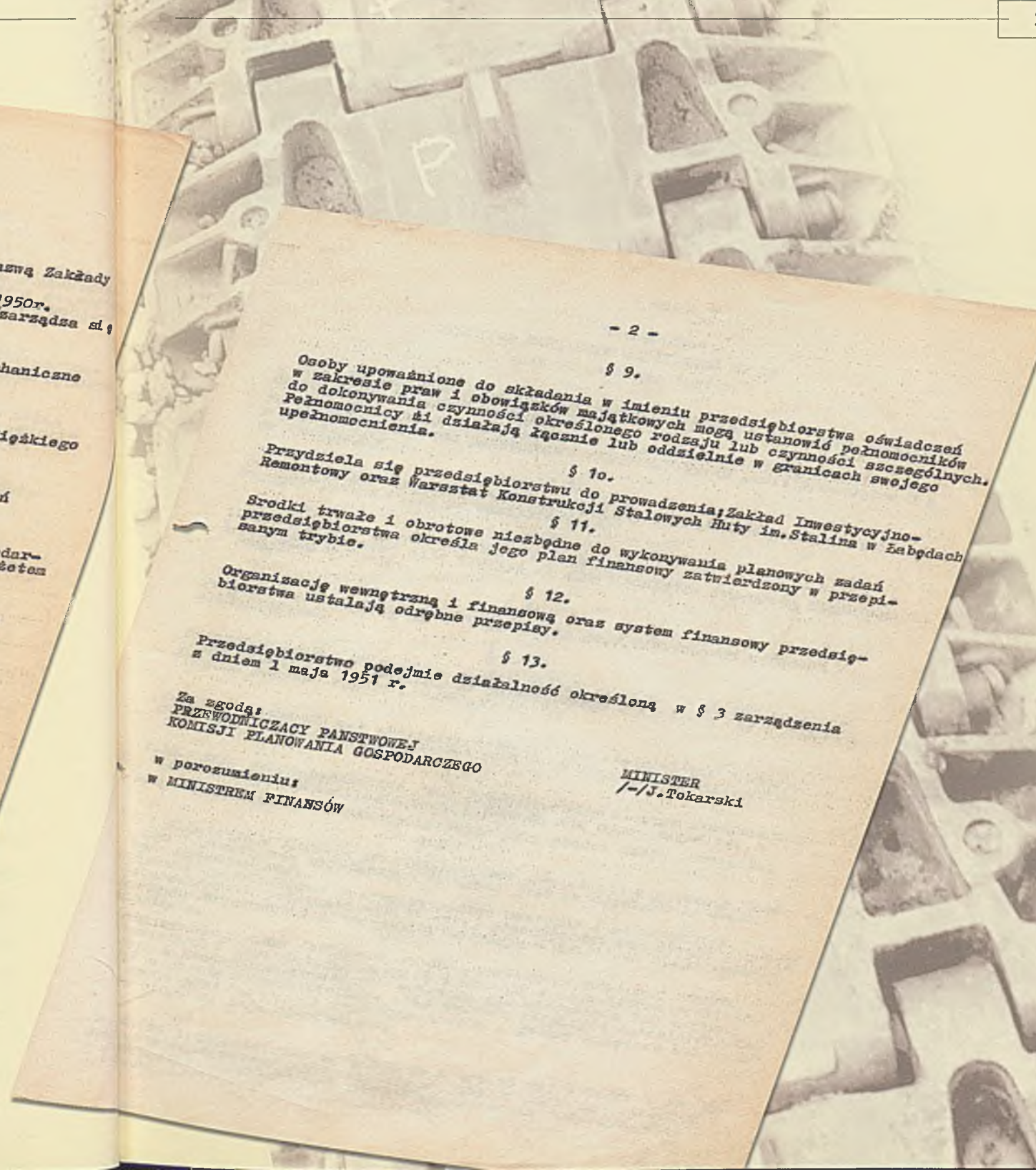
Kaziu, jak go powszechnie nazywaliśmy, miał wspaniały głos tenora i krótki epizod śpiewania w chórze Dana – wspomina kolegę Ząbika Zbigniew Zamowiecki (późniejszy Dyrektor Naczelny Zakładów). – Lubił się bawić, tańczyć i śpiewać. Ale jego hobby była matematyka. Uczyl jej przez lata popołudniami w naszym technikum. Wielu pracowników Zakładu zawdzięcza mu dyplom technika. Drugą jego pasją było kibicowanie drużynie bokserkiej ŁTS-u, który w latach sześćdziesiątych był czołową drużyną bokserką Polski. Walczyli w niej między innymi bracia Próchnicy, Drogosz, Wojciechowski, Jędrzejowski. Wszyscy uzyskali świadectwa ukończenia naszego technikum, głównie za sprawą Kazia, który nie szczędził swojego czasu na ich douczanie.



Zarządzeniem Nr 97 z dnia 20 kwietnia 1951 roku Minister Przemysłu Ciężkiego powołał do życia Zakłady Mechaniczne Łabędy w Łabędach.

Dyrektorem Naczelnym został inż. Kazimierz Torbus. Ścisłe kierownictwo stanowili także:

- ▶ Partorg – tow. Jan Miska,
- ▶ Przewodniczący Rady Zakładowej ZZH – Marian Michalak,
- ▶ Przewodniczący Zarządu Zakładowego ZMP – Jerzy Kasprzyk.



Przed nowym przedsiębiorstwem i jego załogą stało po raz pierwszy w Polsce trudne zadanie podjęcia seryjnej produkcji opancerzonych wozów bojowych na podwoziu gąsienicowym w oparciu o radziecką dokumentację licencyjną. Krótko mówiąc – czołgów. Zainicjowana przez ówczesne władze państwowe decyzja była wynikiem sytuacji politycznej i odpowiedzią na zapotrzebowanie w zakresie sprzętu dla odradzającego się Ludowego Wojska Polskiego. Ponieważ zakład wyodrębniono ze stanowiącego wspólnie z hutą zrujnowanego powojennego gospodarstwa, nie był on ani zbyt wiel-

ki, ani zbyt bogaty. Był to raczej plac, z wysepkami ledwo odgruzowanych przejść i warsztatów uruchomionych metodą *robić co się da* oraz kilkoma zrujnowanymi i przejętymi po *Presswerku* halami. Z wolna następował rozwój nowego przedsiębiorstwa. Powstawały nowe wydziały. Wytwarzane w nich suwnice i ciężkie konstrukcje stalowe zaczynały zdobywać dobrą markę w całym kraju.

Tam, gdzie obecnie mieści się oddział fabryki Opla SCG i tam, gdzie pracują młoty kuźni mieści się Wydział Konstrukcji Stalowych. Zakład Inwestycyjno-Remontowy zajmował pomieszczenia Wydziału 300. Halą Maria nazywano obecną Zakład Przekładni i Hydrauliki. Poza ścianami i dachem, nie było tam nic – choć w tamtych czasach cały dach był rzeczą nie do pogardzenia. W hartowni stały dwa, pracujące zresztą do niedawna, piece. Wydział 500 (obecnie ZPS), to były puste pomieszczenia z dwoma czy trzema obrabiarkami. Tak zwana hala norweska (Wydział 220 i 410), której konstrukcję zrabowali hitlerowcy w Skandynawii, była właściwie tylko szkieletem hali produkcyjnej.

W tym okresie na terenie zakładów rozpoczyna pracę grupa projektantów *BIPROHUTU*, która dokonuje szczegółowej inwentaryzacji powierzchni i hal produkcyjnych pod kątem planowanego uruchomienia produkcji czołgu średniego T-34 w wersji działa kalibru 85 mm.

Wzrasta produkcja. Zwiększa się stan zatrudnienia. Na skrawku wydzielonej hali Wydziału 300 organizuje się warsztaty szkolne. Jesienią powstaje koło Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich, któremu przewodniczy inż. Stanisław Jasiński.

12 października 1951 roku powołano do życia 33 Rejonowe Przedstawicielstwo Wojskowe. Pierwszym dowódcą i organizatorem zarazem został kapitan Czesław Brózda, który tak wspomina ten historyczny moment: – *Pierwszy raz do Zakładów przybyłem skierowany ze stanowiska Kierownika Ruchomych Warsztatów Naprawy Czołgów 11 Dywizji Zmechanizowanej z Żagania, wyznaczony*

na to stanowisko rozkazem Ministra Obrony Narodowej poprzez Dowództwo Okręgu Wojskowego w Krakowie. Przywozłem z sobą rozkaz organizacyjny oraz pieczęcie służbowe przedstawicielstwa. 11 października wieczorem dotarłem do Zakładów. Przez dyspozytora zostałem skierowany na nocleg do pokoi gościnnych na Zakątku Leśnym. Tam zastałem już skierowanego 1 października do służby w Przedstawicielstwie Wojskowym podporucznika Bogumiła Policho. Przegadaliśmy pół nocy o tym, jakie nas czekają obowiązki i jak będziemy zabierać się do pracy. Następnego dnia rozpocząłem od złożenia wizyty Dyrektorowi Naczelnemu Zakładów, aby zakomunikować mu o organizowaniu przeze mnie Przedstawicielstwa Wojskowego. Dyrektor, inż. Kazimierz Torbus przyjął mnie serdecznie i zapewnił o pełnej pomocy zakładów przy realizacji tego zadania. Z tego dnia, tj. 12 października datowany jest wydany rozkaz dzienny Nr 1 o zorganizowaniu 33 Rejonowego Przedstawicielstwa Wojskowego.

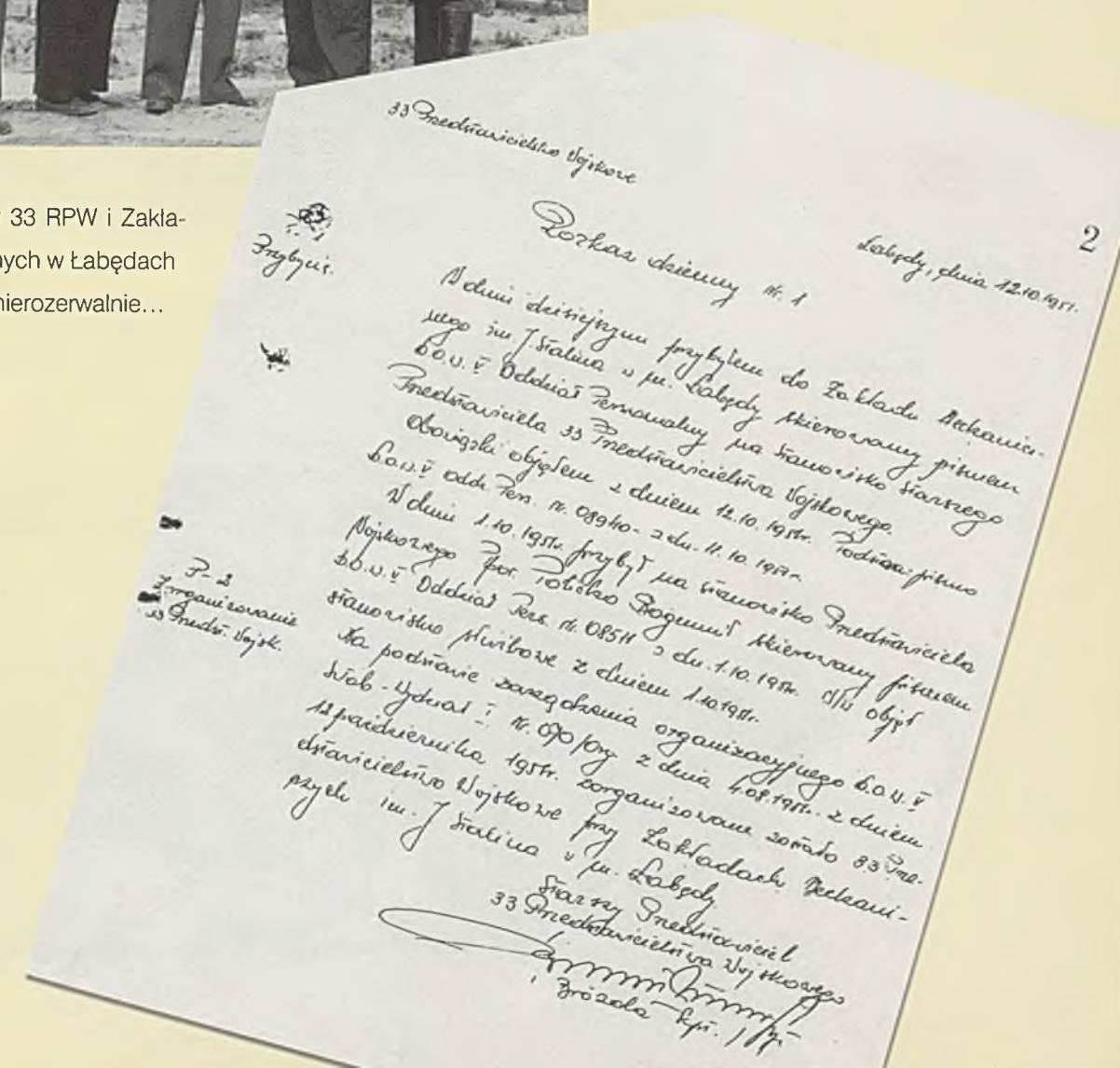


◀ od lewej:
dyr. Torbus,
plk Kopiejkin,
kpt. Brózda



◀ od lewej:
por. Chimiak, konsultant
radziecki Kuźniecowa,
od prawej:
kpt. Brózda i dyr. Torbus

Od tej pory losy 33 RPW i Zakładów Mechanicznych w Łabędach łączyć się będą nierozdzielnie...

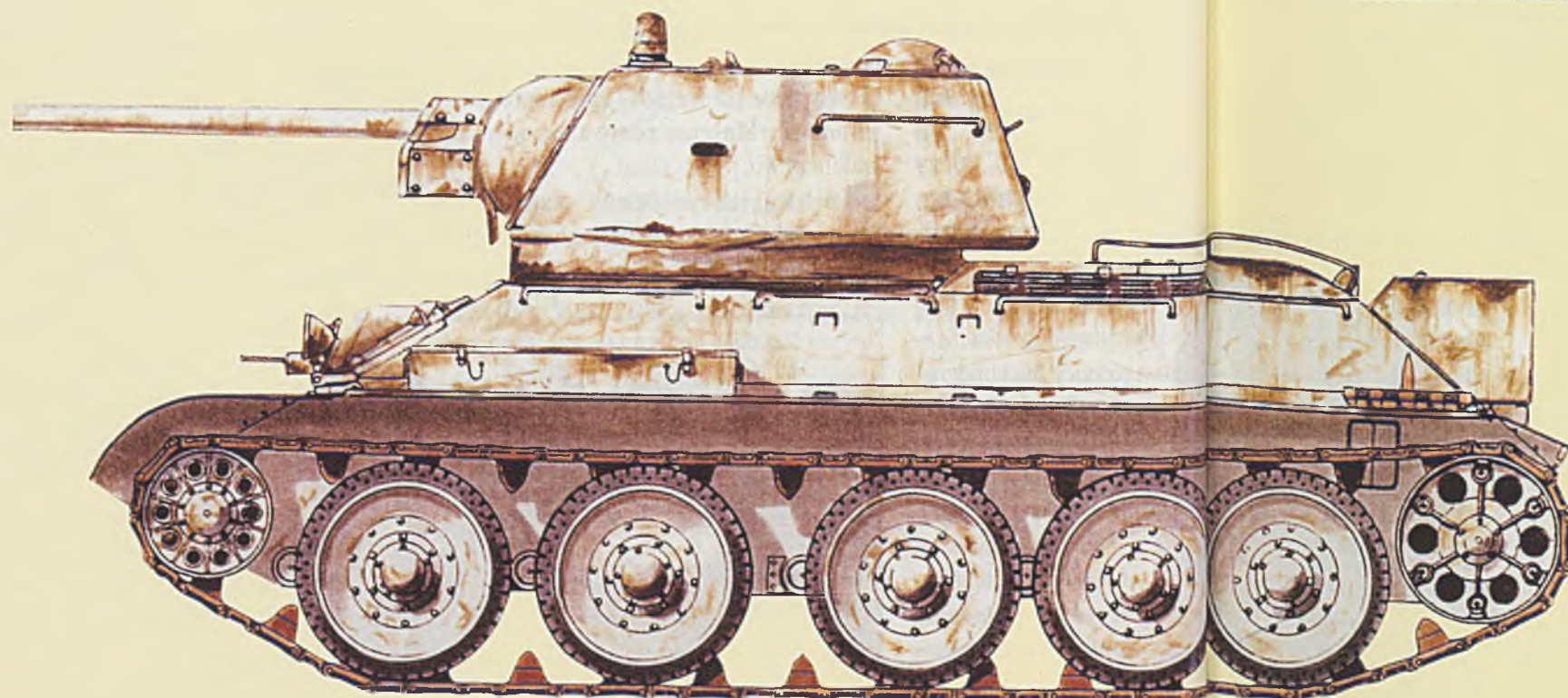


Dzień ten można też uważać za oficjalne rozpoczęcie produkcji czołgów T-34. Ze względu na niejawną produkcję zaczęto szyfować jej rodzaj i wyrób w nomenklaturze zakładowej uzyskał symbol S-1. Czołg ten spełniał swoją rolę w końcowych latach wojny i określany był jako pojazd pancerny o bardzo dobrych w owym czasie właściwościach bojowych. Silnik o mocy 500 KM, uzbrojenie w armatę kalibru 85 mm i stosunkowo dobre opancerzenie stawiały go wysoko w rzędzie ówczesnych pojazdów pancernych.

15 grudnia 1951 roku uruchomiono Zakładowe Radiostudio. Od tej pory z głośników rozmieszczonych w halach, biurach i na drodze głównej docierały do pracowników nie tylko ważne informacje, lecz także dźwięki muzyki.

Rok 1952 to okres pierwszego, poważnego ataku inwestycyjnego. 2 maja utworzono w Zakładach Samodzielny Oddział Wykonawstwa Inwestycji. Związane to było z rozpoczęciem ważnej produkcji, określanej symbolem „S” (specjalnej), wymagającej dodatkowej infrastruktury.

W hali Wydziału 210 zaprzestano produkować konstrukcje stalowe i rozpoczęto budowę fundamentów i kesonów pod młoty przyszłej kuźni. Szkielety hali norweskiej zaczęły wypełniać się murami, otrzymując dach i nowe skrzydła. W dawnym Zakładzie Inwestycyjno-Remontowym, po przekazaniu zbytecznych obrabiarek dla hutnictwa, kończono realizację dotychczasowych zamówień. W hali Maria w ciągu paru miesięcy zamontowano kilkadziesiąt obrabiarek, co sprawiło, że pod koniec roku Wydziały 420 i 430 rozpoczęły produkcję. W tym też czasie wprowadzono trzymianowy system



pracy. Wydział 500 otrzymał *ustugowiec*, w którym znalazły później pomieszczenia drukarnia zakładowa i stołówka pracownicza. W laboratorium zakładowym powstały nowe działy: laboratorium spektralne i badań dylatometrycznych.

Rozpoczęcie produkcji zwanej od tego czasu również *zasadniczą* spowodowało, że odbiorowi wojskowemu zaczęły podlegać pierwsze detale przeznaczone do uruchamianych czołgów. Musiały one spełniać najwyższe wymagania jakościowe. Wojsko nie przepuszczało buble. Początki jednak nie były łatwe.



◀ Laboratorium

DANE TECHNICZNE CZOŁGU T-34

załoga	– 4 osoby
masa bojowa	– 28,5 t
długość	– 6,1 m
szerokość	– 3,0 m
wysokość	– od 2,45 m
napęd	– silnik Diesel czterosurowy W-2-34 o mocy 500 KM
prędkość maksymalna	– 55 km/godz.
zasięg	– po asfalcie – 465 km; w terenie – 365 km

◀ Czołg T-34/76 wygrał II wojnę światową. Jego następcą został produkowany w Łabędach T-34 z armatą kalibru 85 mm

Wraz ze zgłaszaniem części do odbioru powstał problem dokumentacji, którą licencjodawca dostarczał tonami, ale nieregularnie. We własnym zakresie rozpoczęto więc tworzyć technologie, które miały informować o przebiegu procesu produkcyjnego, zgodnie z warunkami technicznymi i innymi ważnymi parametrami dla danej części lub zespołu.

Narodowy Plan Gospodarczy na 1952 rok przewidywał wykonanie i przekazanie wojsku 100 czołgów T-34/85. Do połowy roku cel ten, choć bardzo napięty i trudny, wy-

dawał się realny i możliwy do wykonania. Jednak dwa wypadki, które nastąpiły później pozbawiły zakłady szansy jego realizacji.

Jak wspomina ówczesny szef 33 RPW Czesław Brózda w pierwszym wypadku było to odlanie i poddanie dalszej obróbce oraz montażowi ponad 100 wież czołgowych ze stali o niewłaściwym składzie chemicznym. W drugim zaś zastosowanie obejściowej technologii wykonania elementów, szczególnie wahaczy z odpowiedniej stali

stopowej bez obróbki cieplnej, przewidzianej warunkami technicznymi dla odkuwek matrycowych.

Po odlaniu pierwszej partii wież wytypowano na odpowiednim etapie produkcji, zgodnie z warunkami technicznymi, jedną wieżę do prób strzelania. Przeprowadzono je na strzelnicy w Hucie Batory. Próby wypadły negatywnie. Było to tym bardziej zaskakujące, że ściśle dotrzymywano warunków produkcji, co potwierdzali również zaskoczeni tymi wynikami konsultanci radzieccy – specjaliści zarówno od odlwania, jak i od obróbki cieplnej wieży.

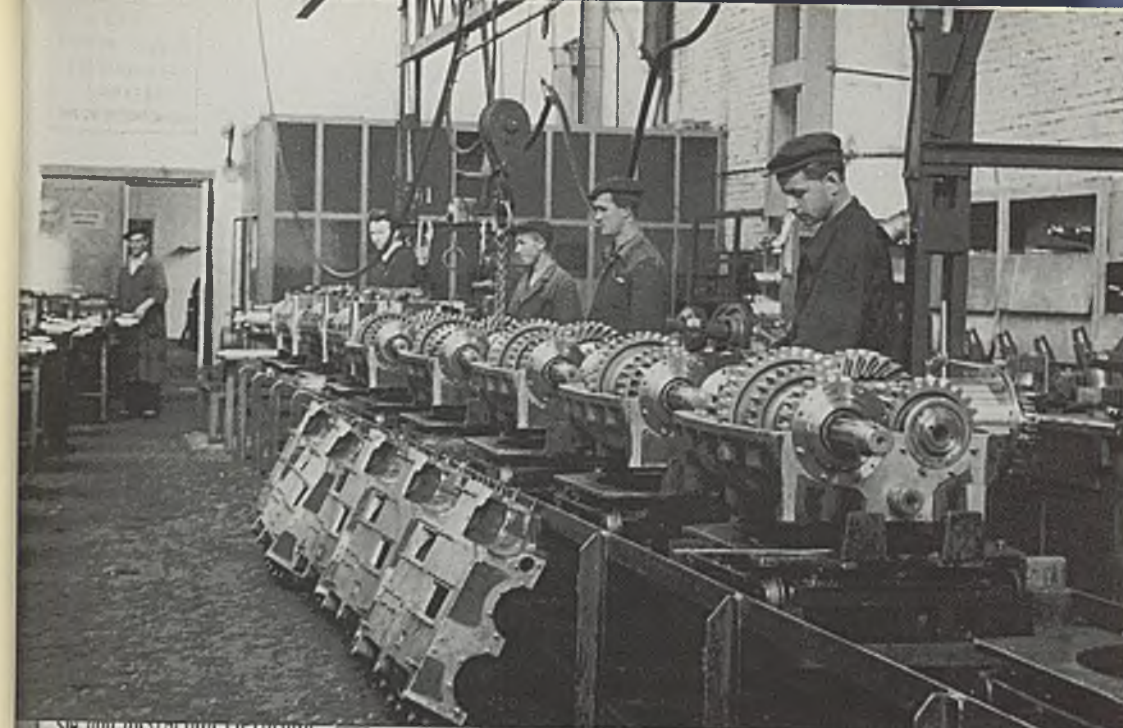
Wybrano więc drugą wieżę dla powtórzenia próby odstrzałowej, ale i ta okazała się negatywna.

Zapanował duży niepokój. Dla wyjaśnienia przyczyn złych wyników prób w krótkim czasie do zakładów przybył kierownik Odbioru Wojskowego z Zakładów Produkcji Czołgów w Omsku na Syberii, płk inż. Fiodorow.

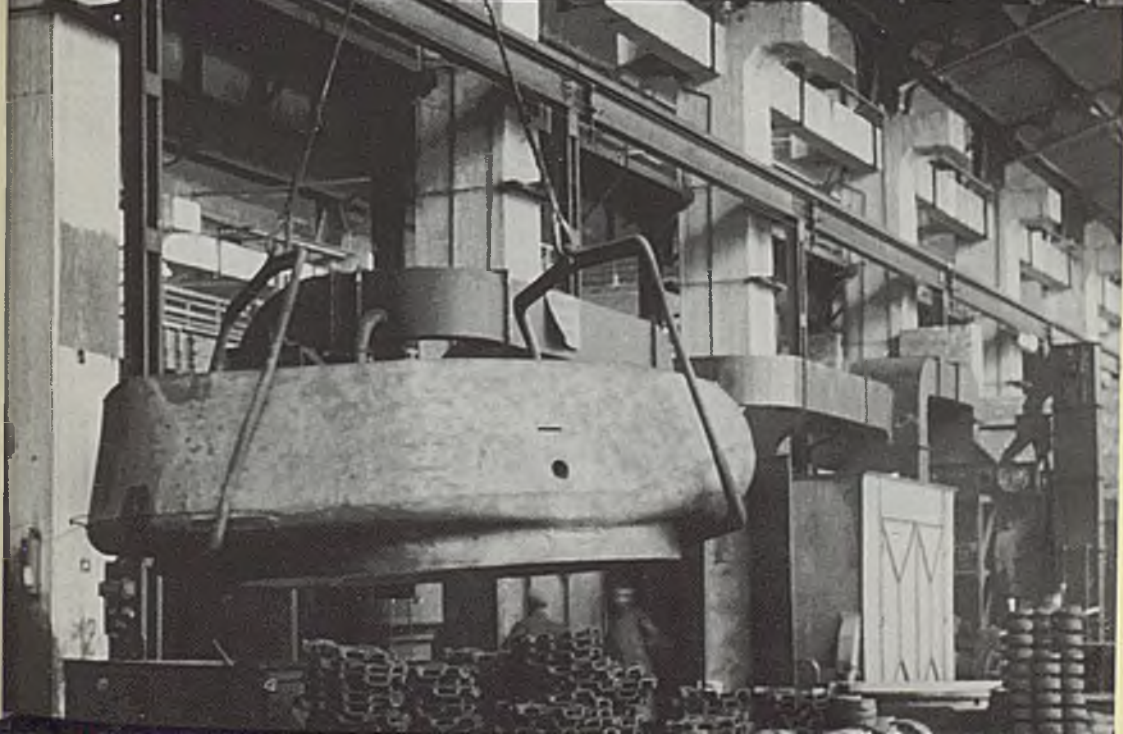
Okazało się, że skład chemiczny stali przesłany w dokumentacji przez Związek Radziecki nie odpowiadał temu, dla którego dobrano warunki techniczne odstrzału wieży. Wkrótce zakłady otrzymały nową technologię odlwania wraz ze zmienionym, innym od dotychczasowego składem chemicznym. Oficjalnie jednak przyczyn przekazania niewłaściwej dokumentacji nikt nie wyjaśniał i wydano decyzję o złomowaniu wszystkich odlanych dotychczas wież. Świadców tamtych zdarzeń nie są zgodni co do ilości zełmowanych kapeluszy. Padają liczby od 80 do 150. Ale i tak była to ilość dość zaskakująca

Cały proces produkcji rozpoczął się więc od początku i dopiero wieże odlane na nowo spełniły odpowiednie warunki.

Dokumentacja czołgu T-34 dostarczana była w owym czasie towarowymi wagonami kolejowymi. Dzisiaj zmieściłaby się na kilku płytach CD. Brakowało jednak nagminnie kadry technicznej znającej język rosyjski, zdolnej przetłumaczyć na przykład instrukcję montowania zawleczki. Tłumaczy przywożono do pracy w Zakładzie niejako z łapanki. Do dzisiaj ich wpadki językowe związane z tłumaczeniem specjalistycznych tekstów technicznych służą jako przykłady mobilizujące do nauki języków obcych. W dokumentacji znalazło się więc określenie: ...wąsy na czole niedopuszczalne, które w poprawnie przetłumaczonej wersji powinno brzmieć: ...rysy na powierzchniach czołowych nie powinny występować. Wiązało się to czasami ze zdarzeniami bardziej poważnymi. Gdy okazało się, że pierwsze partie zawieszenia czołgu T-34 nie wytrzymują nawet jego przejazdu na poligon, wszczęto natychmiast dochodzenie. Inżynierowie pod baczny nadzorem Służby Bezpieczeństwa szybko wykazali, że niedoświadczony tłumacz źle zinterpretował punkt wymagań technicznych, mówiący o konieczności przeprowadzenia obróbki cieplnej sprężyn zawieszenia. Na szczęście dla delikwenta nie skończyło się to wtedy wyrokiem sądowym



◀ Montaż przekładni



◀ Odlana wieża czołgowa

Za pośrednictwem Metalexportu na przełomie 1958 i 1959 roku zawarto kontrakt na dostawę do Chin 700 traktorów Mazur D-40 wraz z dużą ilością części zamiennych na łączną sumę 120 mln złotych. Jednak z powodu opóźnień dostaw kooperacyjnych nastąpiły przesunięcia w realizacji kontraktu. Zaniepokojeni taką sytuacją odbiorcy nadesłali list, w którym proszą o zapewnienie terminowych i szybkich dostaw maszyn niezbędnych do zakończenia zadań zagrożonego Planu Pięcioletniego.

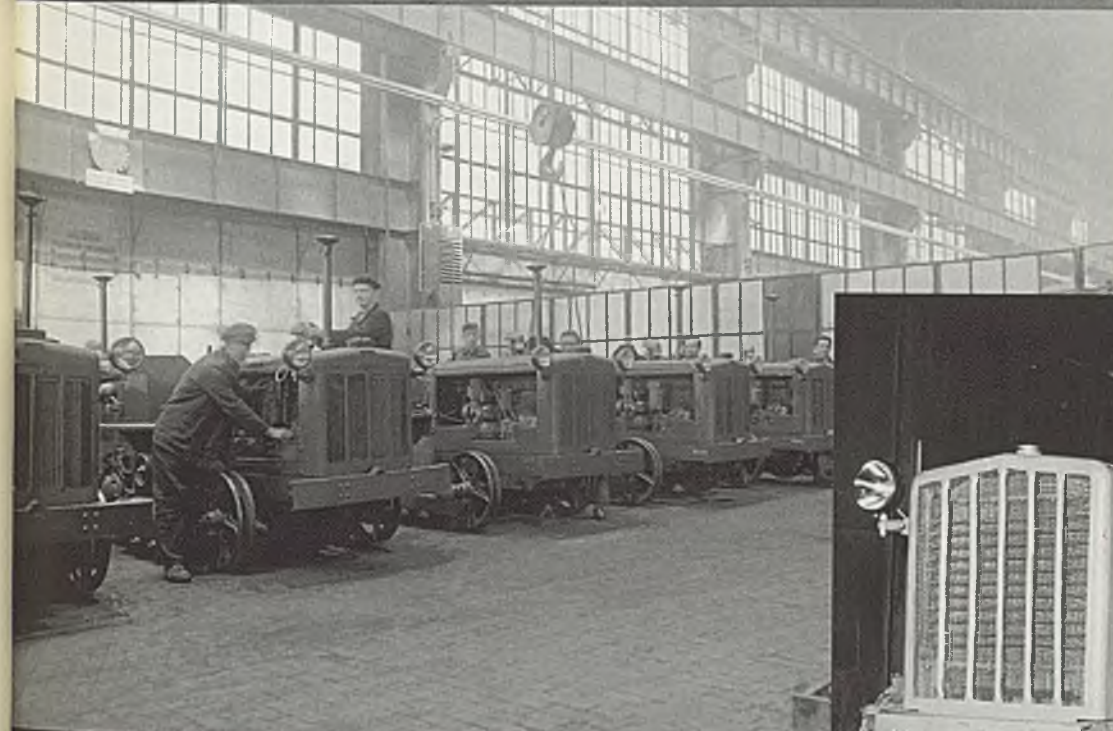
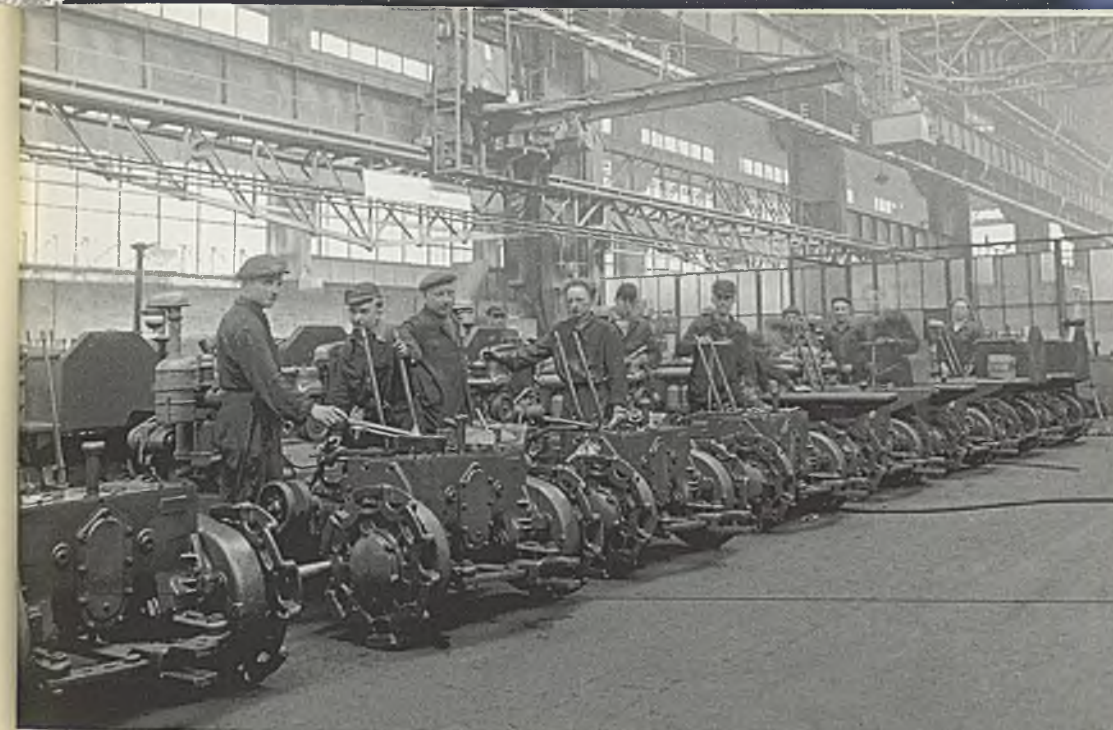


► Od 1951 roku dyrektorem naczelnym zakładów był inż. Kazimierz Torbus. Na zdjęciu (w środku) uczestniczy w pierwszym posiedzeniu Rady Zakładowej

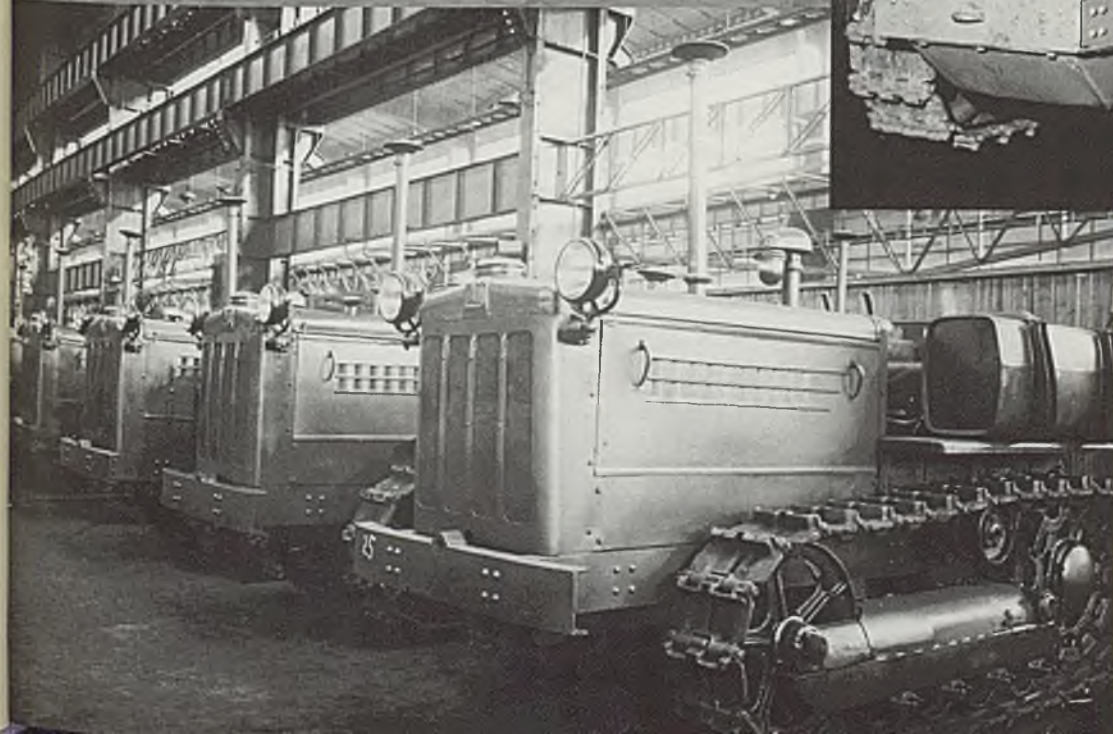
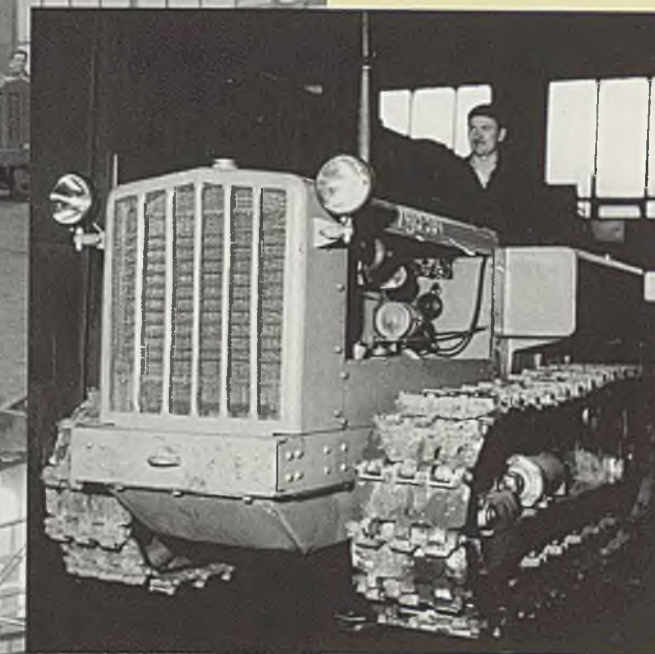
Dyrektor Chińskiego Narodowego Przedsiębiorstwa Importu Maszyn Li Meng Hou zwracał się osobiście do dyrektora Torbusa: (...) Jesteśmy przekonani, że Wy, drogi Towarzyszu Dyktorze, uczynicie wszystko, by wspólnie z podległymi Wam wydziałami i personelem fabrycznym omówić przyspieszenie wykonawstwa naszych zamówień i w ten sposób przyjąć nam z pomocą.

Tymczasem sytuacja w kraju robiła się coraz bardziej napięta. Ze względu na zamieszki robotnicze z wolna ograniczano dostęp do informacji. Decyzją Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Katowicach ilość tytułów gazet zakładowych wychodzących w regionie zredukowano z 40 do 16. Dotyczyło to także *Sztandaru Metalowca*, co oficjalnie tłumaczono brakiem papieru. Interwencje Komitetu Zakładowego PZPR przyczyniły się do wznowienia druku gazety po ponad miesiącu.

W numerze 59. *Sztandaru* z 16 listopada 1956 roku, który po raz pierwszy nazwał się *Gazetą załogi*, można było przeczytać, że 19, 20 i 21 października były dniami pełnymi napięcia. W poniedziałek, 22 października zwołano na Placu Przodownika wiec całej załogi. Po raz pierwszy w historii zakładów zebranie pracowników odbyło



◀ Montaż ciągników Mazur



OKRES POSZUKIWAŃ (LATA 1956–1970)

Po historycznym gomulkowskim październiku nowe władze zweryfikowały także swoje poglądy na tematy gospodarki. Nie zmieniono jednak jej fundamentalnego modelu. Zachowano system centralnego planowania i sterowania. Odstąpiono natomiast od przymusowej kolektywizacji rolnictwa. W 1957 roku zostały zniesione dostawy obowiązkowe. Poprawiły się również stosunki z Zachodem. W 1959 roku z wizytą w Polsce przebywał wiceprezydent USA Richard Nixon. W tym samym roku prezydent Eisenhower przywrócił klauzulę najwyższego uprzywilejowania dla towarów z Polski. Francja uznała naszą granicę na Odrze i Nysie. W 1967 roku wizytę w naszym kraju złożył general Charles de Gaulle. Ważnym kierunkiem zainteresowania dyplomatyczne-

go i gospodarczego Polski stały się także w tym okresie kraje arabskie oraz azjatyckie, w tym Indie.

Nieznacznie poprawiły się warunki materialne życia społeczeństwa. Zmniejszył się ideologiczny nacisk w dziedzinie kultury. Nie trwało to jednak długo, bo już w 1958 roku zaczął się częściowy odwrót od reform. Władze ograniczyły nauczanie religii w szkołach, przystępując jednocześnie do szykan związanych z peregrynacją Obrazu Matki Boskiej Częstochowskiej po kraju. W 1961 roku ostatecznie zaprzestano nauczania religii w szkole.

Z biegiem lat *siemnastoletni socjalizm* Gomulki, realizowany kosztem ograniczeń inwestycji w przemyśle artykułów konsumpcyjnych, w budownictwie mieszkaniowym i rolnictwie stał się powodem rosnącego niezadowolenia społecznego. Przedstawiciele środowiska intelektualistów w słynnym *Liście 34* protestowali przeciwko cenzurze i zmianom polityki kulturalnej. Formowały się kontestujące grupy uczniów i studentów. Oliwy do ognia dolewała kampania propagandowa rozpętana przeciwko Kościołowi katolickiemu w związku z obchodami Millennium i listem biskupów polskich do biskupów niemieckich i ich słowami: *Przebaczamy i prosimy o przebaczenie*.

W marcu 1968 roku po głośnym wystawieniu *Dziadów* Adama Mickiewicza w Teatrze Narodowym i zdjęciu przedstawienia z afisza doszło do rozruchów

W okresie rządów Gomulki Polska uczestniczyła aktywnie w RWPG i Układzie Warszawskim. Znaczne zmiany nastąpiły w zakresie organizacji i wyposażenia Wojska Polskiego. Zredukowano stan o około 200 tysięcy żołnierzy. Jednak pod względem wielkości była to wciąż druga armia Układu Warszawskiego. W 1968 roku służyło w niej prawie 362 tysięcy żołnierzy, a plany mobilizacyjne umożliwiały zwiększenie jej liczebności do 866 tysięcy. Na wyposażeniu znajdowało się: 2324 czołgów (T-34 i T-55), 2325 transporterów bojowych, 48 wyrzutni rakietowych, 1044 dział i moździerzy, 489 samolotów bojowych i 125 śmigłowców. Obszar kraju podzielony był na trzy okręgi wojskowe, których jednostki podczas wojny miały tworzyć samodzielne armie. Wystawienie armii pierwszego rzutu należało do okręgów śląskiego i pomorskiego, a okręg warszawski organizował armię drugiego rzutu. Zakładano, że na wypadek wojny pomiędzy Układem Warszawskim a NATO zadaniem Polski będzie zajęcie Danii.

studenckich. Represjom i aresztowaniom towarzyszyła nagonka antysemicka, której następstwem była przymusowa emigracja z Polski około 20 tysięcy osób pochodzenia żydowskiego. Dokonano także szeregu zmian personalnych w najwyższych organach władz państwowych. Wiele osób usunięto z PZPR.

Sierpień 1968 roku przyniósł udział naszej armii we wspólnej interwencji wojsk Układu Warszawskiego w Czechosłowacji. Akcja była dowodem ograniczonej suwerenności państw bloku wschodniego.

W latach sześćdziesiątych redukcji uległ aparat zarządzania. Zmniejszono o 13 liczbę ministerstw zajmujących się gospodarką. Zamiast centralnych zarządów utworzono zjednoczenia grupujące zakłady określonej branży. W przedsiębiorstwach istotną rolę spełniały demokratycznie wybierane rady pracownicze, do których zadań należała kontrola administrowania, opiniowanie planów gospodarczych oraz podział zysku.

7 grudnia 1970 roku Republika Federalna Niemiec ratyfikowała układ o granicy na Odrze i Nysie Łużyckiej. Nie poprawiło to jednak nastrojów społecznych związanych z kryzysowymi zjawiskami w gospodarce. 13 grudnia 1970 roku po ogłoszeniu wysokiej podwyżki cen wielu artykułów spożywczych i przemysłowych doszło do masowego buntu robotników w Gdańsku. *Zamieszki* – jak określały to władze – zostały krwawo stłumione. Zginęło 45 osób, 1165 zostało rannych, około 3000 aresztowanych. Groźba rozszerzenia się strajków na inne regiony kraju wymusiła zejście ze sceny politycznej Gomulki i zmiany w kierownictwie PZPR. I Sekretarzem Komitetu Centralnego został Edward Gierek. Rozpoczął się okres nowych nadziei...

Pierwszy kryzys

Zakończenie produkcji czołgów postawiło Zakłady Mechaniczne *Łabędy* w nowej rzeczywistości. Nagle pozbawiono firmę możliwości czerpania zysków z bardzo intratnej działalności. Jako że cały park maszynowy nie był przystosowany do wytwarzania innego asortymentu wyrobów – było to tym bardziej zaskakujące. Alternatywą mogły być koparki, które już od jakiegoś czasu, z dobrym skutkiem, produkowano.

W tym czasie funkcjonowanie działu Głównego Konstruktora ograniczało się w zasadzie, poza adaptacją dokumentacji, do wylapywania błędów powstałych podczas montażu i dopuszczaniu tzw. drobnych *odchylek*. Brakowało sekcji, która zdolna byłaby do opracowywania własnych projektów maszyn oraz modyfikacji już istniejących. Utworzone w grudniu 1957 roku czteroosobowe biuro konstrukcyjne rozpoczęło prace nad nowymi rozwiązaniami, otwierając także prototypownię. Już w lutym 1958 roku zaczęto dostarczać na warsztat pierwsze rysunki nowej koparki, poszerzając jednocześnie

gamę jej osprzętu o całą serię zgarniaków i chwytaków. W marcu dokumentacja została zupełnie ukończona, a 10 maja nowa koparka o symbolu KU-1206 przekroczyła bramę wydziału.

Powstała, na bazie licencyjnych E-1001 i E-1004, nowa KU-1206 należała w owym czasie do najniższych tego typu koparek na świecie, a jej szerokość została dostosowana do gabarytów kolejowych. Obniżono też masę o 3 tony, co znacznie poprawiło wskaźnik ciężaru do pojemności łyżki. Przez cały czas

Mistrz na wydziale 300, Ignacy Komander stwierdził, że tak dużą maszynę składa po raz pierwszy – wspomina Kazimierz Żyła, wówczas jego przełożony. Metodą prób i błędów powstawała koparka mechaniczna o wadze około 30 ton z łyżką o pojemności jednego metra sześciennego. Koparka powstała, ale pojawił się problem: jak wyjechać i kto ma to zrobić. Czy nie wpadniemy do piwnicy i czy brama nas wypuści. Po sprawdzeniu wszystkiego mówię do mistrza:
– Panie Komander – zmontowałeś – musisz wyjechać. Wyjazd się udał. Na ten moment zebrała się prawie połowa załogi zakładów, aby podziwiać nowe ruszające się cudo. Tak oto rozpoczęła się historia maszyny, która podbiła pół świata.



trwały prace modernizacyjne, których podstawą było łożysko główne obrotu maszyny i nowy układ bębnow linowych.

Niektóre zastosowane rozwiązania uznano za wynalazki. Zostały one opatentowane na

rzecz Zakładów Mechanicznych Łabędy. Autorem patentu nr 43456 pod tytułem *Wciągarka główna koparki* był główny jej konstruktor, inż. Stanisław Jasiński, natomiast współautorami kolejnego, nr 43485 pod tytułem *Łożysko kulkowe dwurzędowe do sadzania górnych obrotowych części koparek i żurawi oraz innych podobnych maszyn*, byli inżynierowie: S. Jasiński, M. Grabowski i B. Sommerfeld. Patenty te zostały opublikowane i omówione w *Przeglądzie Mechanicznym* jako jedne z najciekawszych w kraju. Z doświadczeń łabędzich konstruktorów skorzystało później wiele innych zakładów, nie tylko w Polsce, ale i za granicą.

Modernizacja koparki przyniosła wymierne efekty ekonomiczne i korzyści finansowe, co potwierdza między innymi fakt, że cena jednego egzemplarza KU-1206 była wówczas od 5000 do 8000 dolarów wyższa od ceny koparki E-1001.





Dalsze prace modernizacyjne doprowadziły do powstania nowej maszyny oznaczonej KU-1206B, z wydzieloną kabiną dla operatora i dwupozycyjnym sterowaniem hydraulicznym, co miało głównie wpływ na poprawę warunków jego pracy. Założono również możliwość montowania całej gamy napędowych silników spalinowych, zwłaszcza renomowanych firm zachodnich jak: Rolls-Royce, Cummins, Deutz, Henschel.

W tych latach największymi odbiorcami łabędzich maszyn w dalszym ciągu były: Chiny, Korea, Czechosłowacja i Węgry, poza tym eksportowano

do ZSRR, Finlandii, Rumunii, Argentyny, Turcji i Hiszpanii. Ten nowoczesny, jak na tamte czasy, sprzęt prezentowano podczas licznych wystaw i imprez targowych w Pekinie, Helsinkach, Delhi, Walencji, Mediolanie, Paryżu, Izmirze, Brnie, Lipsku, Hanowerze i Moskwie.

W 1960 roku w Porcie Gliwickim po raz pierwszy załadowano na barki trzy koparki przeznaczone dla Kuby. Wśród nich znalazł się egzemplarz z fabrycznym nume-

rem 500. Zagraniczni odbiorcy zamówili 90 koparek, co stanowiło 85 proc. produkcji rocznej. Centrale Handlu Zagranicznego sygnalizowały zwiększający się popyt na te maszyny. Zamówienia przewyższały możliwości produkcyjne.

Zwiększenie eksportu stworzyło potrzebę powołania Działu Eksportu i Zbytu. Powstał on pod kierownictwem Witolda Daszkiewicza.

W 1961 roku koparki ze znakiem łabędzia pracują już na trzech kontynentach. Do ośmiu krajów wysłano w tym roku 76 maszyn. Pomyślne wyniki prób koparki z łyżką podsiębierną sprawiły, że wzbogacono ją o szereg nowych osprzętów roboczych. Wysięgnik kratowy długości 23 metrów, zgarniak, chwytak i urządzenie dźwigowe czyniły z niej maszynę uniwersalną, służącą do prac ziemnych i przeladunkowych. Początkowo rama obrotowa koparki, jak i inne elementy były odlewane. Ponieważ jednak ich jakość znacznie odbiegała od wymogów, biuro konstrukcyjne stopniowo zastępowało je elementami spawanymi, co poprawiało wygląd i zmniejszało wagę maszyny.

W 1967 roku rozpoczęto produkcję nowej koparki KU-1207. Maszyna ta charakteryzowała się przede wszystkim osprzętem żurawowym o udźwigu 25 ton oraz szeregiem wariantów podwozi gąsienicowych: długie-krótkie, wąskie-szerokie, w zależności od warunków terenowych, w jakich przyszło jej pracować, również w górnictwie odkrywkowym. Uniwersalność napędu wzbogacono silnikiem elektrycznym, w który opcjonalnie wyposażano koparkę KU-1208.

Łącznie do 1980 roku wyprodukowano 3955 sztuk koparek serii UNIKOP, z czego na eksport do 35 krajów świata przeznaczono 2484 sztuki. Łabędzkie koparki pracowały przy budowie Tamy Asuańskiej i w chińskich kamieniołomach. Pogłębiały deltę Nilu i uczestniczyły w rozbudowie Hawany.

W ramach produkcji cywilnej rozpoczęło się w tym czasie wytwarzanie młotów spadowo-deskowych o wadze

Plan produkcji za 1960 rok zakłady wykonały przed terminem w 106,5 proc. Produkcja eksportowa osiągnęła wartość 152 mln złotych.

Produkujemy nowe typy młotów

Są to 750-kilogramowe młoty spadowo-deskowe. Bliżej osadzone na desce spada własnym ciężarem. Z serii kilkudziesięciu sztuk parę zostanie na zawsze w naszej kuźni, a reszta rozjedzie się po Polsce.



Oto ostatnie zabiegi przy dociskaniu śrub i dokręcaniu nakrętek.



Ten zespół mistrza MARSYMIANA KOWOLIKA (w środku odwrócony profilem) w składzie JOZEF SZYMOŚ, RAJMUND LISIŃSKI, JAN CIUPKA, HUBERT POGRZEBA, KAROL CIESZYŃSKI, ALOJZY ZACHWIEJA, wykonał już nie jeden młot, niejednego typu i niejednej wagi!

Na to pieniądze

▲
Koparka KU-1206 z wysięgnikiem kratowym i osprzętem zgarniakowym



750 kilogramów, kotłów i zbiorników, tzw. *baniaków* o pojemności 64 tysięcy litrów paliwa płynnego do cystern kolejowych. Równocześnie trwały prace nad wdrożeniem do produkcji tarcz do kół samochodowych.

Rozwijając produkcję uboczną podjęto wytwarzanie artykułów gospodarstwa domowego.

gienkowy znajdujący się na ścianie pralki, wprawiamy w ruch obrotowy wirnik pralki, który będzie z kolei nadawał ruch wodzie znajdującej się w zbiorniku pralki. Zaburzenie wody powodować będzie mocne uderzenia pranej bielizny, przez co nastąpi odrywanie się cząstecek brudu.

Proces prania — Po uruchomieniu pralki do zbiornika z wodą dodajemy 30 g mydła i 60 g sody do prania na 20–30 litrów wody. Bieliznę należy na 12 godzin przed praniem namoczyć w letniej wodzie (najlepiej w wannie aby zapewnić dostateczną ilość wody).

Miejsca mocniej przybrudzone np. mankiety i kołnierzyki należy namydlić. Celem wyprania, do zbiornika pralki wkładamy bieliznę ważącą w stanie suchym 1 kg (np. 1 poszwa duża, 3 koszule męskie, 2 prześcieradła). Proces prania trwa 4–6 minut w zależności od stopnia zabrudzenia bielizny.

Po tym okresie nie zatrzymując pralki wyciągamy praną bieliznę, wkładając nową partię. W tej samej wodzie pierzemy ok. 30 minut.

Temperatura wody podczas prania spada nieznacznie, tak że jeżeli nie zachodzi potrzeba jej wymiany ze względu na zabrudzenie, nie należy jej zmieniać ani podgrzewać.

Po upraniu i normalnym wygotowaniu bielizny, pralkę PRW-4 używamy do płukania. Proces trwa 1 minutę, a wodę zmieniamy co 15 minut. Pralkę PRW-4 można jest również w ręczną wyzmaczkę do wewnątrz pralki.

Po zdjęciu pokrywy pralki obrócić ją o 180° doprowadzając do pozycji wyjściowej. Czujemy ją w tym położeniu.

Dla Pana

Sposób umocowania wyzmaczki

Umocowanie wyzmaczki nie jest czynnością trudną i może być wykonane przez samego posiadacza naszej pralki. Proszę spojrzeć na rysunek, a postaramy się dokładnie omówić czynności, które w tym celu należy wykonać, a więc:

1. Odkręcić 4 śruby (2 u góry i 2 u dołu) przytrzymujące blachę boczną o bokach prostych (bez wywiniętych zaokrąglonych krawędzi).
 2. Zdjąć blachę boczną
 3. Odkręcić (wewnątrz pralki) śruby łączące zbiornik z pralką.
 4. Zdjąć pas z koła pasowego.
 5. Wyjąć zbiornik.
 6. Proszę sprawdzić, czy w zbiorniku pralki w odległości 18 mm od górnej krawędzi znajduje się 7 otworów, które pokrywają się z otworami znajdującymi się w ramce wyzmaczki. Jeżeli nie ma tych otworów trzeba je wykonać we własnym zakresie. Zaznaczamy, że wielkość i rozstaw otworów muszą być zgodne z wykonanymi w ramce wyzmaczki.
 7. Przymocować wyzmaczkę do zbiornika za pomocą wkrętów tak, aby lby wkrętów znajdowały się na zewnątrz strony zbiornika.
 8. Zbiornik z zamocowaną wyzmaczką włożyć do pralki, a następnie nałożyć pas na koło, zakręcić śruby łączące zbiornik z pralką, założyć blachę boczną i przymocować ją śrubami.
- Wyzmaczka jest zamocowana. To nie było tak trudne, prawda?

Dla Pani

Sposób postępowania się wyzmaczką

Celem uruchomienia wyzmaczki należy:

1. Podnieść wyzmaczkę z pozycji dolnej, w której się znajduje podczas przechowywania i obrócić ją o 180°.
2. Przesunąć zatrzask (od siebie) umieszczony z prawej strony u podstawy wyzmaczki, dla zabezpieczenia jej w pozycji roboczej.
3. Rozłożyć korbkę i zabezpieczyć ją tulejką.
4. Praną bieliznę złożyć na szerokość ograniczoną długością wałków i przez ręczne pokręcanie korbką w prawą stronę, przepuścić ją między wałkami. Odstęp między wałkami nie trzeba regulować, gdyż jest on regulowany samoczynnie przez amortyzatory gumowe, jednak maksymalna grubość wyzmyanej bielizny nie może powodować ocierania górnego wałka wyzmaczki o obudowę.
5. Po praniu wyzmaczkę wytrzeć suchą ściereką i włożyć do zbiornika.

Nasza pralka z wyzmaczką zaoszczędzi Ci dużo czasu i siły. Życzymy jak najdłuższego korzystania z pralki i wyzmaczki.

ZMł. z. 136 2-59 8000 DP

Asortyment wzbogacony został o pralki elektromechaniczne, które stały się prawdziwym przebojem. Pralka ta była w owym czasie marzeniem każdej gospodyni, a zakup na talony lub przydziały stawiał ją w grupie towarów luksusowych. Wersja z wyzmaczką lub bez niej odpowiednio nobilitowały panie w towarzystwie. Również panowie uczestniczyli chętniej w życiu domowym, angażując się według instrukcji w *skomplikowany proces prania*. Rynek wewnętrzny otrzymał, tylko w 1958 roku, blisko 14 tysięcy produkowanych w Łabędach pralek elektrycznych PRW-4. Do 1960 roku, do chwili przekazania tej produkcji Mikołowskiemu Zakładom Części Zamiennych, zakłady wyprodukowały 32596 pralek. W Łabędach wytwarzano też maszyny do krojenia chleba, lampki nocne i kinkiety, a także oblachowanie do popularnego wówczas skutera Osa, montowanego przez Warszawską Fabrykę Motocykli (WFM).

Wciąż jednak kierownictwo zakładów poszukiwało nowych pomysłów na produkcję, która wypełniłaby lukę po zaprzestaniu produkcji specjalnej. Rada Robotnicza i redakcja *Sztandaru Metalowca* ogło-

sily nawet konkurs wśród załogi na propozycje dotyczące nowej produkcji z wykorzystaniem własnych zakładowych odpadów. Zapowiadana pierwsza nagroda wynosiła tysiąc złotych.

W Urzędzie Patentowym zarejestrowano pierwszy znak

towarowy łabędzkich zakładów. Był to stylizowany w locie łabędź na tle koła zębatego. Wewnątrz koła napis ZAM (Zakłady Mechaniczne) tworzył wraz ze skrzydłem ptaka literę Ł – jak Łabędy. Z punktu widzenia współczesnych fachowców od reklamy, ów łabędź – zachowany do dnia dzisiejszego w logotypie zakładu – jest postrzegany jako jeden z najlepiej zapamiętywanych i kojarzonych znaków firmowych.

W 1957 roku pierwsza stała Rada Robotnicza uchwaliła statut, w którym pisano między innymi: *Rada Robotnicza zarządza w imieniu wszystkich pracowników Zakładami Mechanicznymi w Łabędach, stanowiącymi własność ogólnonarodową. (...) Zadaniem Rady Robotniczej jest zarządzanie zakładami w sposób zapewniający stałe wykonywanie i przekraczanie rocznych i okresowych planów produkcji, polepszenie jakości produkcji, obniżanie*



kosztów własnych oraz stały rozwój zakładów z równoczesnym stworzeniem warunków do stałego i możliwie szybkiego podnoszenia efektywnych zarobków załogi w wyniku polepszenia gospodarności Zakładów Mechanicznych. Na czele pierwszej Rady Robotniczej stało 13-osobowe Prezydium z Bolesławem Hlondem jako przewodniczącym.

Związek Zawodowy Metalowców w Polsce zawarł z Ministerstwem Przemysłu Ciężkiego układ zbiorowy, który regulował warunki pracy i płacy oraz przyniósł wiele zdoby-

czy socjalnych pracownikom branży. Jednocześnie w zakładach ukonstytuowały się władze Związku Zawodowego Metalowców. To między innymi z inicjatywy naszych związków zwołano na polecenie wicepremiera Piotra Jaroszewicza konferencję, która zatwierdziła plany budownictwa mieszkaniowego dla załogi. W Łabędach rozpoczęto budowę około 800 mieszkań. Jednym z głównych wykonawców inwestycji był SOWI, który dzięki temu odsunął od siebie groźbę likwidacji.

W tym samym czasie rozpoczęła działalność nowa organizacja młodzieżowa, powstała z połączenia Związku Młodzieży Robotniczej i Rewolucyjnego Związku Młodzieży, Związku Młodzieży Socjalistycznej, bo o nim mowa, stał się wtedy awangardą polityczną lewicy młodzieżowej. Sekretarzem Komitetu Organizacyjnego ZMS został Bolesław Micorek. Z myślą o stałej poprawie warunków wypoczynku w 1957 roku oddano do dyspozycji załogi pięknie położony Ośrodek Sportów Wodnych nad jeziorem Dzierżno.



Sztandar Metalowca
 Nr 89
 1.IV - 15.IV.
 1958 r.
 Cena 30 gr

GAZETA ZAŁOGI, KZ-PZPR I DYREKCJI ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH W ŁABĘDACH

Mobilizacja sił całej załogi

ZADANIA:

- Wzrost produkcji o 97,8%
- Likwidacja braków
- Polepszenie zaopatrzenia
- Obniżenia absencji

Inż. Kazimierz Torbus
 dyrektor naczelny

O problemach naszego zakładu

Zadania produkcyjne stoją przed nami w tym roku do wykonania. Wzrost produkcji w stosunku do roku 1957 w produkcji łabędzkiej o 97,8% w porównaniu z tym samym okresem w poprzednim roku. Zadania planowe na rok 1958 - w tym celu należy wykonać zadania produkcyjne w pełnej ilości. Wzrost produkcji w tym roku ma wynosić 97,8% w porównaniu z tym samym okresem w poprzednim roku. Zadania planowe na rok 1958 - w tym celu należy wykonać zadania produkcyjne w pełnej ilości.

Z życia partii

Organizacje partyjne po weryfikacji

Oto co zamierza zrobić MDM

▲ W posiedzeniu Prezydium Rady Robotniczej, która omawia trudne zagadnienia wyjścia z kryzysu uczestniczy I Sekretarz KZ PZPR Rudolf Orzel

...ukę będzkiego, — i mówiu ua- nie wstanie to spotkanie. J. KAMIŃSKI

Komunikat

W wyniku reorganizacji podstawowej gałęzi naszej gospodarki narodowej — przemysłu ciężkiego — od dnia 1 września bieżącego roku działają już zjednoczenia. Nowa struktura organizacyjna ustalona została uchwałą Rady Ministrów Nr 275 z dnia 25 lipca 1958 roku. Zgodnie z nią w resorcie przemysłu ciężkiego utworzonych zostało 25 zjednoczeń. Między innymi stworzone zostało Zjednoczenie Przemysłu Sprzętu Mechanicznego z siedzibą w Warszawie ulica Krucza 36. Do Zjednoczenia tego należy obecnie nasz Zakład. Na czele Zjednoczenia stoi Generalny Dyrektor. W skład jego weszły Centralny Zarząd nadzorowane dotychczas przez nych, przedsiębiorstwa Centralnego Zarządu Przemysłu Urządzeń Mechanicznych oraz Fabryka Maszyn i Odlewnia Żelaza „Polne” w Przemyslu.

Zadania ujęte w planie na 1958 rok były dużo wyższe i trudniejsze niż w roku poprzednim. Obok kłopotów, szczególnie na odcinku dostaw, zarówno importowych, jak i krajowych, wystąpiły też poważne przeszkody natury technicznej. W związku z trudnościami w produkcji i zaległościami w dostawach zwolywane były kolektywy. Omawiały one strategię wykonania planu rocznego, który jak nigdy dotąd był zagrożony. 27 października 1958 roku Nadzwyczajne Plenarne Posiedzenie KZ PZPR dokonuje wyboru inż. Rudolfa Orla na I Sekretarza.

W zakresie wyrobów specjalnych powoli rozkręcała się produkcja następców popularnych kaczorów, jak określano czołgi T-34. Były to kolejno: T-54, o zakładowym kryptonimie S-2, jego ulepszona wersja T-54A i mutacja T-55. Modernizacja następowała drogą zmian licencyjnych, a polegała na zastąpieniu armaty kalibru 85 mm kalibrem 100 mm, stabilizowanej najpierw w płaszczyźnie pionowej, później też i poziomej, oraz na dostosowaniu wozów do działań w warunkach nocnych (noktowizja) i na wypadek użycia broni jądrowej, poprzez zastosowanie wewnętrznych wykla-

dzin, zabezpieczających przed działaniem przenikliwego promieniowania gamma i neutronowego. Ale przede wszystkim była to nowa konstrukcja z wieżą o zupełnie innym kształcie. Zmieniono układ zawieszenia stosując wahacze i walki skrętne oraz przystosowano wóz do pokonywania po dnie przeszkód wodnych o głębokości do 5 metrów.

Doświadczenie nabyte przy narodzinach i podczas paru lat produkcji kaczorów sprawiło, że teraz poród T-54A przebiegł bardziej bezboleśnie. Aczkolwiek nie można było powiedzieć, iż wszystko szło jak po maśle. Nie da się bowiem zapomnieć wprowadzenia nie lubianych przez wojsko sławetnych KO i KOD (kart odchylek i kart okresowego dopuszczenia), które towarzyszyły do końca fabrykacji sprzętu wojskowego – jak zauważa pułkownik Zdzisław Piątkowski, ówczesny szef 33 RPW, za którego czasów owe dokumenty zaczęły obowiązywać.

PRODUKCJA CZOŁGU T-54A

Lata	Ilość ogółem	Eksport
1958	109	5
1959	214	33
1960	220	70
1961	310	78
1962	380	105

3 lutego 1959 na stanowisko Dyrektora Naczelnego powołany zostaje – po krótkim rozbracie z zakładem, przeznaczonym na odbycie studiów w Wojskowej Akademii Technicznej – już jako cywil, inż. Czesław Brózda.

Uprzednia praca na stanowisku przedstawiciela wojskowego, znajomość zakładów, jego zdolności technicznych oraz kontakt z wieloma ludźmi pracującymi ofiarnie w tych zakładach przesądziły o wyrażeniu zgody na objęcie tak poważnego stanowiska. – *Miałem dopiero 33 lata i 14 lat służby w Wojsku Polskim – wspomina dyrektor – i myślałem o tym, czy zdołam pokierować tak fachowym i wymagającym zespołem ludzkim, i czy pokonam trudności, które stanęły przed firmą.*

Zakłady po zmianie profilu produkcji z T-34 na T-54A były w niezmiernie trudnej sytuacji, szczególnie finansowej. Uruchomienie produkcji nowego czołgu przebiegało wolno. Czasowy brak dostaw dla wojska spowodował, że zakłady zaczęły przyjmować coraz więcej zamówień cywilnych, co nie dawało jednak takich korzyści finansowych jak produkcja wojskowa. Przetarminowane i niespłacone kredyty powodowały naliczanie przez bank karnych odsetek. Brakowało funduszy na wypłaty dla pracowników, a zamiast zysku za 1958 rok – poniesiono straty i oczekiwana trzynasta pensja nie została wypłacona.



◀ T-54A w działaniu

W roku 1962 rozpoczęliśmy przygotowania związane z wprowadzeniem zasadniczej modernizacji czołgu T-54A do wersji T-55. Była to propozycja w pełni odpowiadająca ówczesnemu zapotrzebowaniu polskiej armii. W czołgu wprowadzono nowe wykładziny ze specjalnego tworzywa, mające chronić załogę przed skutkami działania broni ABC.

W technologii wytwarzania czołgu T-55 zastosowano spawanie automatyczne głównych zespołów korpusu oraz hartowanie uzębień pierścienia wieży i bieżni łożyska

obrotowego. Udoskonalono też zagadnienia związane z pokonywaniem przeszkód wodnych. Zmiany te, autorstwa zakładowego zespołu konstruktorskiego, złożonego z oficerów Wojska Polskiego, absolwentów Wojskowej Akademii Technicznej z puł-

kownikiem Czesławem Ochwatem na czele znacznie usprawniały rozwiązania licencyjne, wymagające długich przygotowań wozu przed przeprawą.

Powodem pilnego wprowadzenia tej modernizacji stał się wypadek, który wydarzył się w czasie krajowych ćwiczeń wojskowych. Podczas pokazowego pokonywania Odry przez kolumnę czołgów, jeden z nich zbiecził z trasy i napotkał na przeszkodę, której nie był w stanie pokonać. Na oczach obserwujących ćwiczenia I Sekretarza KC PZPR Władysława Gomułki, premiera Józefa Cyrankiewicza, ministra obrony marszałka Mariana Spychalskiego oraz całego Sztabu Generalnego nie udało się uratować załogi i doszło do jej zatonięcia. Powodem wypadku było nienależyte przygotowanie i zabezpieczenie wozu bojowego przed przeprawą. Zdecydowano się na modernizację czołgu, aby już na etapie produkcji przygotować go do takich zadań.

Rozwiązanie tematu forsowania oceniono bardzo wysoko. Główny autor modernizacji Czesław Ochwat został za nią nagrodzony przez Ministerstwo Obrony Narodowej, a dyrektor Brózda awansowany do stopnia pułkownika rezerwy.

W celu zapoznania się z dokumentacją konstrukcyjną oraz technologiczną, jak również z samym gotowym czołgiem T-55, do zakładu produkującego już tego typu wozy w Omsku na Syberii wyjechała delegacja, w składzie której znalazł się również dyrektor Czesław Brózda, który tak wspomina tamten wyjazd: – Widzieliśmy jak wielu jeszcze mieszka tam Polaków i jakie było ich wzruszenie, gdy mogli spotkać się i porozmawiać z oficerami z ich dalekiego kraju. Po powrocie mój ojciec dowiedziawszy się, że byłem w Omsku dopytywał mnie o szczegóły. Czy stoi tam jeszcze ten czy tamten budynek? Powiedział mi dopiero wtedy, że w czasie pierwszej wojny światowej przebywał w tym mieście przez siedem lat jako jeńiec wojenny armii austro-węgierskiej.

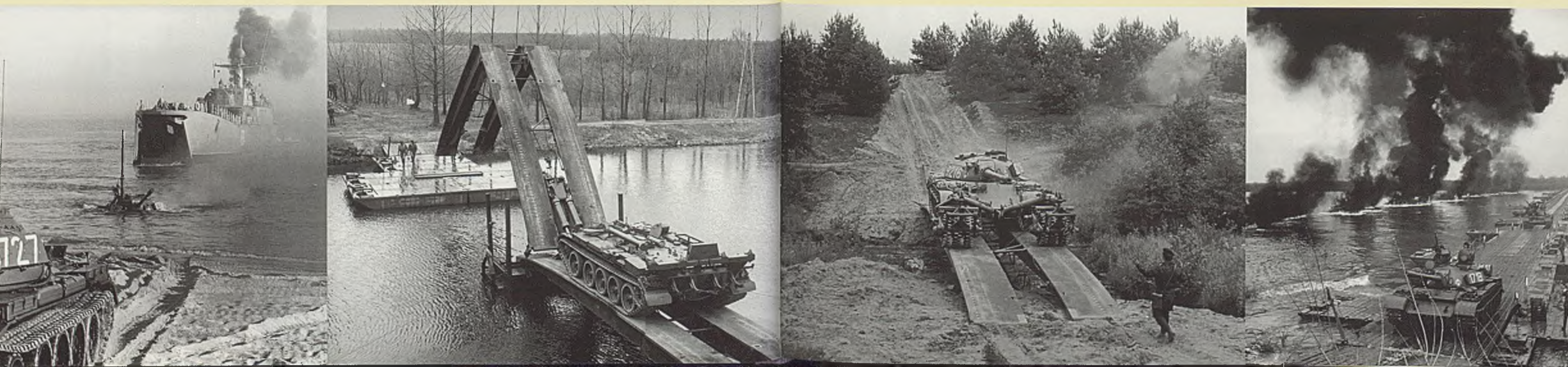
Usprawnienia te wprowadzono także w następnych typach czołgów oraz u innych zagranicznych producentów.

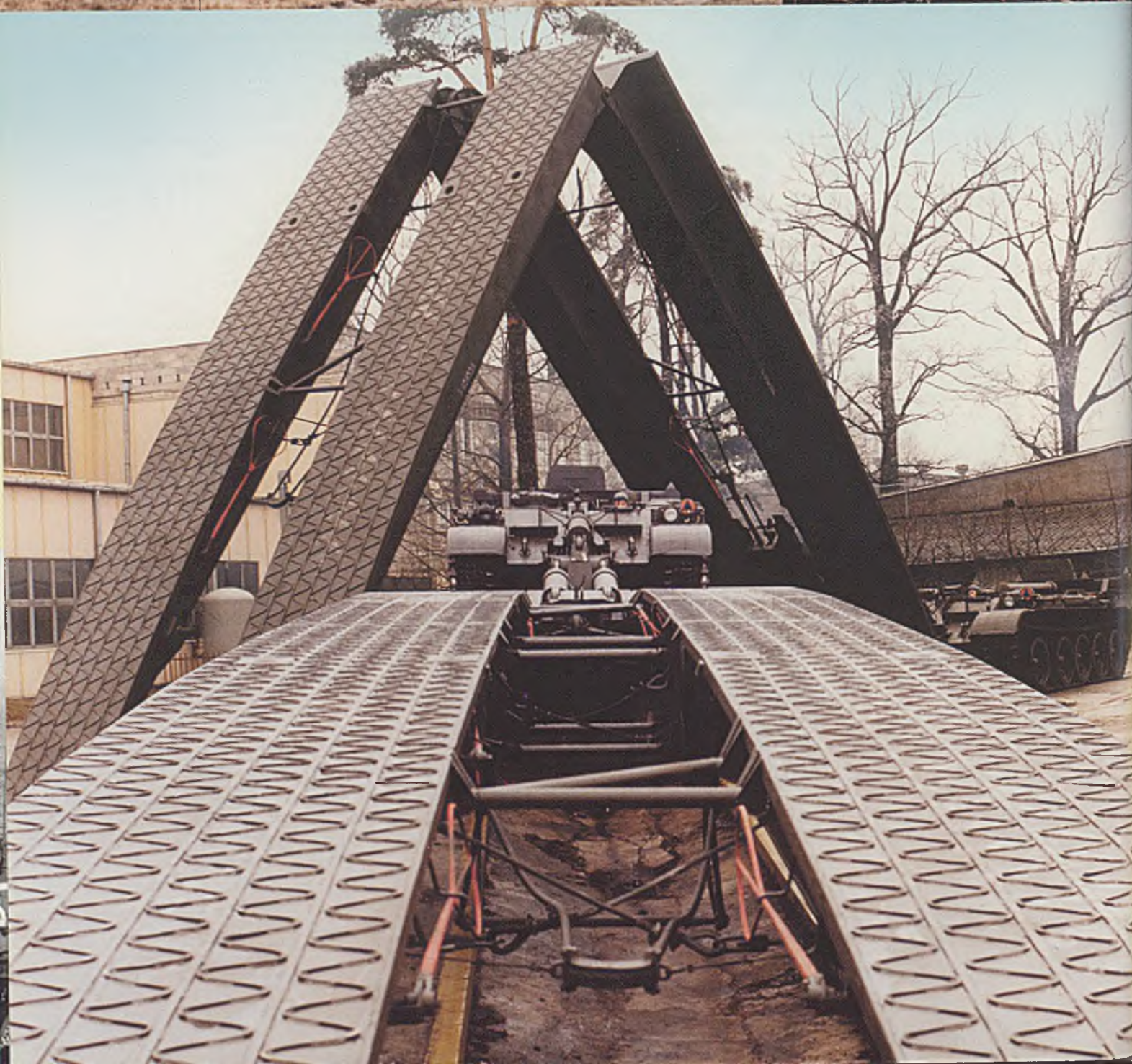
W tym okresie we współpracy z NRD przygotowano konstrukcje i wdrożono do produkcji nożycowy most czołgowy BLG o nośności 40 ton i rozpiętości przęsła 20 metrów. Na bazie wykonywanego w zakładzie podwozia czołgu T-55 niemieckie zakłady montowały przęsło mostowe i hydrauliczny układ rozkładający, wykorzystując szereg zespołów czołgowych, głównie elementy korpusu.



Zakład realizował kontrakt na dostawę czołgów T-55 do jednego z ciepłych krajów. Chronione tajemnicą wykładziny antyradiacyjne musiały być jednak zastąpione atrapami. Wnętrze przedziału załogowego i mechanika kierowcy wyłożono więc materiałem zastępczym.

Sprzęt dotarł do użytkownika, po rozładunku ze statku ustawiono go w szeregu w bazie na pustyni. Następnie przedstawiciele Serwisu przystąpili do jego przekazywania. Wielkie było ich zdziwienie, kiedy nie dało się otworzyć ani jednego luku kierowcy. Okazało się, że wykładzina na tyle spuchła, że wymagała demontażu, a następnie modyfikacji. Sprawa była bardzo skomplikowana i pracochłonna, a dodatkowo należało wykonać ją tak, aby użytkownik niczego nie zauważył. Temperatura w słońcu wynosiła ponad 40°C, a pancerz nagrzewał się do 80°C. Również i z tej opresji udało się wybrnąć. W Łabędach zmieniono skład chemiczny atrapy i problem przestał istnieć.





W powstałym w 1968 Zakładzie Produkcji Doświadczalnej rozpoczęto też prace nad wozami zabezpieczenia technicznego WZT-1, a wkrótce potem WZT-2.

Był to okres gospodarki nakazowo-rozdzielczej. Dlatego też, w zakresie wyrobów cywilnych, zakład otrzymał polecenie uruchomienia produkcji

ognioszczelnej obudowy kopalnianej o symbolu ROK-6, która stanowiła element rozdzielni elektrycznej wykorzystywanej w górnictwie. Jej producentem finalnym był warszawski RAWAR oraz toruński APATOR.

Łącznie do 1968 roku wykonano 1368 sztuk obudów.

Jak wspomina dyrektor Żarnowiecki: – *Zamawiający upominał się o obudowy. Zagrożony był bowiem jego plan produkcji. My natomiast nadal nie mogliśmy uzyskać wszystkich zakładanych wymagań technicznych. W trakcie zebrania załogi dyrektor dowiedział się publicznie, że to jego wina. Zajął się sprawą osobiście – bo go ruszyło. Polecił zatrzymać w pracy tokarzy karuzelowych i frezerów w ramach godzin nadliczbowych. (...) Gdy już zostałem sam, wziąłem opis technologii i ołówki do ręki, i rozpocząłem analizę. Operację za operacją tokarz wykonywał pod moje dyktando. Modyfikacja polegała na zmianie parametrów szybkości skrawania. Zwiększałem ją nawet kilkakrotnie i zgodnie z moim oczekiwaniem uzyskałem zadowalające wyniki. W ten sposób dosłownie w ciągu kilku dni opanowaliśmy technologię produkcji wyrobu, którego wyprodukowano kilkaset sztuk bez żadnych reklamacji.*

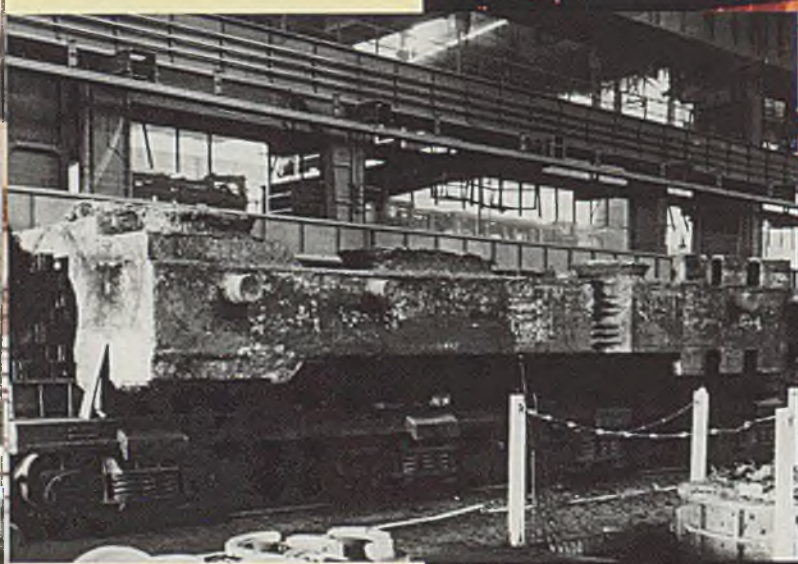
▲
Wozy zabezpieczenia technicznego WZT-2 brały udział w rekultywacji obszarów leśnych po pamiętnym pożarze w Kuźni Raciborskiej. Jeden z nich wywoził także koło nowej kolejki gondolowej na szczyt Szyndzielni

W wyniku systematycznego udoskonalania technologii, wyrób ten uzyskał wkrótce światowy znak jakości „Q”.

W 1958 roku eksport wyrobów sygnowanych znakiem ZML powiększył się o odlewy stalowe. 11 października 1958 roku łabędzcy odlewnicy dokonali wyczynu na skalę europejską. Odlali stojak do klatki walcowniczej *Quarto* dla Huty *Batory*. W trakcie

►
Twórcą technologii
pierwszego odlewu był
Walerian Wicher – kierownik
odlewni, odznaczony później
Krzyżem Kawalerskim
Odrodzenia Polski

66



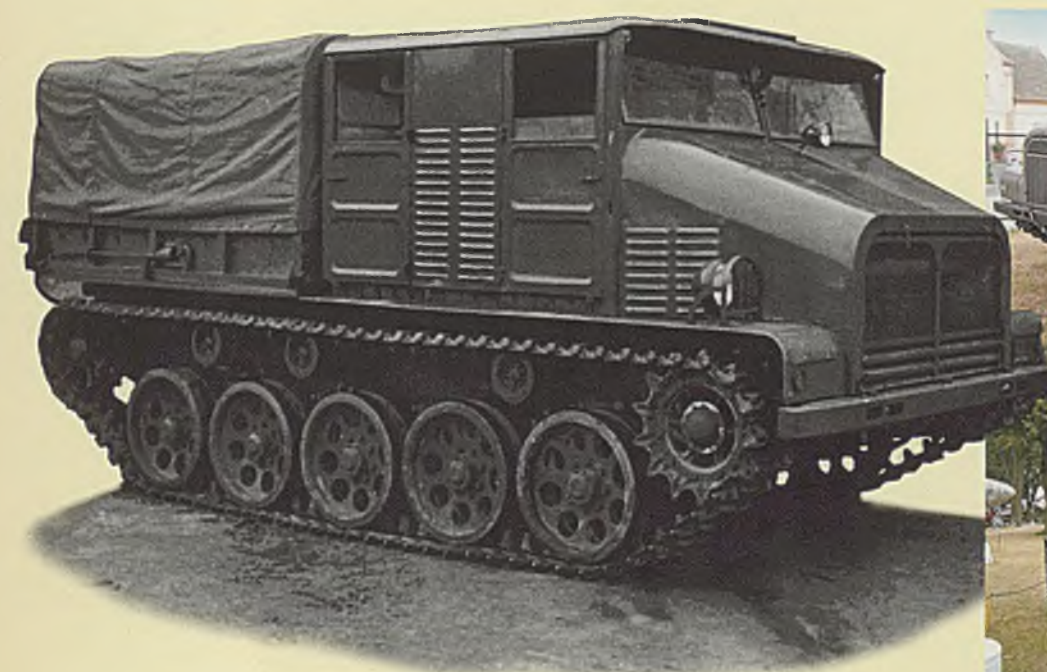
operacji zużyto 280 ton stali płynnej. Formę stojaka wykonywała przez dwa i pół miesiąca 10-osobowa brygada formierzy. Odlew zalewano równocześnie z czterech kadzi w ciągu 15 minut.

Nie był to odosobniony sukces łabędzkich odlewników. W latach 1964-66 odlali oni bowiem 3 segmenty szabot o masie 240, 280 i 360 ton dla młota kuźniczego. Szaboty odlewano również pod koniec lat siedemdziesiątych. Specjalnością zakładów stała się też metoda seryjnego odlewania wielkogabarytowych detali o masie kilku

ton, z uzyskiem płynnej stali rzędu 68 proc. i gładkości powierzchni nie wymagającej wygładzania przed malowaniem.

W 1958 roku zakład zakończył opanowaną już produkcję ciągnika gąsienicowego Mazur D-35 i przekazał ją zgodnie z decyzjami instancji zwierzchnich do Zakładów

67



Mechanicznych w Gorzowie Wielkopolskim. Narodziła się wówczas koncepcja wykorzystania zespołów czołgowych do budowy artyleryjskiego ciągnika gąsienicowego na potrzeby naszego wojska i na eksport.

W krótkim czasie we współpracy z pionem technicznym MON opracowano założenia eksploatacyjne wyrobu. Zostały one zaakceptowane. Ciągnik otrzymał kryptonim Mazur D-350. Ponieważ w zakładowym biurze konstrukcyjnym brakowało fachowców, skierowano do Łabęd grupę absolwentów Wojskowej Akademii Technicznej. Została w ten sposób stworzona szansa samodzielnego rozwoju konstrukcji pojazdów



gąsienicowych, co zaowocowało późniejszym powstaniem Ośrodka Badawczo-Rozwojowego na bazie Zakładu Produkcji Doświadczalnej. Wydzielona grupa konstrukcyjna pod kierunkiem majorów: Łukasika i Ochwata szybko wykonała dokumentację, która wprost z desek kreślarskich skierowana została do produkcji. W okresie niespełna roku wykonano dwa prototypy ciągników. Przeszły one pomyślnie próby, po których rozpoczęto produkcję seryjną. W ciągu czterech lat wypro-

dukowano ponad tysiąc ciągników, z czego trzysta wyeksportowano do Czechosłowacji. Nie był to jednak wyrób perspektywiczny. Nie uzyskał certyfikatu w ZSRR, a potrzeby naszej armii były ograniczone. Spowodowało to zaprzestanie produkcji.

Już od 1954 roku zakład zaopatrywał się samodzielnie w narzędzia specjalne, przyrządy, uchwyty i sprawdziany. Narzędzia do kół zębatach produkowano również na sprzedaż, aż do 1970 roku. Były to frezy ślimakowe, noże Maag'a i Fellows'a oraz cała grupa przeciągaczy.

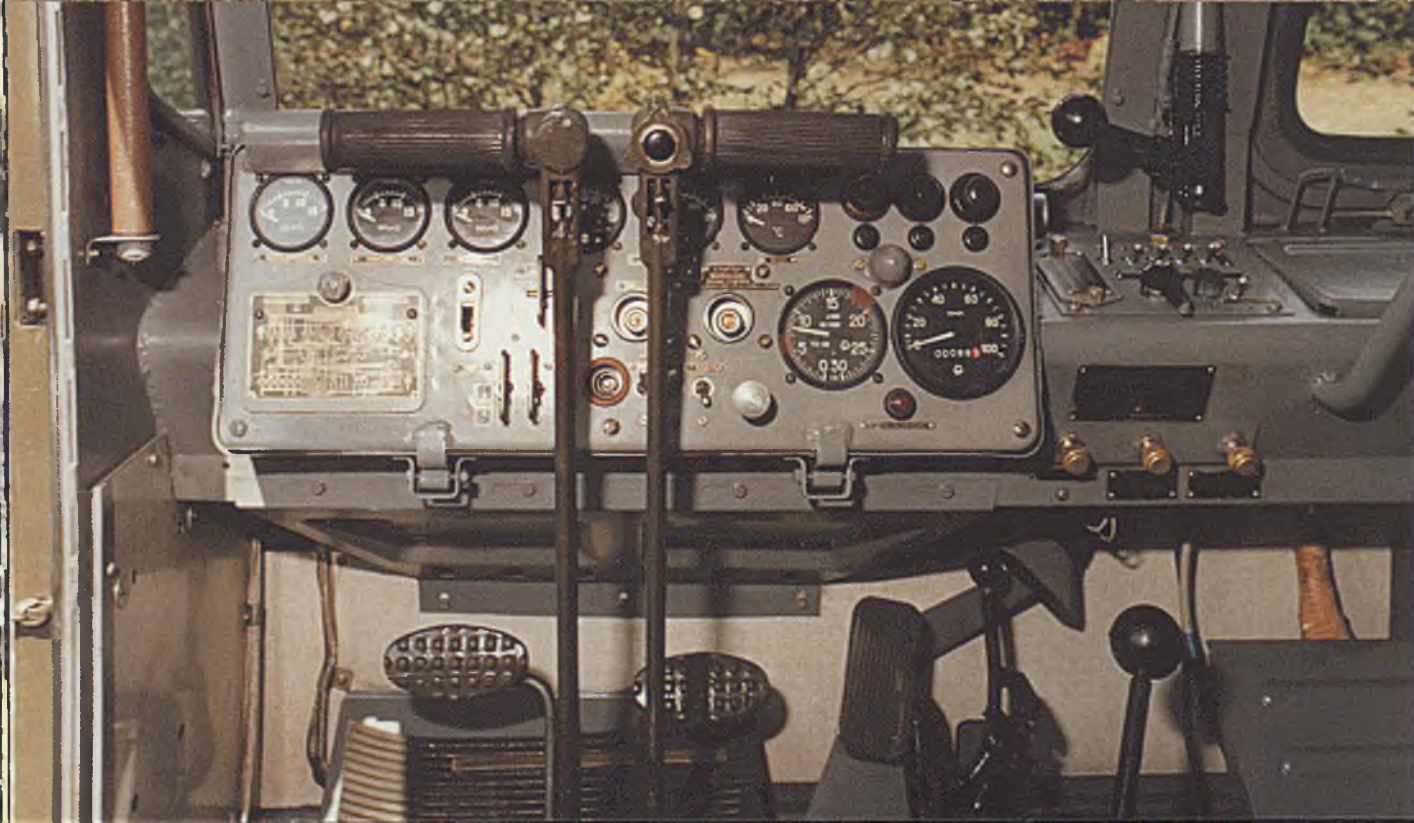
W 1958 roku narzędziownia jako pierwsze przedsiębiorstwo w kraju wykonała przeciągacz spiralny. Z biegiem lat wyrób ten stał się jedną z głównych specjalności zakładu.

Liczne delegacje odwiedzały w tym czasie Zakłady Mechaniczne w Łąbędach. Były wśród nich również te z najwyższego szczebla władzy. Częstymi gośćmi byli zwłaszcza przedstawiciele państw Dalekiego Wschodu. W 1959 roku zakłady odwiedza delegacja parlamentarna Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej z Przewodniczącym Najwyższego Zgromadzenia Cos-Jen-Genem na czele.

Rok 1961 był okresem przygotowania zakładu do wprowadzenia Norm Techniczne Uzasadnionych (NTU). Związane to było z szerokim wachlarzem prac organizacyjno-technicznych wymagających przeglądu i uporządkowania całej dokumentacji. Prace dotyczyły sprawdzenia zgodności technologii zapisanej z rzeczywiście stosowaną, weryfikacji normatywów czasowych i ich nowego opracowania, uporządkowania obiegu dokumentacji warsztatowej, norm materiałowych, poprawy planowania operatywnego produkcji oraz kooperacji międzywydziałowej. Wprowadzenie NTU miało przyczynić się do zwiększenia wydajności pracy i podniesienia zarobków pracowników, szczególnie tych pracujących w systemie akordowym. W tym celu powołano specjalny zespół roboczy, któremu przewodniczył mgr inż. Tadeusz Kędzia. Prace zakończono w pierwszym kwartale 1962 roku, a komisja wyznaczona przez

Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego pozytywnie oceniła przygotowanie zakładów i zezwoliła na wprowadzenie NTU od 1 maja 1962 roku.

Przełom lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych charakteryzował się poszukiwaniem stabilnej perspektywy rozwojowej zakładu, który zatrudniał już ponad cztery i pół tysiąca pracowników. Mając na uwadze dużą sprawność, wykazaną przy uruchomieniu produkcji ciągnika Mazur D-350, rządy Polski i ZSRR podjęły w 1960 roku decyzję zlecenia Łabędom produkcji ciągnika artyleryjskiego ATS-59. Pojazd ten przeszedł



pozytywnie próby poligonowe i miał być wytwarzany w zakładach zbrojeniowych w Kurganie na Syberii. Zapotrzebowanie początkowo określano na 600 sztuk rocznie. Po kilku latach jednak nastąpiła gruntowna modernizacja i potrzeby wojska oraz gospodarki cywilnej ZSRR wzrosły dwukrotnie. Dostawy nowej maszyny, już pod symbolem 668 rozpoczęto w 1962 roku. Do chwili zaprzestania produkcji tego ciągnika, co nastąpiło w końcu lat osiemdziesiątych wyeksportowano z Łabęd ponad 22 tysiące sztuk tych wyrobów, które cieszyły się w Związku Radzieckim bardzo dobrą opinią.

Pamiętając załamanie produkcji specjalnej w końcu lat pięćdziesiątych, po zaprzestaniu wytwarzania T-34, starano się utrzymać jako bufor produkcję cywilną. Wykorzystując pewien klimat *odwilży* w kraju, w porozumieniu z Przedsiębiorstwem Handlu Zagranicznego *Bumar*, nawiązano współpracę z angielską firmą *Jones*, a potem z *Coles Cranes Ltd*. Była to w owym czasie pierwsza współpraca kooperacyjna z wielkim zachodnim przemysłem. Dała ona początek prowadzonej po dziś dzień produkcji żurawi na podwoziu samochodowym w Zakładach Mechanicznych Łabędy.

W roku 1965 doszło do zacieśnienia współpracy z firmą *Jones*, dla której rozpoczęto dostarczanie podwozi gąsienicowych KL-1, KL-2 i KL-3 do żurawi. W zamian otrzymano pełną dokumentację na żurawie o udźwigu 35 i 40 ton. Łącznie w latach 1966-79 wykonano 217 sztuk tych podwozi na eksport oraz 7 żurawi C-851 dla odbiorcy krajowego.

Jednak znowu decyzją władz pod koniec lat siedemdziesiątych produkcję przeniesiono do Huty Stalowa Wola.

– Będąc w Moskwie na uroczystości przekazania dziesięciotysięcznego ciągnika było miło mi usłyszeć, że ciągniki 668 są najlepszym jakościowo wyrobem importowanym z Polski – wspomina dyrektor Żarnowiecki.

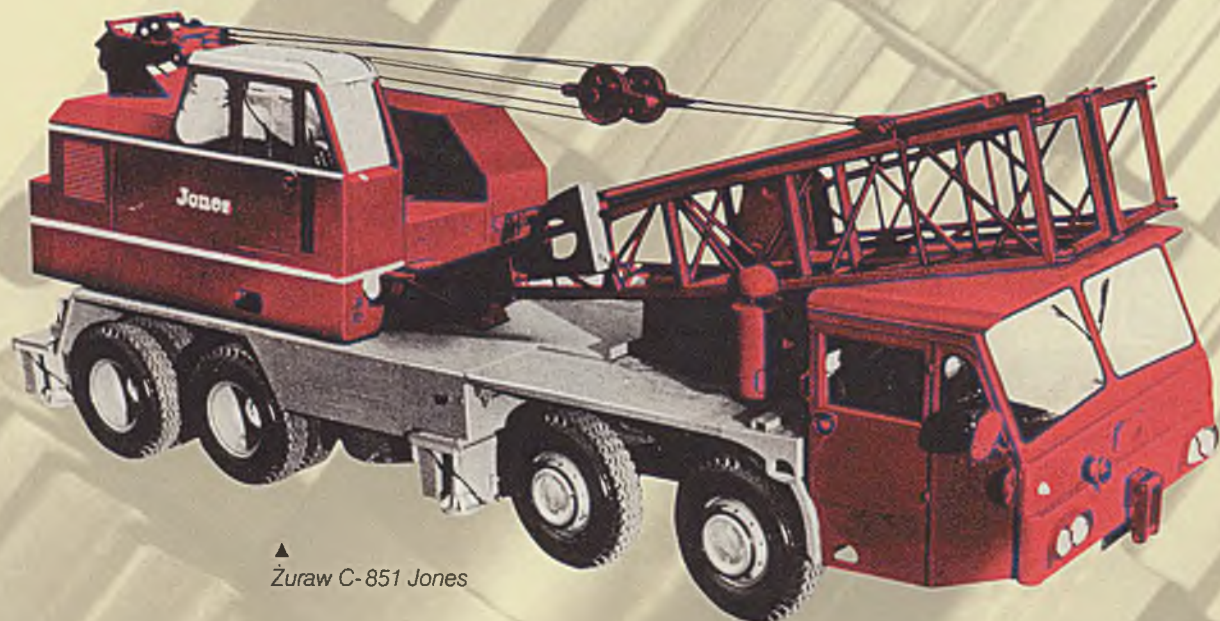


◀ Kontrola odkutych wałów korbowych

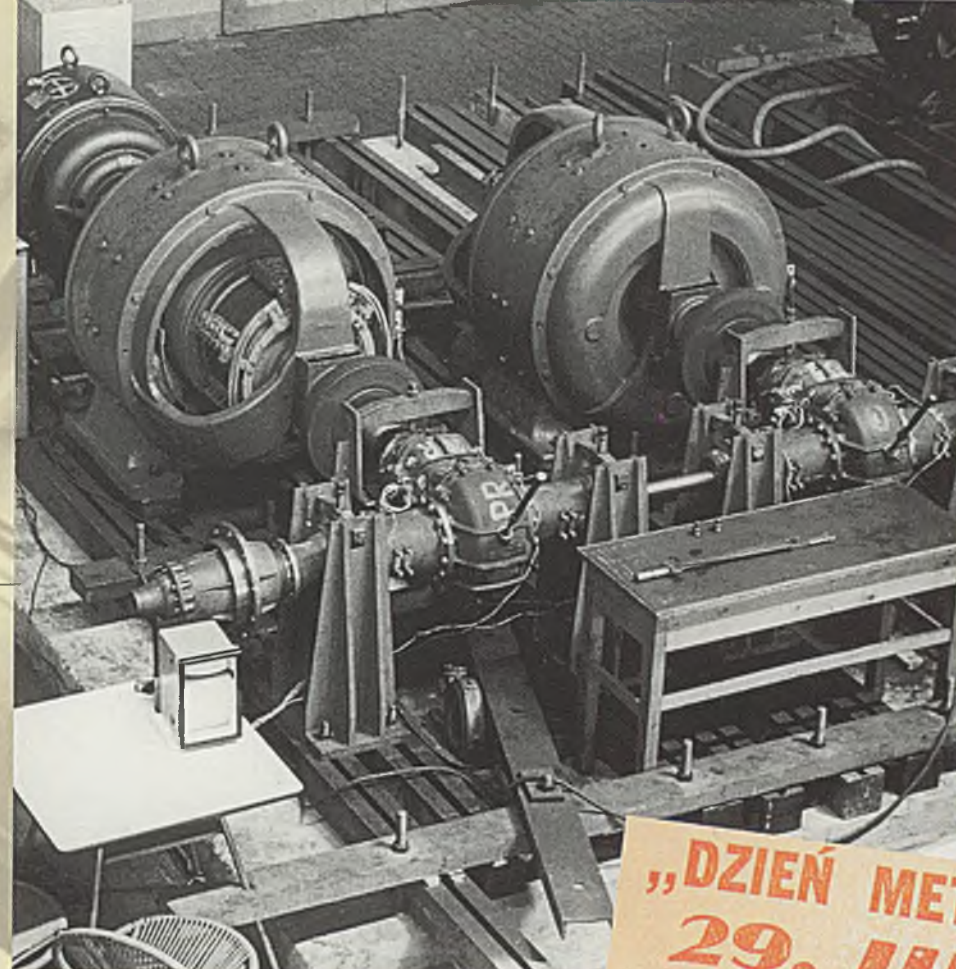
Zakładowa kuźnia pracowała wówczas pełną parą. Rozpoczęto w niej produkcję wałów do silnika samochodu ciężarowego Star. Po wymianie w 1966 roku młota 18-tonowego na młot 20-tonowy nowszej konstrukcji, wprowadzono kucie odkuwek wałów korbowych i wałków rozrządu do silników wysokoprężnych według licencji Henschel, Leyland i Hanomag.

W 1963 roku zakłady rozpoczęły produkcję tylnych mostów A-80, osi przedniej i zwrotnic do samochodów ciężarowych Żubr, produkowanych przez Jelczańskie Zakłady

72



▲ Żuraw C-851 Jones



◀ Most A-80 na stendzie

73

„DZIEŃ METALOWCA” 29. III. br.

Monitor Polski nr 4 zamieścił uchwałę Rady Ministrów i Centralnej Rady Związków Zawodowych z dnia 9 stycznia br. w sprawie ustanowienia „DNIA METALOWCA”.

Czytamy tam co następuje: „W uznaniu roli przemysłu maszynowego w rozwoju gospodarki narodowej, osiągnięć socjalizmu oraz w związku z rosnącymi zadaniami tego przemysłu w rekonstrukcji dzin gospodarki – Rada Ministrów i Centralna Rada Związków Zawodowych postanawia:

1. Ustanawia się „Dzień Metalowca”. Datę „Dnia Metalowca” ustala się na ostatnią niedzielę marca, przypadającą każdego roku.

2. W „Dniu Metalowca” będą organizowane akademie i sztafety uroczystości, wręczane są sztandary przechodnie przodującym zakładom pracy przemysłu metalowego, nadawane odznaczenia i przyznawane wyróżniającym się pracownikom nagrody w ramach fun-

duszy będących w dyspozycji przedsiębiorstwa, zjednoczenia lub ministra.

3. Wykonanie uchwały porucza się Ministrowi Przemysłu Ciężkiego i innym zainteresowanym ministrom w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Metalowców oraz innymi zarządami głównymi właściwych związków zawodowych.

4. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Podpisz:
Prezes Rady Ministrów:
J. Cyrankiewicz
Przewodniczący CRZZ:
I. Loga-Sowiński

Tak więc, zgodnie z powyższą uchwałą „Dzień Metalowca” obchodzony dotąd przez nas nieoficjalnie w dniu Świętowania – 22 lipca celebracji wiosny.

Tak się akurat złożyło, że w tym roku święto to przypadnie na Wielkanoc, czyli 29 marca. O szczegółach i programie „Dnia Metalowca” napiszemy osobno.
(m)

Samochodowe. Montaż odbywał się na Wydziale 410. W sumie do 1969 roku wyprodukowano prawie 8 tysięcy sztuk tych podzespołów.

Początkowo były to detale niezwykle awaryjne.

Podejrzewano nawet niektórych pracowników zakładu o sabotaż. Jednak kontrola NIK rozwiązała te insynuacje. Most, podobnie jak cały samochód, był wytworem Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie i to wada konstrukcyjna była przyczyną jego awaryjności. Niemniej jednak doświadczenia zebrane przy wytwarzaniu tylnych mostów zostały później wykorzystane przy konstruowaniu przekładni czołgowych.

Uchwałą Rady Ministrów i Centralnej Rady Związków Zawodowych z 9 stycznia 1964 roku ustanowiono oficjalnie święto *Dzień Metalowca*.

Tak się akurat złożyło, że pierwsze święto metalowców wypadło w Wielkanoc, 29 marca.

Przyjmując wydajność w 1960 roku jako 100 proc. wskaźnik ten kształtował się następująco:

- w 1961 roku – 120,7 proc.;
- w 1962 roku – 143,6 proc.;
- w 1963 roku – 156,4 proc.;
- w 1964 roku – 173,0 proc.

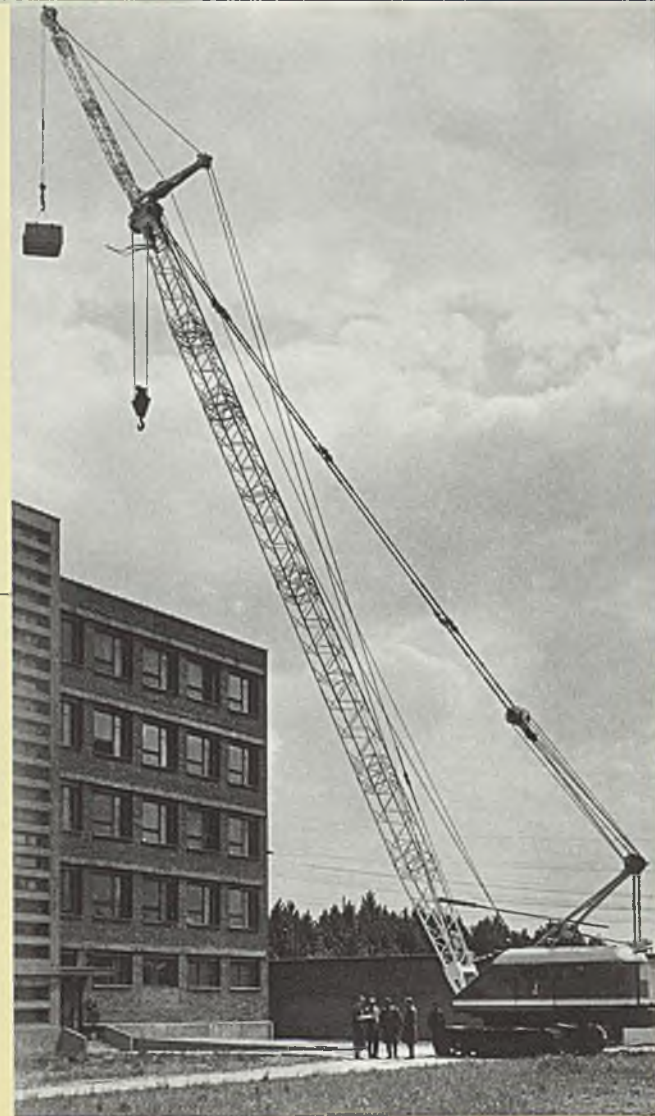


74



W 1966 roku Telewizja Polska rozpoczyna emisję kultowego serialu *Czterej pancerni i pies*, wyreżyserowanego przez Konrada Nałęczkiego według scenariusza Janusza Przymanowskiego. Jednym z głównych bohaterów filmu był *niezniszczalny* czołg T-34 nazwany przez załogę *RUDY*, wyprodukowany w Łabędach. Realizatorzy jednak *sfalszowali* historię, bowiem czołg T-34 z działem 85 mm był produkowany dopiero pod koniec II wojny światowej. Wydawać by się mogło,

►
Autor książki o pancernych
Marek Łazarz na *RUDYM*



W czasie obrad rozszerzonej Egzekutywy KZ PZPR, która często decydowała również o ważnych sprawach produkcji, poruszono kwestię przyspieszenia opracowania projektów długofalowego rozwoju i zagospodarowania zakładów. Dotyczyło to zwłaszcza rozbudowy Wydziału Koparek, i co się z tym wiąże – produkcji eksportowej oraz budowy Wydziału Prototypowni, w której już wkrótce wykonano koparkę z osprzętem żurawiowym. Trzydziestometrowy wyciąg uzbrojono w dodatkowy element (zwany bocianem) o długości 9 metrów.

11 lutego 1966 w zakładach goszczą: premier Józef Cyrankiewicz, marszałek Marian Spychalski i Edward Gierek.

że zdobycie starego czołgu z działem kalibru 76 mm nie powinno sprawiać trudności. Tak było w istocie. Dlaczego zatem nie pokuszono się o takie realistyczne rozwiązanie? Odpowiedź wydaje się być tylko jedna. Jak twierdzi Marek Łazarz, autor książki *Czterej pancerni i pies. Przewodnik po serialu i okolicach*, czołg-weteran mógłby nie udźwignąć nadmiaru zadań przed nim postawionych i dopełnić żywota na planie filmowym.

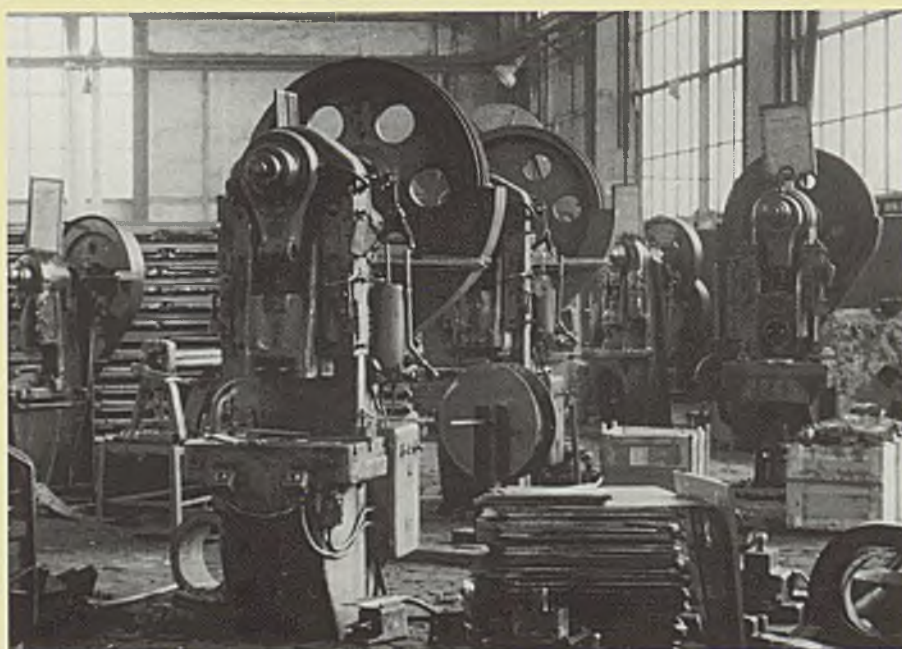
75



Foto: R. Kropat

W zależności od miejsca kręcenia poszczególnych scen filmu wypożyczano potrzebny do tego celu pojazd z najbliższej jednostki pancerniej. Najczęściej korzystano z wozów będących na wyposażeniu 8. pułku czołgów średnich z Żagania. Wystarczyło scenografom mieć pod ręką dwa szablony z napisami 102 i RUDY, i to załatwiała sprawę. W filmie grało więc kilka czołgów. Można się zorientować, że tak było, zwracając uwagę na niewielki numer fabryczny wieży, odlewany na jej boku. Przez ekran zatem czasami przemyka czołg z tym samym numerem taktycz-

Henryk Kluba, II reżyser serialu tak tłumaczy pojawienie się pancernych dublerów: – Ja tylko wymyślałem te wszystkie szaleńcze jazdy, pasażę po lesie, gdy RUDY łamie drzewa jak zapalki. Pewnego razu kręciliśmy właśnie takie ujęcie, w którym czołg musiał zjechać z jakiejś wysokiej skarpy. Podczas zjazdu coś tam nie wytrzymało, tak że w rezultacie poważnie uszkodziliśmy jedno z kół. Zrobiła się wielka afera, bo z jednej strony przerwa w zdjęciach, no a z drugiej – zniszczony czołg. Ale jakoś dało się załagodzić. Tyle że RUDEGO zagrał już inny aktor.



▶ Młoty spadowo-deskowe na Wydziale 220

nym 102, lecz innym seryjnym. 36, 135 i 672 to najczęściej rozpoznawalne numery. Serwisowaniem tych czołgów na planie zdjęciowym zajmowali się specjaliści z Łabęd.

Nie był to jedyny epizod filmowy w historii zakładu. 27 maja 1969 roku Członek Rady Państwa, Przewodniczący Krajowej Komisji Weteranów Powstań Śląskich, gen. Jerzy Ziętek przesłał na ręce dyrekcji zakładów wyrazy podziękowania i uznania za wykonanie eksponatów, niezbędnych przy realizacji filmu Kazimierza Kutza *Sól ziemi czarnej*.

– W 1967 roku poprosił mnie na rozmowę dyrektor Czesław Brózda poprzez znane jego telefoniczne zaproszenie, „załadźcie do mnie”, które nie wróżyło nic dobrego – wspomina inż. Józef Dyka, późniejszy Dyrektor Inwestycyjny i szef Biura Handlowego. – Wyszedłem z propozycją kierowania W-220. Na 12 lat wszedłem do bezpośredniej produkcji. Chrzest był ekstremalny. Wydział W-220 miał wtedy w przydziale kilkanaście tysięcy pozycji rysunkowych, wszystkie zawsze awaryjne. Asortyment produkcji był bardzo szeroki i obejmował zarówno małe podkładki, kabiny koparkowe, jak i zbiorniki. Warunki pracy wyjątkowo uciążliwe – hałas, opary, zapylenie, ciasnota. Zmieniliśmy strukturę organizacyjną, tworząc trzy oddziały według specjalizacji produktowej i technologicznej. Powstała nowa bakelitownia zbiorników i galwanizernia.

10 marca 1967 roku Dyrektor Naczelny, mgr inż. Czesław Brózda powołany został przez Ministra Przemysłu Ciężkiego na stanowisko Dyrektora Zjednoczenia Przemysłu Taboru Kolejowego – TASKO. Nowym Dyrektorem Zakładów mianowano mgr inż. Rudolfa Orła. W skład ścisłego kierownictwa weszli także dyrektorzy: ds. technicznych – Zbigniew Żarnowiecki, ds. produkcji – Mirosław Siedlecki, ds. handlowych



◀ Dyrektor Rudolf Orzeł

– Jan Lippoman, ds. ekonomicznych – Wacław Tarczałowicz, ds. pracowniczych
– Jan Pieszka.

Swojego szefa z tamtego okresu tak wspomina dyrektor Żarnowiecki: – *Rudolf Orzel z wykształcenia metalurg, mający za sobą kilkuletnią praktykę w naszej odlewni i kilkuletni staż w aparacie partyjnym okazał się człowiekiem niezwykle charyzmy w kontaktach międzyludzkich, ale też i skutecznym w realizacji wyznaczonych celów. Już na początku swojej pracy przedstawił nam jasno swoją rolę w Zakładzie – na produkcji*

czołgów znam się mało, od tego jesteście Wy. Ja zajmę się bezpośrednio sprawami ludzkimi i tymi, które wymagają zdecydowanych działań poza Zakładem – a spraw tych było niemało. Zakład kooperował z około 160 dostawcami z całej Polski. Ponadto realizowany był duży import specjalistyczny ze Związku Radzieckiego, Czechosłowacji i NRD. Wszystko było centralnie planowane, ale życie często szło odmiennym torem. Do tego dochodziły ciągle problemy z naborem dodatkowej kadry, mieszkaniem, środkami transportu, czy wreszcie starania o systematyczny spływ środków pieniężnych, niezbędnych do funkcjonowania ogromnego zakładu, jakim z wolna stawały się ZM Łabędy. Wykorzystując swoje kontakty osobiste oraz umiejętności dialogu, praktycznie nie było spraw, których nowy dyrektor nie załatwiłby pozytywnie.



Od 1 lipca 1967 Zakłady Mechaniczne Łabędy podporządkowano Zjednoczeniu Maszyn Budowlanych.

19 sierpnia zakład odwiedził Minister Przemysłu Maszynowego Bolesław Jaszczuk i I Sekretarz KW PZPR w Katowicach Edward Gierek. Gospodarskich wizyt najwyższych władz w tym czasie było w Łabędach sporo. Jedną z nich tak zapamiętał Józef Dyka: – *Lecący śmigłowcem działacz ze stolicy, zamiast na przygotowanym na poligonie lądowisku usiadł na stadionie ŁTS-u. Ale się porobiło! Pojechaliśmy spod zakła-*

dów pod stadion. Śmigłowiec pośrodku boiska, działacz nerwowo się przechadza, stadion zamknięty na kłódkę. Dyrektor Żarnowiecki skacze przez płot, wita delegację, a ja w międzyczasie przecinam kłódkę. Delegacja może wyjść.

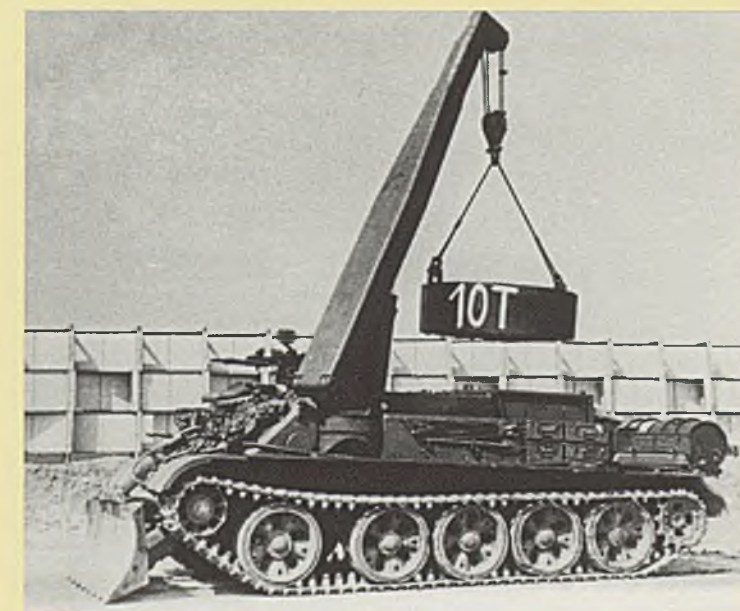
Następnego dnia telefonuje gospodarz ŁTS-u: – Panie, to wy żeście mi popsuli kłódkę? Ważna delegacja mnie nie interesuje, oddaj mi pan dobrą kłódkę. Gospodarz miał rację... kłódkę oddałem.

Nowe zadania przydzielone zakładom w zakresie samodzielnego przygotowania konstrukcji wyrobów w pełnym cyklu pracy badawczo-rozwojowej, wymagało nowej organizacji zaplecza technicznego. Dlatego w 1967 roku przygotowano, a od 1 stycznia 1968 roku powołano w zakładach Zakład Produkcji Doświadczalnej.

Do czasu powołania Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Urządzeń Mechanicznych OBRUM dla potrzeb nowej jednostki wydzielono w zakładach powierzchnię biurową, produkcyjną oraz przesunięto kadre niezbędnych pracowników. Dyrektorem Zakładu został Tadeusz Kędzia.

Główne zadania przydzielone nowej jednostce to adaptacja licencji, przygotowanie uruchomienia i wdrożenie w zakładach produkcji wozów zabezpieczenia technicznego WZT-1, a następnie WZT-2, przeznaczonych do ewakuacji uszkodzonych czołgów na polu walki oraz udzielenia niezbędnej pomocy technicznej niesprawnym pojazdom.

Idea konstrukcji tych wyrobów została wykorzystana w dalszej, unowocześnionej wersji przy produkcji WZT-3. Równolegle były prowadzone prace nad konstrukcją i wykonaniem prototypów czołgu saperskiego, przeznaczonego głównie do wykonania prac odgruzowywania w terenie skażonym odpadami promieniotwórczymi oraz



samobieżnego układacza min, który miał być produkowany wspólnie z NRD. Prototypy tych wyrobów nie znalazły nabywcy.

W 1969 roku, oceniając rozwiązania techniczne maszyny oraz jej wysokie walory uniwersalności i przydatności do prowadzenia różnych prac, jak również osiągnięcie odpowiednio wysokich wskaźników techniczno-eksploatacyjnych, nadano koparce KU-1207 znak jakości „1”. Jednocześnie decyzją Ministerstwa Przemysłu Maszynowego Zakłady Mechaniczne Łabędy zostały zaliczone do pierwszej grupy

przedsiębiorstw resortu przemysłu maszynowego specjalizujących się w produkcji eksportowej, a tym samym stały się członkiem *Klubu Eksportera*. Dobra marka, jaką wypracowały sobie zakłady zaczęła wkrótce owocować wymiernymi korzyściami.

**INSTYTUT
MECHANIZACJI BUDOWNICTWA**
ul. Racjonalizacji 6/8 02-673 Warszawa



ŚWIADECTWO JAKOŚCI

Nr 584/80

Stosownie do § 8 uchwały nr 137 Rady Ministrów z dnia 9 września 1977 r. w sprawie jednolitych zasad kwalifikacji jakości i oznaczania wyrobów (Monitor Polski nr 23, poz. 120) oraz na podstawie zarządzenia nr 182 Prezesa Polskiego Komitetu Normalizacji i Miar z dnia 29 grudnia 1978 r. w sprawie sposobu i trybu oznaczania wyrobów, ustalania ogólnych kryteriów i wylicznych kwalifikowania ich jakości oraz zasad i trybu opracowywania i zatwierdzania kryteriów — na podstawie upoważnienia Prezesa Polskiego Komitetu Normalizacji i Miar (§ 1, ust. 1 zarządzenia nr 183, z dnia 29 grudnia 1978 r. — Dziennik Normalizacji i Miar nr 25, poz. 109) — po dokonaniu kwalifikacji jakości próbki (wzorca) wyrobu:

**Koparka uniwersalna
KU-1207**

produkowanego przez **Kombinat Urządzeń Mechanicznych "BOMAR-ŁABĘDY"**
Zakłady Mechaniczne "ŁABĘDY", ul. Mechaników 9, Gliwice

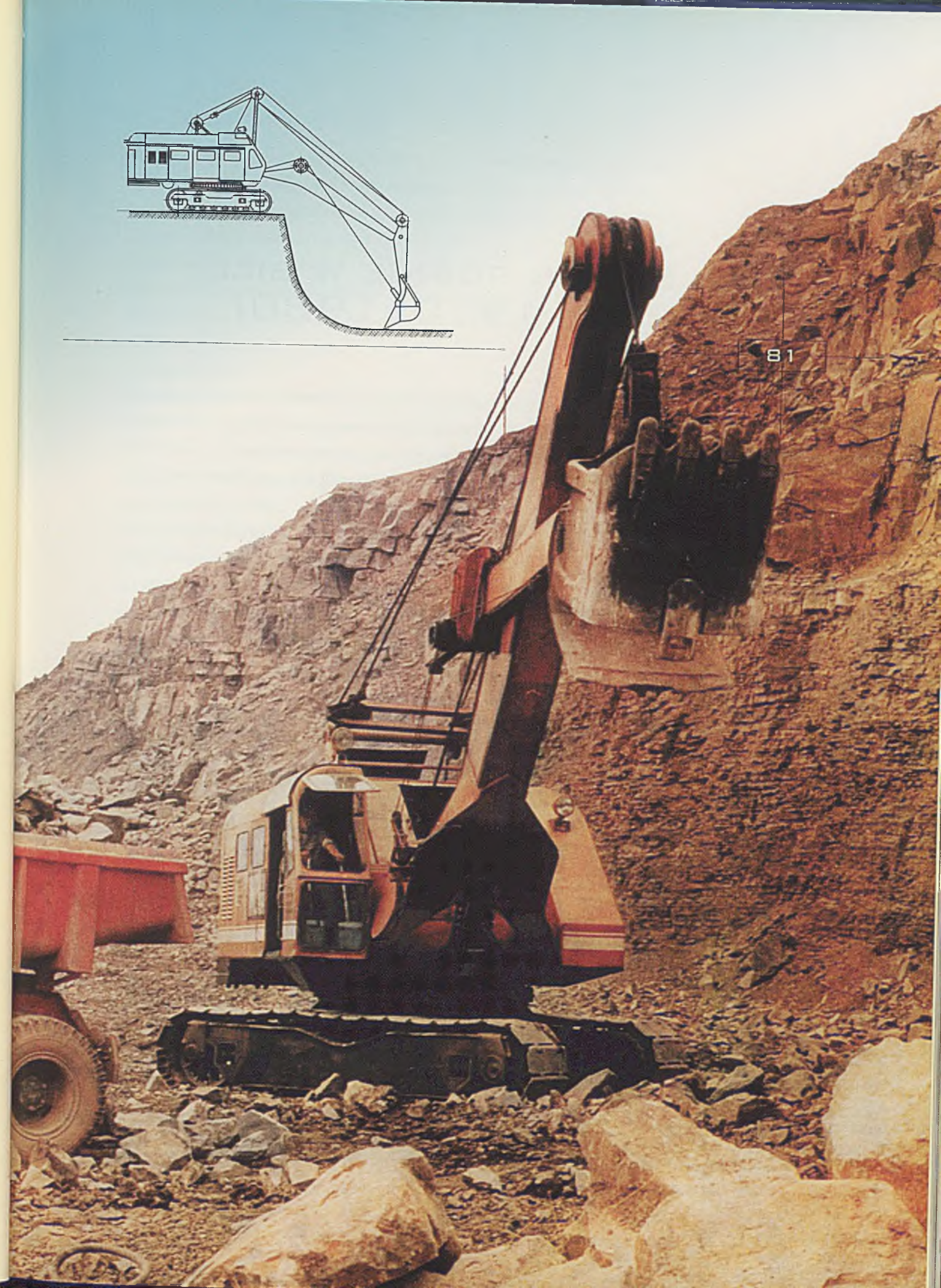
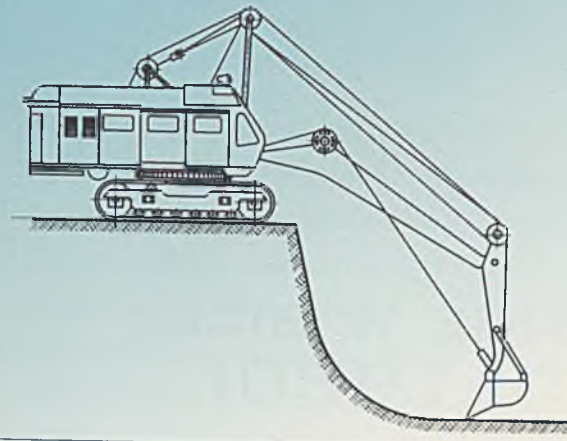
przyznaje się producentowi uprawnienia do oznaczania tego wyrobu państwowym znakiem jakości „1”.

Okres ważności świadectwa jakości: od dnia 1 kwietnia 19 80 r.
do dnia 31 marca 19 82 r.

Warszawa, dnia 25 marca 19 80 r.

DYREKTOR

[Signature]



BUMAR ROŚNIE W SIŁĘ (LATA 1970-1980)

W ydarzenia grudniowe 1970 roku spowodowały zmianę w kierownictwie *przewodniej siły narodu*. Lata siedemdziesiąte to okres wielkich przemian, zmierzających do poprawy życia ludności i do zaopatrzenia rynku w towary, w myśl maksymy – *aby Polska rosła w siłę, a ludzie żyli dostatniej*.

VI Zjazd PZPR wytyczył nowe drogi rozwoju kraju. Przeprowadzono gruntowną i kosztowną reformę administracyjną, w miejsce 17 województw powstało 49. Przyjęto program budowy *drugiej Polski*, a szereg hasel typu – *rząd rządzi, a partia kieruje* – zostawało tylko fikcją, bowiem w rzeczywistości nastąpiła swoista symbioza aparatu państwowego z partyjnym. Program partii miał się stać programem narodu. Znany satyryk Jan Pietrzak pytał: *dlaczego nie odwrotnie?*

Zdjęcie wykonane w Katowicach pod koniec lat siedemdziesiątych przedstawia dwie kolejki. Po lewej – do Oddziału PKO, przyjmującego przedpłaty na samochody. Po prawej – do sklepu spożywczego, który otrzymał transport margaryny



Wzorem lat stalinowskich starano się ujednoczyć i podporządkować partii organizacje młodzieżowe, których większość musiała uzupełnić swoje nazwy o przymiotnik *socialistyczny*. I tak ZMW przekształcił się w Związek Socjalistycznej Młodzieży Wiejskiej, ZMS w Związek Socjalistycznej Młodzieży Polskiej, a ZSP stało się Socjalistycznym Zrzeszeniem Studentów Polskich.

Jednocześnie poprawie uległy stosunki władzy z Kościołem. Spotkanie Gierka z papieżem Pawłem VI w Watykanie było pierwszym tak spektakularnym wydarzeniem

w dziejach Polski.

Ekipa Gierka i Jaroszewicza utrzymywała nie tylko bardzo dobre stosunki z innymi krajami socjalistycznymi (zwanymi potocznie *demoludami*), ale także z państwami zachodnimi. Dowodem na to niech będzie fakt, że każdy kolejny prezydent USA (Richard Nixon w 1972, Gerald Ford w 1975 i Jimmy Carter w 1977 roku) składał oficjalną wizytę w Polsce.

W 1971 roku w zamian za kredyty i odszkodowania wojenne Polska zgodziła się na emigrację osób przyznających się do narodowości niemieckiej. Spowodowało to masowe wyjazdy około 200 tysięcy ludzi.

Na gierkowskiej polityce otwarcia Polski na świat zyskało społeczeństwo. Wielu pracowników udawało się na intratne kontrakty zagraniczne, zwłaszcza do krajów arabskich, Indii i Iranu. Jednocześnie wzrastało zadłużenie Polski z powodu kredytów zagranicznych, zaciąganych na realizację szeroko zakrojonych inwestycji (Huta Katowice, rafineria w Gdańsku, FSM w Tychach).

Pod koniec dekady z *propagandą sukcesu* zderzały się niezaspokojone aspiracje konsumpcyjne społeczeństwa. Pogłębiał się nawis inflacyjny. W celu nabycia bardziej atrakcyjnych towarów w sklepach tworzone były *listy kolejkowe*. Odwiecznym problemem był brak artykułów żywnościowych, a podwyżki cen w czerwcu 1976 roku wywołały kolejny protest robotniczy, tym razem w Ursusie i Radomiu. Partia ostro potępiła sprawców wydarzeń, wiele osób wyrzucono z pracy. Doprowadziło to bezpośrednio do formowania się zorganizowanej opozycji demokratycznej. Powstał Komitet Obrony Robotników oraz Ruch Obrony Praw Człowieka i Obywatela. W obronie robotników stanął też Kościół katolicki. Wybór Karola Wojtyły na Papieża (16 października 1978 roku), który przybrał imię Jan Paweł II spowodował, że Polacy poczuli się dowartościowani jak nigdy dotąd. Pierwsza Jego pielgrzymka do Ojczyzny w czerwcu 1979 roku dała początek nowym wartościom i stała się bezpośrednią przyczyną przemian na skalę światową.

Na skutek niefrasobliwej polityki kredytowej Polska wpadła w pułapkę zadłużeniową. Ujemne saldo w rozliczeniach międzynarodowych miało zostać pokryte

Dyrektor Zakładów Mechanicznych Łabędy Zbigniew Żarnowiecki tak wspomina tamte czasy: – Po objęciu przez E. Gierka kierownictwa partii udało się mu pozyskać spore kredyty zachodnie na unowocześnienie gospodarki. Na Śląsku utworzono zespół złożony z kilkunastu dyrektorów różnych zakładów dla wypracowania kierunku modernizacji przemysłu w regionie. Byłem członkiem tego zespołu. Podstawowym założeniem jego pracy było ograniczenie wydobycia węgla do poziomu 120-130 mln ton i zagospodarowanie zwolnionego potencjału ludzkiego w przemyśle wytwórczym, nieszkodliwym dla środowiska. Wnioski zespołu zaakceptowano na szczeblu rządu. Rozpoczęto ich realizację. W Tychach powstało FSM, w Sosnowcu fabryka silników elektrycznych małej mocy i łożysk. Wreszcie – strefa przemysłowa w Zabrze-Mikulczycach, gdzie ulokowaliśmy nasz wydział produkcji przekładni. Te piękne plany zaczęły się łamać w końcu lat siedemdziesiątych. Nastąpił okres spłat zaciągniętych pożyczek. Znaczącym dawcą dewiz był stale węgiel. Plan ograniczenia jego wydobycia wzięty w łeb. Kopalń nie zamykano. Pogłębiał się brak rąk do pracy, co dotknęło i nasz wydział w Mikulczycach. Pracowano bardzo intensywnie, nadrabiając braki w zatrudnieniu ogromną ilością godzin nadliczbowych. Pewną rekompensatą za to była w naszych zakładach dobra płaca, najwyższa w resorcie.

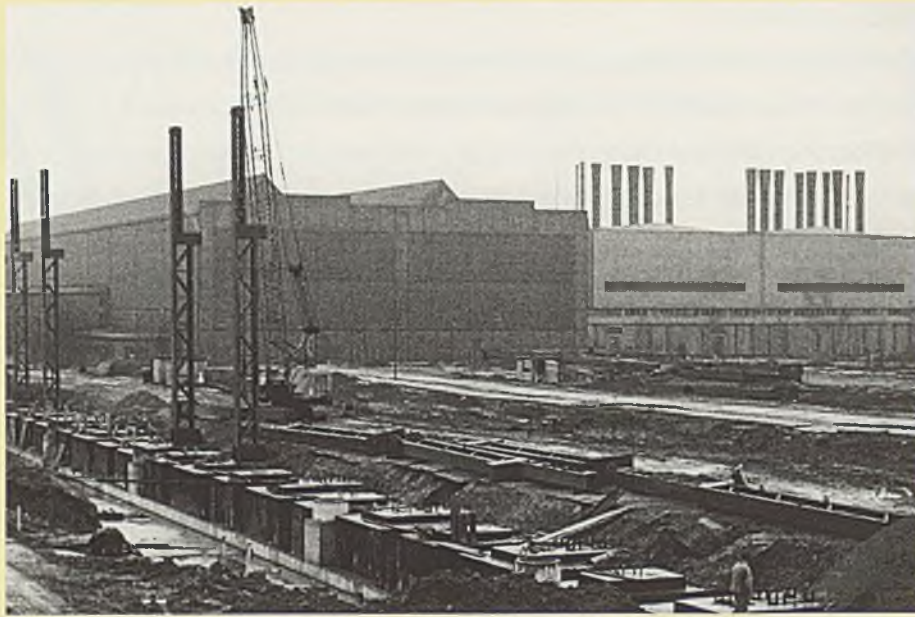
Zbigniew Brzeziński zostaje doradcą ds. bezpieczeństwa prezydenta USA – Jimmy'ego Cartera. Polacy, pod wodzą Kazimierza Górskiego, zdobywają złoty medal olimpijski w pilce nożnej w 1972 roku i zaj-

mują trzecie miejsce na Mistrzostwach Świata w RFN w 1974 roku. W 1976 roku z igrzysk olimpijskich w Montrealu przywożą srebrny medal. W 1978 roku pierwszy Polak, Mirosław Hermaszewski odbywa lot w kosmos.

To tylko niektóre wydarzenia dostarczające Polakom powodów do dumy w tych latach.

Znamiennym jest, że wszelkie zmiany społeczne zaczynały się od podwyżek cen. Bezpośrednim powodem wielu zawirowań historycznych w naszym kraju był wzrost cen mięsa. Można wysnuć z tego ironiczne wnioski: jakże barbarzyne byłoby nasze życie i bieg historii, gdyby Polska była krajem jaroszy i wegetarian.

kosztem wyrzeczeń społeczeństwa. Spowodowało to w efekcie wybuch kolejnej, tym razem prawie powszechnej, ogólnonarodowej rewolucji. Fala strajków, jaka przetoczyła się w sierpniu 1980 roku przez cały kraj, zmusiła władze do kapitulacji. Podpisane w Szczecinie, Gdańsku i Jastrzębiu porozumienia doprowadziły do powstania NSZZ *Solidarność*. Po odejściu Gierka nowe kierownictwo PZPR zaczęło podejmować heroiczne próby utrzymania starego porządku.



▲ Lata siedemdziesiąte to okres wzmoczonych inwestycji. W Zakładach Mechanicznych Łabędy rozpoczęto budowę Wydziału 300 BIS (późniejszy 360)

Ludzie żyją dostatniej

Lata siedemdziesiąte ubiegłego wieku w historii Zakładów Mechanicznych Łabędy to okres dalszego umacniania pozycji jako światowego producenta sprzętu pancernego.

Ugruntowany profil produkcji zasadniczo się nie zmienia. Przedsiębiorstwo nadal produkowało czołgi T-55A, ciągniki artyleryjskie 668, koparki UNIKOP, odlewy, odkuwki, narzędzia i przyrządy. Rośnie eksport produkcji specjalnej. W niektórych latach wytwarzano nawet do 600 sztuk czołgów i 1200 ciągników rocznie. W najlepszym czasie 250 koparek rocznie opuszcza bramy zakładów. Zapotrzebowanie było o wiele większe. Chińczycy chcieli kupować nawet po 2000 sztuk, a popyt krajowy na UNIKOP-y wynosił 500 sztuk rocznie.

Wzrasta eksport wyrobów ze znakiem łabędzia. Dotyczy to zwłaszcza koparek.

Tabela obok pokazuje najważniejszych odbiorców w latach 1955-71.

EKSPORT KOPAREK	
Kraj	Ilość
Chiny	579
ZSRR	253
Czechosłowacja	181
Korea	60
Indie	40
Rumunia	38
Egipt	36
Kuba	35
Wietnam	30
Pakistan	25
Węgry	19
Bułgaria	19



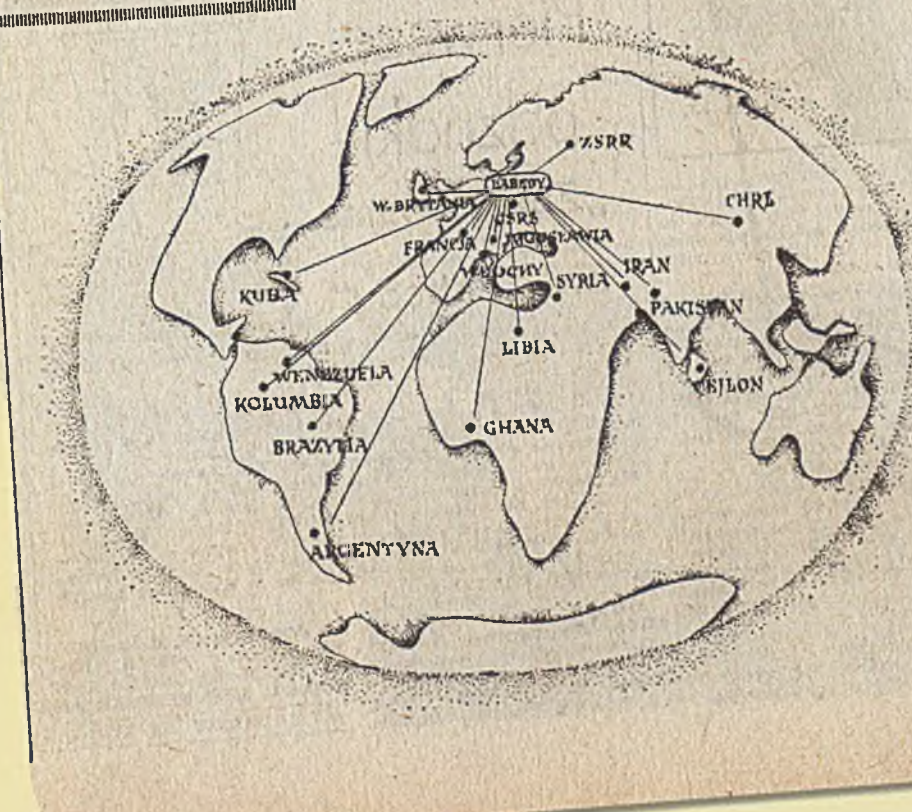
W latach 1955-71 wyprodukowano łącznie 2518 koparek wszystkich typów, z czego 1479, czyli 58,7 proc. zostało skierowanych na rynki zagraniczne. Eksport od 1965 roku wzrósł o 96,4 proc.

z którego roku. W tej chwili pracownicy Wydz. 80 przystępują do wykonania koparek hydraulicznych oraz żurawi dla Holandii. Na plan pierwszy wyznaczono koparkę z wysięgnikiem teleskopowym. O realizacji tego zadania będziemy informować w następnych numerach.

Jerzy GRALIŃSKI

- KOREA — 40 szt.
- INDIE — 35 szt.
- KUBA — 38 szt.
- RUMUNIA — 25 szt.
- PAKISTAN — 19 szt.
- WRL — 19 szt.
- BULGARIA — 36 szt.
- EGIPT — 30 szt.
- WIETNAM — 30 szt.

opiera się na całkowitym i w pełni wartościowym kompensowaniu dostaw. Od 1968 r. do chwili obecnej Zakłady wyprodukowały 28 żurawi „Jones-851C” — z czego 10 szt. zostało wysłanych odbiorcom zagranicznym głównie do NRD, WRL i ZSRR.



Dla porównania podajemy, że graniczny kurs opłacalności eksportu w tym okresie wynosił odpowiednio 13,5 dla krajów obszaru I i 17,5 dla krajów obszaru III.

Nieznaczne pogorszenie wskaźnika KWK w roku 1970 dla eksportu do krajów obszaru I spowodowane zostało wprowadzeniem nowych asortymentów wyrobów, których koszt produkcji w początkowym okresie jest wyższy.

Na kształtowanie się wskaźników opłacalności eksportu mają wpływ zarówno ceny dewizowe, jak i ceny fabryczne.

W ostatnim okresie, w latach 1963-70 ceny dewizowe nie wykazują większych odchyleń, natomiast poprawę wskaźnika opłacalności eksportu ZML uzyskiwaliśmy głównie poprzez obniżkę kosztów produkcji.

UDZIAŁ PRODUKCJI EKSPORTOWEJ W PRODUKCJI TOWAROWEJ

rok 1965	— 41,0 proc.
rok 1966	— 49,5 proc.
rok 1967	— 45,0 proc.
rok 1968	— 55,1 proc.
rok 1969	— 56,8 proc.
rok 1970	— 52,3 proc.
rok 1971	— 58,0 proc.
rok 1972	— 63,6 proc.
rok 1973	— 65,2 proc.
rok 1974	— 66,8 proc.
rok 1975	— 63,2 proc.

Ponieważ wartość wyeksportowanych towarów naszej produkcji w roku 1968 stanowiła 55,1

proc. ogólnej produkcji towarowej, w tym okresie eksport w naszym kraju wynosił 13,5 dla krajów obszaru I i 17,5 dla krajów obszaru III.

Przynależność do specjalizacji eksportowej

Przynależność do wojny produkcyjnej

Jedną z faktów jest...

Przedstawiamy...

Wieloletni...

Kierowni...

Witold

▲ Gazeta zakładowa na bieżąco informowała o sukcesach eksportowych



PARTIA OCZĘKA RZECZOWEJ KONKRETNEJ
I TWORZENIA DROGI PRZEDZJAZDOWEJ

Zakład generalnie modernizował wtedy swój park maszynowy, dochodząc do światowych standardów. Średni wiek maszyn wynosił 5-6 lat. Wynikało to bezpośrednio z prowadzonej polityki państwa, w której partia w dalszym ciągu odgrywała czołową rolę. Wizytujący Łabędy Minister Przemysłu Maszynowego Tadeusz Wrzaszczyk obiecał wzrost nakładów na inwestycje oraz zakup maszyn nowej generacji na najlepszym światowym poziomie, o zdecydowanie wyższej wydajności.

Jednocześnie realizuje się niezbędne inwestycje. Powstaje nowa odlewnia, Zakład Produkcji Doświadczalnej, galwanizernia, neutralizator, własna waga kolejowa, *usługowiec* SOWI i modelarnia. Oddział Zaopatrzenia Robotniczego otrzymuje nową stolówkę, rozlewnię wód gazowanych i bary szybkiej obsługi. Buduje się Przychodnię Zakładową, hotele pracownicze i Domy Stażysty, modernizuje stadion sportowy przy ulicy Fiolkowej.

W dalszym ciągu rozwija się budownictwo mieszkaniowe, nad którym patronat obejmują *młodzieżowcy*. Pod koniec dekady rozpoczyna się wznoszenie nowej hali 300 BIS i Budynku Usług Technicznych. Zakłady stają się jednym wielkim placem budowy.

Ministerstwo Przemysłu Maszynowego Zarządzeniem nr 80 z 24 czerwca 1968 roku zaliczyło Zakłady

i honorują odznaką „Zasłużonemu dla Zakładów Mechanicznych „Łabędy”

SZTANDAR METALOWCA

Organ Samorządu Robotniczego ZM „Łabędy” w Gliwicach

Rok XX GLIWICE 31 lipca 1973 r. Nr 14 (424)

Wywiad ministra przemysłu maszynowego tow. Tadeusza Wrzaszczyka

Kompleksowa modernizacja

Minister przemysłu maszynowego, mgr inż. Tadeusz Wrzaszczyk w wywiadzie udzielonym „Trybunie Robotniczej” przedstawił perspektywy rozwoju i strukturalnej przebudowy przemysłu maszynowego woj. katowickiego jak również plany kompleksowej modernizacji zakładów. Przytaczamy poniżej obszerne fragmenty wywiadu ministra Wrzaszczyka, w którym powraca on m. in. do spraw omawianych na naradzie odbytej przed rukiem w Łabędach.

Nowy, zdecydowanie wyższy etap przebudowy przemysłu maszynowego woj. katowickiego rozpoczęła narada aktywno-partijno-gospodarczego tej branży, jaka odbyła się w ubiegłym roku w ŁABĘDACH z udziałem kierownictwa KW PZPR w Katowicach. Podjęto wówczas decyzję o dwuetapowym programie kompleksowej modernizacji parku maszynowego i technologii w zakładach przemysłu maszynowego województwa katowickiego. Etap pierwszy obejmuje 6 zakładów: Dąbrowską Fabrykę Obrabiarek, Częstochowską Fabrykę Urządzeń Mechanicznych, cieszyńską „Celmę”, ZAKŁADY MECHANICZNE „ŁABĘDY” w GLIWICACH, Fabrykę Maszyn

w Zawlerclu oraz Śląską Zakład Przemysłu Elektrotechnicznego w Kostuchnie.

Modernizacja parku maszynowego oznacza praktycznie biorąc wprowadzenie zupełnie nowej generacji maszyn obróbkowych, na najlepszym światowym poziomie, o zdecydowanie wyższej wydajności pracy, w tym także obrabiarek sterowanych elektronicznie i numerycznie, autoniatów i półautoniatów w pełni nowoczesnych linii i centr obróbkowych itp. W efekcie prowadzić to będzie do przejścia na zupełnie nowe systemy technologiczne, dostosowane do nowej skali produkcji i przyjętych dla niej wysokich wymogów jakości i nowoczesności.

materialochłonności i zdecydowanie lepszym wykorzystaniem kwalifikacji zawodowych kadry robotniczej.

Jest to więc program niezwykle ambitny, którego realizacja będzie niewątpliwie cennym ponadplanowym wkł. em tej branży przemysłowej województwa katowickiego, jaki jej aktyw partyjno-gospodarczy będzie mógł zrealizować na zbliżającej się Krajowej Konferencji Partyjnej.

...czy etap tak pomyślanej



▲
Edward Gierek i Jerzy Ziętek
w Zabrze-Mikulczycach



Mechaniczne Łabędy do pierwszej grupy przedsiębiorstw resortu przemysłu maszynowego specjalizujących się w produkcji eksportowej. Jedną z wielu korzyści płynących z tego faktu było materialne zainteresowanie załogi i utworzenie specjalnego funduszu nagród za efektywność eksportu oraz jego przyrost. Tak więc legendarne już dzisiaj premie eksportowe, które czasami przewyższały pensję zasadniczą i wzbudzały zazdrość pracowników innych łabędzkich zakładów, stały się powodem dumy załogi.



Rok XX

Gliwice, 31 maja 1973 r.

Nr 10 (420)

Doniosłe uchwały Konferencji Samorządu Robotniczego

- Premia eksportowa dla wszystkich
- Nowe zasady premiowania pracowników umysłowych

Konferencja Samorządu Robotniczego podjęła w dniu 15 maja br. niezwykle ważne i istotne uchwały, które powinny przyczynić się do jeszcze wydajniejszej pracy i wytworzenia jeszcze lepszego klimatu dobrej roboty.

Jak wiadomo od wielu lat na zebraniach partyjnych i związkowych wysuwane były wnioski w sprawie objęcia funduszem nagród z tytułu efektywności eksportu szerszego niż dotąd kręgu pracowników. Dzięki interwencji w tej sprawie i staraniom Komitetu Zakładowego PZPR, Dyrekcji, Rady Zakładowej i całego kolektywu Zakładów, postulat ten doczekał się ostatnio realizacji. Konferencja Samorządu Robotniczego zatwierdziła bowiem nowy, zakładowy regulamin podziału nagród za wyniki osiągnięte w eksporcie, który obejmuje wszystkich pracowników przedsiębiorstwa i obowiązuje z dniem 1 stycznia br., przy czym pierwsza wypłata nagród eksportowych miała miejsce już w miesiącu maju br.

Konferencja Samorządu Robotniczego zatwierdziła nowe zasady wynag...

dnem 1 kwietnia br., pracowników zatrudnionych w wydziałach odlewniczych zgodnie z uchwałą Rady Ministrów nr 318, oraz zasady nowego systemu premiowania pracowników umysłowych, obowiązujące w naszych Zakładach od 1 stycznia br. Wydział dla pracowników umysłowych w formie załączki ma nastąpić na początku czerwca br.

Na posiedzeniu KSR zatwierdzono również regulamin konkursu w sprawie oszczędności materiałów i surowców. Ponadto KSR zobowiązała wszystkie organizacje wchodzące w skład Składu sądu społecznego do wytypowania po dwóch przedstawicieli do sądu społecznego. Skład sądu społecznego zatwierdzony na najbliższym posiedzeniu Konferencji Samorządu Robotniczego.

(Szerzej p...
sad podzi...
wych
ków

dzania pracowników zatrudnionych w wydziałach odlewniczych, poinformujemy w następnym numerze naszej...

SOPP

Zakładowy

Narodowy

Narodowy Bank Polski

10000

10000

TYSIĄC ZŁOTYCH



11775331

Z początkiem lat siedemdziesiątych zakład wystąpił z nową propozycją. Była to pierwsza w Polsce koparka z napędem hydraulicznym oznaczona symbolem KH-1251. Zaprojektowali ją w całości w ciągu osiemnastu miesięcy łabędzcy konstruktorzy:

A. Smoleń, A. Huńkiewicz, P. Michałski, Z. Korycki i R. Perczak pod kierunkiem S. Drzensli. Koparka posiadała szereg nowych rozwiązań konstrukcyjnych, na które uzyskano patenty w kraju i za granicą. Oprócz swoich możliwości trakcyjnych i roboczych, które plasowały ją w czołówce najnowocześniejszych maszyn w świecie, wyróżniała się również walorami estetycznymi. Jej linia i kształt zastrzeżone były w Urzędzie Patentowym jako wzór użytkowy, którego właścicielem stały się zakłady.

Koparka tej wielkości z oryginalnymi osprzętami wykonana była po raz pierwszy w kraju. W Zakładach Mechanicznych uważano, że KH-1251 powinna stanowić podstawowy kierunek rozwoju koparek. Za taką koncepcją przemawiały nie tylko tendencje światowe, ale również i to, że maszyna ta była o 10 ton lżejsza od swej poprzedniczki, przewyższała ją wydajnością i stanowiła doskonałą wizytówkę możliwości eksportowych ZM Łabędy. Wielkością odpowiadała koparce KU-1207, ale miała lepsze parametry techniczne i dwukrotnie lepszą wydajność.



Specjaliści od tego typu maszyn w świecie rokowali jej dużą przyszłość. Niestety, po wyprodukowaniu trzech prototypów, w 1970 roku nieodpowiedzialną decyzją ówczesnego Zjednoczenia Maszyn Budowlanych zaprzestano produkcji tych koparek. W 1971 roku to samo zjednoczenie zakupiło licencję niezbyt dopracowanej konstrukcyjnie koparki hydraulicznej firmy Menck, której produkcję uruchomił Zakład Koparek i Hydrauliki Waryńskiego w Warszawie.

Lukę po zakończonej produkcji koparek miały wypełnić podwozia samochodowe przystosowane do montażu żurawi, o udźwigu 40 ton. Jak się wkrótce okazało był to strzał w dziesiątkę. Pierwsza seria podwozi PS-400 przeznaczona była dla Kombinatu Przemysłowego Huta Stalowa Wola, który był finalnym wytwórcą żurawia Hydros K-401 w wersji tropik. Przeważająca część tych żurawi wyeksportowana została do Indii.





Następcą podwozia samochodowego było produkowane w późniejszym okresie podwozie PS-401, przeznaczone dla odbiorcy radzieckiego. Podwozie to napędzane było 6-cylindrowym silnikiem wysokoprężnym SW 680/29, produkowanym przez PZL WSK *Mielec* na licencji Leyland'a, do którego wały kula zakładowa kuźnia. Nowoczesna kabina wyposażona była w dodatkowe instalacje i urządzenia przystosowujące żuraw do odpowiednich warunków klimatycznych (w zakresie temperatur od -40°C do $+40^{\circ}\text{C}$) i wymagań przepisów w kraju eksploatacji. Wytwarzanie PS-401 rozpo-

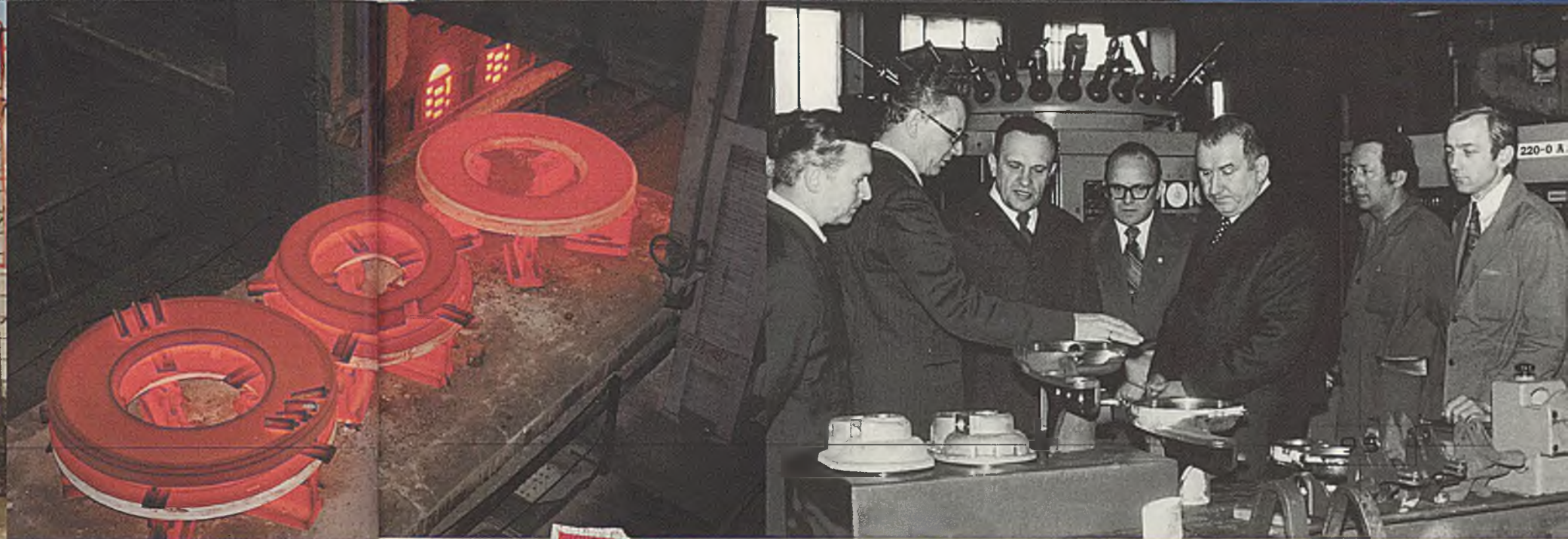
częto na podstawie długoletniej umowy z zakładami im. *Powstania Styczniowego* w Odessie. Do 1982 roku wyeksportowano do ZSRR łącznie 492 sztuki podwozi, na których Rosjanie montowali swoje elementy dźwigów samochodowych.

Na bazie podwozia w Łabędach wytwarzano w późniejszym czasie żurawie samochodowe DST-401 HYDROS, wyposażone w część obrotową KC-6471 produkcji zakładów *Janwarec* w Odessie i wysięgnik teleskopowy WT-401 z *FAMABY* w Głogowie. Seryjna produkcja ruszyła w 1980 roku w wielkości około 20 sztuk rocznie. Oprócz rynku polskiego eksportowaliśmy je do ZSRR, Czechosłowacji, NRD, Bułgarii, Rumunii, Algierii i Iraku, na Węgry, a nawet do Chin.

Żuraw o udźwigu 40 ton przeznaczony był głównie do prac budowlano-montażowych. Dzięki swej wysokiej sprawności i stałej gotowości do pracy bez długotrwałych czynności przygotowawczych znajdował także zastosowanie przy pracach załadunkowo-wyładunkowych na rampach kolejowych, placach budów i stacjach przeładunkowych. Posiadał on trójczłonowy wysięgnik teleskopowy wyposażony w elektroniczny ogranicznik udźwigu.

W 1973 roku oddano do użytku nową odlewnię. W dążeniu do obniżenia pracochłonności wprowadzono nowoczesne maszyny firm o światowej renomie, zmodernizowano Wydział Montażu Czolgów i Ciągników. Dla odciążenia wydziałów obróbczych podjęto decyzję o doinwestowaniu w nowoczesne maszyny i urządzenia, w tym japońskie centra obróbcze nowego Wydziału Zamiejscowego w Zabrze-Mikulczycach. Kierownictwo zakładu wychodząc z założenia, że szansą rozwoju przedsiębiorstwa są inwestycje, prowadziło w tym zakresie politykę na tak zwaną *zakładkę*, unikając *inwestycyjnych luk*. Tak więc inwestowano, inwestowano i inwestowano. A było z czego...

Korzystnie na sytuację w zakładzie wpłynęło ożywienie w całej gospodarce. W urzędach centralnych pojawiła się spora ilość odważnych i kompetentnych osób, których wiedza, wyobraźnia i umiejętności powodowały rozluźnienie ograniczeń. Zaczęto budować silne branże i przygotowywać ich struktury na wzór wielkich koncernów, kryjąc to pod nazwą *Wielkie Organizacje Gospodarcze*. Sny o potędze ówczesnych władz kraju nie ominęły też Zakładów Mechanicznych *Łabędy*.



Zgodnie z Zarządzeniem Ministra Przemysłu Maszynowego nr 77 z dnia 1 stycznia 1975 roku utworzony został Kombinat Urządzeń Mechanicznych *Bumar-Łabędy* w Gliwicach. Towarzyszyła temu zmiana struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa, w skład którego w najlepszym okresie jego rozkwitu wchodziły:

- ▶ Zakład Maszyn Budowlanych *FAMABA* w Głogowie;
- ▶ Zakład Maszyn Budowlanych *ZAFAMA* w Zawierciu;
- ▶ Zakład Maszyn Budowlanych w Wadowicach;
- ▶ Samodzielny Oddział Wykonawstwa Inwestycji w Gliwicach;
- ▶ Zakład Maszyn Budowlanych w Mrągowie;
- ▶ Oddział Zamiejscowy w Zabrze-Mikulczycach;
- ▶ Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Urządzeń Mechanicznych w Gliwicach;
- ▶ Zakład Doświadczalny Dźwigów Samojezdnych i Samochodowych w Bielsku-Białej;
- ▶ Zakład Projektowania w Gliwicach;
- ▶ Zakład Metalowy w Zabrzu;
- ▶ Wydział Zamiejscowy w Szczekocinach.

Pierwszym Dyrektorem Naczelnym Kombinatów został Rudolf Orzeł, który kierował przedsiębiorstwem najdłużej, bo nieprzerwanie 11 lat, od 1 kwietnia 1967 roku do 15 stycznia 1978 roku.

Nie wszystkie wymienione zakłady weszły od razu w skład nowego KUM *Bumar-Łabędy* i nie wszystkie pozostały w jego strukturach aż do kolejnej zmiany nazwy i formy organizacyjnej oraz przekształcenia własnościowego, które miało miejsce w kwietniu 1993 roku.

Zakładem wiodącym kombinatu stały się Zakłady Mechaniczne *Łabędy*, a ich dyrekcja stała się jednocześnie dyрекcją kombinatu. Dzięki środkom, jakie z zysku z tytułu eksportu w pewnej części pozostawały w kombinacie, gruntownie rozbudowano zakłady w Mrągowie i w Wadowicach. Przejęły one część produkcji niektórych przeciążonych łabędzkich wydziałów oraz zwiększyły możliwości eksportowe. Nacisk ze strony rządu na zwiększanie produkcji w nowopowstałym podmiocie gospo-

Pismo odznaczone Złotą Odznaką Związku Zawodowego Metalowców i honorową odznaką „Zasłużonemu dla Zakładów Mechanicznych „Łabędy”

SZTANDAR METALOWCA

Organ Samorządu Robotniczego ZM „Łabędy” w Gliwicach

Rok XXII Gliwice 16—31 stycznia 1975 r. Nr 2 (460)

Z dniem 1 stycznia 1975 r. utworzony został

Kombinat Urządzeń Mechanicznych „Bumar-Łabędy”

Omówieniu spraw związanych z powołaniem z dniem 1 stycznia 1975 r. Kombinatu Urządzeń Mechanicznych „Bumar-Łabędy” poświęcona była pierwsza część plenarnego posiedzenia KZ PZPR odbytego w dniu 10 stycznia br.

Informację na ten temat przedstawił zastępca dyrektora d/s ekonomicznych mgr W. Tarczałowiec, który poinformował o celiach i założeniach organizacyjnych powołanego zarządzeniem nr 77/Org/74 Ministra Przemysłu Maszynowego z dnia 30 grudnia 1974 r. i zarządzeniem nr 32/74 Naczelnego Dyrektora Zjednoczenia Przemysłu Maszyn Budowlanych „Bumar” z dnia 31 grudnia 1974 r. przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą **KOMBINAT URZĄDZEŃ MECHANICZNYCH „BUMAR-ŁABĘDY”**. W skład nowego Kombinatu wchodzi następujące jednostki organizacyjne działające wg zasad pełnego, wewnętrznego rozrachunku gospodarczego: Zakłady Mechaniczne „Łabędy” w Gliwicach — jako zakład wiodący — wraz z Oddziałem w Zabrze-Mikulczycach, Zakład Mechaniczny w Wadowicach, Fabryka Maszyn w Zawierciu, Zakład Sprzętu Mechanicznego w Mrągowie, Zakład Produkcji Doświadczalnej w Gliwicach i Samodzielny Zakład Wykonawstwa Inwestycji.

W zatwierdzonym statucie nowego Kombinatu czytamy m. in., że: celem działania Kombinatu jest zaspokajanie potrzeb społecznych na wyroby będące przedmiotem jego produkcji. Cel ten należy osiągnąć przez: wprowadzenie postępu technicznego, racjonalizację i organizację oraz podniesienie wydajności pracy i obniżenie kosztów wytwarzania, efektywne wykorzystanie środków trwałych, wprowadzanie do produkcji wyrobów nowoczesnych pod względem technicznym i efektywnych ekonomicznie zarówno z punktu widzenia produkcji jak i potrzeb odbiorców, wprowadzanie i rozszerzanie specjalizacji produkcji w zakładach wchodzących w skład Kom-

(CIAŁO DALSZY NA STR. 3)

▲ Władze partyjne zawsze żywo interesowały się rozwojem zakładów. Na zdjęciu I Sekretarz KW PZPR w Katowicach Zdzisław Grudzień

darczym był ogromny, bowiem eksport *Bumar* znacząco poprawiał niekorzystny bilans handlowy z zagranicą.

Wspomnę w tym miejscu o wydarzeniu, które mogło mieć dla Kombinatu, a personalnie dla mnie, przykre konsekwencje – pisze w swych wspomnieniach Zbigniew Żarnowiecki. – Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego *Bumar*, centrala, przez którą eksportowaliśmy cywilne wyroby, nawiązała kontakt z członkiem rodziny króla Arabii Saudyjskiej, odpowiadającym za duże środki kierowane na pomoc armii egipskiej. Egipt, który zerwał stosunki

z ZSRR, pilnie potrzebował części zamiennych dla prawie 1000 czołgów T-54 i T-55. Zapytanie ofertowe znalazło się w naszych rękach. Rozpatrzyliśmy i wyceniliśmy je na sumę około 150 mln USD, po kursie pozyskania dolara 2-3 krotnie niższym od oficjalnego.

Kilogram czołgu kosztuje średnio około 60 USD. Ile zatem powinien kosztować samochód ważący 1300 kg? Wartość całego wyrobu wysyłanego na eksport na jednej platformie kolejowej to mniej więcej tyle samo, co 1260 wagonów węgla. A węgiel ten trzeba jeszcze wydobyć z głębi ziemi, wstępnie posortować i załadować na wagony.

Eksport do Egiptu wymagał zgody rządu. Z propozycją realizacji tego zamówienia udałem się do ministra A. Kopcia. Wysłuchał mnie i odpowiedział, że resort nie może wyrażać zgody na taki kontakt, ale będąc dyrektorem zakładu takiej okazji nie zmarnowałby. Dodał jednak, że w przypadku protestu ze strony Rosjan ją poniosę bezpośrednio odpowiedzialność. Podjąłem ryzyko będąc świadomym, że w Zakładzie stale są obecni przedstawiciele sowieccy nadzorujący dostawy ciągników do ZSRR, ale też zbierający informacje na temat naszej pozostałej działalności.

Na spotkaniu z wysokimi przedstawicielami armii egipskiej i członkiem rodziny króla Arabii, jakie odbyło się w Madrycie, uzgodniono asortyment dostawy, ceny z 30 proc. zaliczką i 3-letni termin realizacji zamówienia. Aby uniknąć adresowania wysyłek do Egiptu wykorzystano pewną firmę hiszpańską jako pośrednika. Kontrakt został zrealizowany z zyskiem dla zakładu i załogi, która podzieliła między siebie dużą premię eksportową.



Nowy budynek Zakładu Produkcji Doświadczalnej, późniejszego OBRUM

14 stycznia 1976 roku na mocy Zarządzenia Ministra Przemysłu Maszynowego nr 5/Org/76 w drodze przekształcenia Zakładu Produkcji Doświadczalnej KUM *Bumar-Łabędy* powstał Ośrodek Badawczo Rozwojowy Urządzeń Mechanicznych OBRUM.

16 października 1976 roku Zakłady Mechaniczne obchodziły uroczyste 25 lat istnienia. Jubileusz zaszczylił swoją obecnością ówczesny Minister Obrony Narodowej, generał armii Wojciech Jaruzelski. Podczas akademii w Domu Kultury podkreślano, że jest to jednocześnie ćwierćwiecze funkcjonowania polskiego przemysłu obron-

nego, którego KUM *Bumar-Łabędy* był niekwestionowanym liderem. Posypały się nagrody, odznaczenia i wyróżnienia.



Część artystyczną uroczystej akademii z okazji 25-lecia Zakładów uświetnił Centralny Zespół Artystyczny Wojska Polskiego prezentując swój nowy program pod tytułem „Ballada o czterech pancernych” według scenariusza Janusza Przymanowskiego z muzyką Benedykta Konowalskiego.

Nadszedł czas podsumowań. W okresie minionego dwudziestopięcioletnia produkcja wzrosła czternastokrotnie. Wśród produktów wprowadzono blisko trzydzieści typów nowych uruchomień, nie licząc bardzo poważnych zmian modernizacyjnych. Wysoce opłacalny eksport sięgał 70 proc. ogółu wyrobów. Zakłady stały się cenionym na rynku światowym producentem nie tylko broni pancerniej, lecz także maszyn budowlanych. Jak wspomina plk Zdzisław Piątkowski: – *W tym czasie na głowy producentów czołgów, objających się o te realia zdarzeń spadał rześście złoty deszcz nagród i zaszczytów.*

Ogromna ilość pochwał i sowitych gratyfikacji pieniężnych szerokim strumieniem spływały na rzesze pracowników wszech szczebli i specjalności. Wśród nich były medale i odznaczenia państwowe, resortowe i zakładowe wszystkich kolorów. Unikając zarzutu braku obiektywizmu w ocenie rangi posiadanych odznaczeń z Krzyżem Kawalerskim

Orderu Odrodzenia Polski i Krzyżem AK na przedzie, nie mogę nie zwierzyć się, bez lizusostwa, iż niezwykle poczesne miejsce w ich szeregu okupuje nadana mi odznaka Zasłużonemu dla Zakładów Mechanicznych Łabędy.

Lata siedemdziesiąte to czasy wzrostu znaczenia Zakładów Mechanicznych Łabędy, a później też kombinatu dla całej gospodarki. Zakład był dostrzegany, liczono się z nim i jego możliwościami. Świadczy o tym szereg nagród, wyróżnień i podziękowań, jakimi wtedy był honorowany. Odnotujmy chociażby takie jak:

Odnotujmy chociażby takie jak:

- ▶ dyplomy KC PZPR, który E. Gierek nadał Zakładom za wybitne osiągnięcia w rozwoju dodatkowej produkcji w 1972 i 1974 roku;
- ▶ I Miejsce w Międzyzakładowym Współzawodnictwie na szczeblu krajowym w zakresie gospodarki materiałowej w 1974 roku;
- ▶ I Nagroda Ministra Przemysłu Maszynowego dla Twórców, Realizatorów i Organizatorów Rozwoju Nauki i Techniki w 1974 roku;
- ▶ laureat Konkursu *Czerwonej Róży* organizowanego przez Trybunę Robotniczą, organ KW PZPR w Katowicach;
- ▶ I Nagroda w konkursie *Made in Poland – Polskie Znaczą Doskonale* organizowanym przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego.

Gierkowska polityka rozwoju gospodarczego, chociaż słuszna, bo skierowana na inwestycje i poprawę bytu społeczeństwa wywołała jednak zadyszkę. Ujemne saldo w rozliczeniach dewizowych z krajami zachodnimi, konieczność spłaty zaciągniętych kredytów spowodowały braki komponentów do produkcji.

Tytuł Zasłużonego uprawniał do szeregu przywilejów. Dotyczyło to między innymi przydziału wczasów i sanatoriów w pierwszej kolejności oraz zwalniało z obowiązku odbijania karty zegarowej. Odznaką z numerem 1 uhonorowano Jerzego Ziętka. Jemu, z pewnością, te specjalne prawa nie były potrzebne...



PREZYDIUM
KRAJOWEGO KOMITETU NARODOWEGO
FUNDUSZU OCHRONY ZDROWIA



PRYZNAJE

HONOROWĄ
ODZNAKĘ

ZAKŁODZE KOMBINATU
URZĄDZEŃ MECHANICZNYCH „BUMAR ŁABĘDY”
W GLIWICACH

ZA AKTYWNA DZIAŁALNOŚĆ
ORAZ WYBITNE OSIĄGNIĘCIA W KRZEWIENIU IDEI
NARODOWEGO FUNDUSZU
OCHRONY ZDROWIA

SEKRETANZ

Zdzisław Kanarek
ZDZISŁAW KANAREK

PRZEWODNICZĄCY

Jan Kostrzewski
PROF. DR. MED. JAN KOSTRZEWSKI

WARSZAWA

Warunki pracy w zakładach kombinatu stały się coraz trudniejsze. Centralne planowanie i rozdzielnictwo usztywniły i wypaczyły rozsądną gospodarkę. Zakłady zawiązały swoje zapotrzebowanie na materiały produkcyjne i pomocnicze, gdyż centrala cięła je i zaniżała nawet o 50 proc. Doprowadziło to do sytuacji nadwyżek niektórych materiałów, podczas gdy większości stale brakowało. W zamówieniach materiałowych wprowadzono funkcjonowanie pieczętki PO (produkcja na rzecz obronności kraju), co znacznie zwiększyło przydziały, o które i tak trzeba było walczyć. W połowie 1978 roku odchodzi z zakładu dyrektor Orzeł, jego obowiązki obejmuje dr inż. Witold Szczepański – poprzednio dyrektor Huty Mała Panew i HUTMASZ-u.

Z okazji jubileuszu po raz pierwszy na teren zakładu wpuszczona zostaje kamera filmowa. Wytwórnia filmowa Czołówka realizuje dwa filmy o produkcji kombinatu. Autorem scenariuszy jest Główny Konstruktor inż. Edward Molinek.



Do zakładów wkroczyła nowoczesność w postaci maszyny obliczeniowej ODRA 1304



100



▲ W 1974 roku w Domu Kultury otwarto Izbę Tradycji. Organizatorem i kustoszem był Joachim Fox.

▶ W 1976 roku z okazji 25-lecia Zakładów Rada Ministrów ufundowała Sztandar

W 1978 roku zapadła wspólna decyzja państw Układu Warszawskiego o międzynarodowej produkcji czołgów T-72. Finalistami miały być Łabędy i ZTS Martin na Słowacji, a kooperantami NRD, Węgry, Bulgaria i w niewielkim stopniu Rumunia. Pomysł ten, według strategów radzieckich, miał ściślej związać ze sobą partnerów i jednocześnie zapewnić im środki na zakup nowych czołgów. Na poligonie pod Moskwą zapoznano przedstawicieli producentów z walorami nowego czołgu i warunkami technologiczno-technicznymi, niezbędnymi do przystosowania zakładów do produkcji całkiem

101

nowego wyrobu, w niczym nie unifikowanego z czołgami rodziny T-55. Łódzkie biuro projektów opracowało dokumentację budowy nowej hali produkcji korpusów. Choć lokalizacja nie została wybrana zbyt fortunnie ze względu na wysokie koszty robót ziemnych, ruszyła budowa hali, pierwotnie nazywanej 300 BIS, późniejszej 360, w której dzisiaj mieści się Zakład Konstrukcji Spawanych.

Dla szczegółowego zapoznania się z produkcją delegacja polska pod kierownictwem Ministra Przemysłu Maszynowego Aleksandra Kopcia i Wiceministra Obrony Narodowej,



generała Z. Nowaka z udziałem dyrektora Z. Żarnowieckiego i głównego technologa, inż. S. Konopackiego wizytowała zakład produkcji czołgów w Niżnym Tagile w ZSRR.

To, co tam zobaczyliśmy i usłyszeliśmy – wspomina dyrektor – ujawniło całkowitą nierealność wykonania pierwszych czołgów własnej produkcji do końca 1981 roku, a takie otrzymaliśmy zadanie. Ostatecznie uzgodniono, że w 1981 roku zmontujemy jedynie 10 czołgów z zespołów

dostarczonych przez Rosjan. Seryjna produkcja na uniwersalnym parku maszynowym, jaki posiadaliśmy, wymagała wykonania ponad 30 tysięcy pozycji oprzyrządowania specjalnego. Tymczasem nasze możliwości przy pełnej mobilizacji wynosiły do 600 pozycji na miesiąc. Przedstawiłem to ministrowi. Dano mi miesiąc na opracowanie programu działań zapewniającego wykonanie pierwszej partii 50 czołgów w 1982 roku.

Plan uruchomienia nowej produkcji zakładał znaczącą pomoc zewnętrzną w wykonaniu oprzyrządowania oraz pilne zaimportowanie kilkunastu maszyn obróbczych dla wykonania złożonych części przekładni głównych, obróbki korpusu i wieży. Plan został zaakceptowany przez ministerstwo, a środki dewizowe na zakup maszyn zapewnił duży eksport kombinatu. W połowie 1981 roku rozpoczęły się dostawy maszyn, od razu przystosowywanych do produkcji. Problemem były jedynie centra *Berardi* przeznaczone do obróbki korpusu i wieży, których uruchomienie miało nastąpić dopiero w końcu 1982 roku w nowej hali. W okresie przejściowym obróbkę tych detali i innych elementów powierzono Hucie *Zygmunt*.

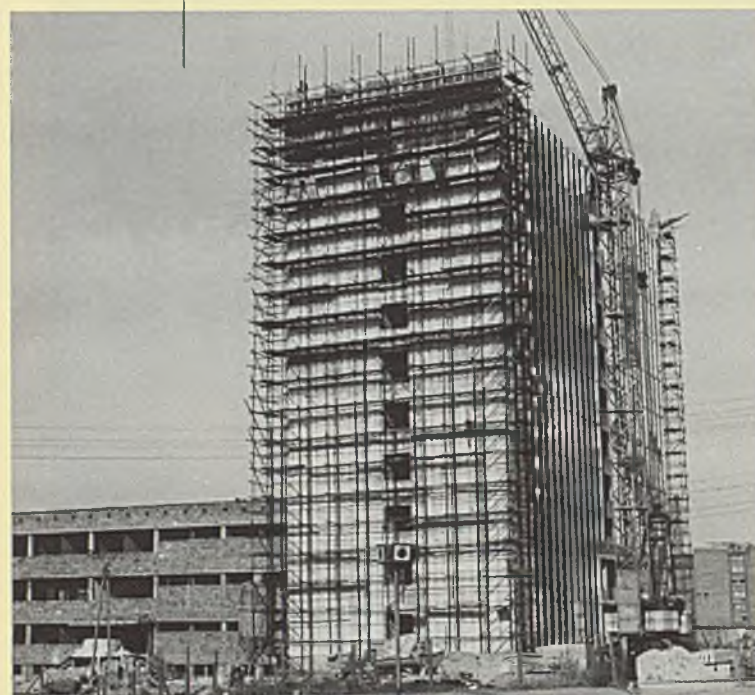
17 września roboczą wizytę (być może dlatego nie została ona odnotowana przez prasę) w zakładach składa Minister Obrony ZSRR, marszałek Dymitr Ustinow. Przyjaciele zaczynają się przyglądać możliwościom produkcyjnym przyszłego wytwórcy czołgów i oceniają stan zaawansowania robót. Złożona 20 stycznia 1979 roku wizyta Naczelnego Dowódcy Zjednoczonych Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego, marszałka Wiktora Kulikowa w Zakładach Mechanicznych *Łabędy* zdaje się być momentem decydującym, który przesądził o zakupie licencji. 2 lipca 1979 roku kombinat odwiedza generał Wojciech Jaruzelski. Celem wizyty jest zapoznanie się ze stanem zaawansowania prac związanych z podjęciem produkcji czołgu T-72. Do produkcji w Kombinacie Urządzeń Mechanicznych *Bumar-Łabędy* wchodzi nowy wyrób.



▲ Ostatnim hitem w arsenale wozów bojowych końca lat siedemdziesiątych był czołg T-72, ochrzczony doraźnie – na wzór *Panter* i *Tygrysów* – buńczucznym mianem *Jaguar*

BUDUJEMY NOWY DOM (LATA 1980-1993)

104



Zmiany ustrojowe zapoczątkowane przez Niezależny Samorządny Związek Zawodowy *Solidarność*, który stał się ruchem społecznym, doprowadziły do późniejszych przemian i wprowadziły nowy ład i porządek w Europie. Liczba członków nowego związku rosła w tempie niespotykanym. W okresie największego rozwoju osiągnęła ponad 10 milionów, w tym ponad 700 tysięcy członków PZPR. Nastroje niepodległościowe i antytotalitarne w zderzeniu z działaniami nieustępliwej władzy prowadziły często do zamieszek ulicznych i szeregu bójek z oddziałami ZOMO. Silne poparcie udzielane przez ZSRR zwolennikom twardej polityki wobec *Solidarności*, w tym próby rozlokowania wojsk Układu Warszawskiego wzdłuż naszych granic, pod pretekstem odbycia wspólnych manewrów, potęgowały wzrost radykalnych nastrojów wśród działaczy związku. Wprowadzenie stanu wojennego 13 grudnia 1981 roku miało na celu, zdaniem rządzących, powstrzymanie rozwoju anarchii. W ciągu jednej nocy zatrzymano i internowano ponad 10 tysięcy osób. Zdelegalizowano *Solidarność*, a na czele Wojskowej Rady Ocalenia Narodowego stanął generał Wojciech Jaruzelski. Wprowadzono

godzinę milicyjną, zakaz przemieszczania się po kraju bez stosownego zezwolenia, wzmożono działalność cenzury, a rozmowy telefoniczne były kontrolowane. Mimo represji i rygorów stanu wojennego (zawieszono 13 grudnia 1982 roku, a zniesiono 22 lipca 1983 roku) opór społeczny nie wygasł, lecz przeniósł się do podziemia.

Druga Papieska pielgrzymka do Ojczyzny w czerwcu 1983 roku zgromadziła nieprzebrane tłumy. Pokojowa Nagroda Nobla przyznana Lechowi Wałęsie stanowiła moralny triumf *Solidarności*. Normalizacja gloszona przez władze była powierzchowna, a po-

105

Solidarność

dejmowane próby reformy ekonomicznej nie zahamowały kryzysu gospodarczego. Rosnące trudności oraz siła opozycji skłoniły rządzących do stopniowych ustępstw. Na politykę wewnętrzną Polski duży wpływ miały także zmiany w ZSRR, związane z *Pierestrojką*, zapoczątkowaną przez Michaiła Gorbaczowa.

Ciągłe manifestacje i druga fala strajkowa w sierpniu 1988 roku zmusiły władze do szukania kompromisu z opozycją. Doprowadziło to do obrad Okrągłego Stołu, w wyniku których doszło do złamania monopolu PZPR i powrócono na drogę zmierzającą do obalenia dotychczasowego systemu.



W czerwcu 1989 roku na mocy zawartego kontraktu okrągłostolowego wybrano nowy Sejm. Rozpoczął się okres III Rzeczypospolitej. Po nowelizacji Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej powrócono do tradycyjnej formy nazwy państwa Rzeczpospolita Polska. Z Konstytucji usunięto artykuł mówiący o przewodniej roli PZPR, rozwiązanej ostatecznie w styczniu 1990 roku. Skreślono też artykuły dotyczące socjalizmu i gospodarki planowej. Rząd Tadeusza Mazowieckiego wprowadził w życie radykalny program gospodarczy, zwany *Planem Balcerowicza*. W jego wyniku ograniczono infla-

cję, zapoczątkowano prywatyzację oraz przywrócono równowagę rynkową. Ceną był spadek produkcji i poziomu życia, a także szybki wzrost liczby bezrobotnych. W grudniu 1990 roku Lech Wałęsa został prezydentem. W październiku 1991 roku odbyły

się pierwsze wolne wybory parlamentarne. W tym też roku rozwiązano Układ Warszawski. W 1993 roku wojska rosyjskie wycofały się z Polski.

Jeszcze jeden nowy dom

Jest rok 1980. Przez kraj przetacza się fala niepokoїв społecznych. W zakładach powstaje związek *Solidarność*. Wstępuje do niego prawie połowa załogi. Nie ma strajków, ale są ogromne naciski zmierzające do zmiany dyrektora naczelnego i niektórych członków kadry kierowniczej. W styczniu 1981 roku dochodzi do burzliwego spotkania przedstawicieli związkowych i Rady Pracowniczej z kierownictwem kombinatu przy udziale dyrektora zjednoczenia J. Zaskórskiego. Dyrektor Szczepański zostaje odwołany. Stanowisko Dyrektora Naczelnego obejmuje Zbigniew Żarnowiecki.



Złota Palma dla Andrzeja Wajdy za Człowieka z żelaza w 1981 roku i nominacja do Oscara w kategorii film zagraniczny w 1982 roku, były formą docenienia polskiego reżysera, który w jednym z wywiadów tak wspomina tamten okres:

W Stoczni im. Lenina w Gdańsku trwały już od jakiegoś czasu rozmowy robotników z rządem, ale do Warszawy docierały początkowo tylko strzępy informacji. Stowarzyszenie Filmowców, którego byłem prezesem, wywalczyło w tym czasie prawo notowania ważnych wydarzeń historycznych dla celów archiwalnych i grupa filmowców była już w stoczni. Robotnicza straż przy bramie rozpoznała mnie od razu, a w drodze na salę obrad jeden ze stoczniowców powiedział:

– Niech pan zrobi film o nas...

– Jaki?

– Człowiek z żelaza! – odpowiedział mi bez namysłu. Nigdy nie robiłem filmu na zamówienie, ale tego wyzwania nie mogłem zignorować.

Rok 1981 to z jednej strony pełna mobilizacja przy rozruchu produkcji nowego czołgu, a dla mnie jednocześnie to niekończące się dyskusje z działaczami *Solidarności* w *Łabędach* i pozostałych zakładach Kombinatu – wspomina nowy dyrektor. Pomimo presji na związkowców ze strony kierownictwa regionu, pracownicy zakładów nie strajkowali. Wyjątek stanowiła kilkugodzinna, symboliczna przerwa w pracy na znak poparcia krajowych postulatów.

16.10.1981R

INFORMACYJNY 35

Solidarność

KZ NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” ZML „ŁABĘDY” „GLIWICE”
DO UŻYTKU WEWNĄTRZWIĄZKOWEGO CENA UMOWNA 2 ZŁ

LECH WAŁĘSA

Ciekawe, czy Lech Wałęsa będzie kontynuował kurs odnowy, czy też się coś zmieni.

SKŁAD PRZEJDZIUM KKP

1. Jan WASZKIEWICZ
2. Edward BŁASZCZYK
3. Józef PATRJA
4. Antoni TOKANLIZUR
5. Grażyna WEHDT
6. Miroslaw KRUPINSKI
7. Andrzej KULAKOWSKI
8. Jacek MERKEL
9. Stanisław WADOLOWSKI
10. Janusz CHYSZKIEWICZ
11. Grzegorz PALKA
12. Dariusz LIS

Poradco w skład Prezydium KKP
niezależni przedstawiciele –
Przewodniczący największych
pododdziałów

1. Leszek WALCZEWSKI
2. Władysław FRASZYŃSKI
3. Zdzisław ROZWAŁAK
4. Zbigniew BUJAK
5. Wacław SIKORA
6. Andrzej GŁOWIK

Skład Krajowej Komisji
Porozumieniawczej:

1. Gdansk – Andrzej Gwiazda
2. Gliwice – Alicja Matyszewska
3. Katowice – Jacek Mulej
4. Łódź – Andrzej Kuczyński
5. Poznań – Andrzej Kuczyński
6. Rzeszów – Tadeusz Kanay
7. Warszawa – Andrzej Kuczyński
8. Wrocław – Andrzej Kuczyński
9. Zielona Góra – Andrzej Kuczyński
10. Kujawsko-Odrzyński – Zbigniew Karwowski
11. Łódź – Zbigniew Bogucki, Jerzy Kropienicki, Grzegorz Palka
12. Młotopoleka – Stefan Dyrkacz, Andrzej Marcholowski, Mirosław Zięba, Józef Jungiewicz, Jacek Marchewczyk
13. Mazowiec – Janusz Onyżkiewicz, Zbigniew Janas, Bieczek Janowski, Henryk Wujec, Jerzy Jastrzębowski, Zbigniew Rumanowski, Seweryn Jamaraki
14. Śląsk Opolecki – Franciszek Szewicki
15. Płock – Grażyna Przybylska Wendt
16. Póbrzeże – Edward Działowski
17. Podbeskidzie – Jerzy Hilbrycht, Andrzej Kralczyk
18. Podkarpacie – Piotr Rycner
19. Radom – Witold Krol
20. Rzeszów – Tadeusz Kanay, Andrzej Kuczyński

Lech Wałęsa
Przewodniczącym KKP

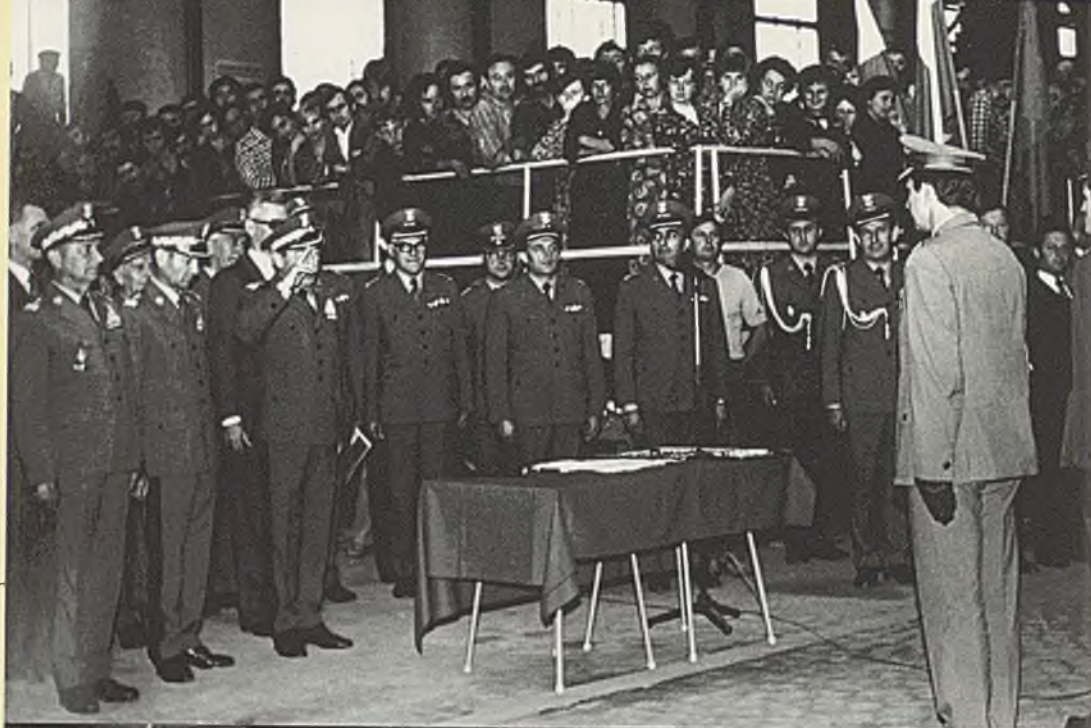
Krajowy

T-55 – radziecki czołg podstawowy pierwszej generacji – powstał przez modernizację czołgu T-54. Produkowany był w latach 1958-81. Głównym jego uzbrojeniem była armata D-10T kalibru 100 mm stabilizowana w dwóch płaszczyznach. Produkowany w ZSRR, a także na licencji w Czechosłowacji i Polsce był wówczas jedną z najlepszych konstrukcji w tej klasie czołgów. Używany jest do dziś w kilkudziesięciu krajach świata. W latach osiemdziesiątych XX wieku był wykorzystywany przez siły zbrojne 38 państw. Z wyposażenia polskiej armii został wycofany w 2002 roku. Czołg T-55 produkowany był również w Chinach przez firmę NORINCO pod nazwą TYPE-59. Ilość T-54/T-55 przekracza 90 tysięcy egzemplarzy i przewyższa liczbę wszystkich czołgów innych typów wyprodukowanych po II wojnie światowej.

Zakłady podlegały permanentnie kontrolom ze strony MON-u i Dowództwa Północnej Grupy Wojsk Radzieckich. Stan wojenny zastał przedsiębiorstwo na etapie szkoleniowego montażu pierwszych dziesięciu czołgów T-72 kompletowanych z dostaw importowych. Zostały one wkrótce uroczystie przekazane pułkowi pancernemu z Żagania. Jak na prototypy czołgi te spisywały się podczas prób zakładowych, jak i eksploatacyjnych u odbiorcy, nad wyraz dobrze.

Praca w stanie wojennym uległa zasadniczym zmianom. Zawieszono działalność związków zawodowych, a partia usunęła się w cień. W zakładach działali komisarze wojskowi z prawie nieograniczonymi

W 1985 roku, gdy delegacja z Zakładów Mechanicznych Łabędy wyjechała do Moskwy odwiedziła między innymi Akademię Wojsk Pancernych im. marszałka R. Malinowskiego. W olbrzymim holu Akademii zgromadzono modele wszystkich pojazdów pancernych, jakie powstały w byłym ZSRR. Widzieliśmy tam również – opowiada Karol Chodkiewicz, dzisiaj Dyrektor Rozwoju Techniki – dalekopis z 1943 roku skierowany do towarzysza J. Stalina, w którym dyrektor fabryki czołgów meldował o zakończeniu wykonania partii prototypowej, tj. tysięcznego czołgu T-34. Wielki kraj – wielka skala. To, że odbywało się to kosztem nieludzkich wyrzeczeń spacyfikowanych obywateli to już inny problem.



kompetencjami. Dotyczyły one nie tylko spraw związanych z produkcją, ale także bezpośrednio personalnych. Decyzja zdjęcia ze stanowiska Dyrektora Ośrodka Badańczo-Rozwojowego i paru innych dyrektorów była ich przemyślanym aktem zastraszania innych.

Stan wojenny wyciszył strajki i protesty robotnicze, ale nie usunął zasadniczych trudności w gospodarce. W dalszym ciągu trwał obłądny wyścig zbrojeń pomiędzy ZSRR a światem kapitalistycznym. Poparto go restrykcjami ekonomicznymi mającymi

na celu odsłonięcie słabych stron systemu, w którym przyszło nam funkcjonować. Skutki tego oczywiście nie ominęły też Polski. Gwałtownie zmniejszył się eksport do USA i Europy Zachodniej. Rynek wewnętrzny ubożał w zastraszającym tempie. Rosło poczucie beznadziejności, ale też i świadomość potrzeby zasadniczych zmian w pojmowaniu naszej ekonomii.

W takich złożonych warunkach zakłady kombinatu realizowały swoje zadania. Główny cel, jakim był program produkcji nowego czołgu przebiegał bardzo opornie. Nie pomagały liczne kontrole, ani też częste w tym czasie wizyty najwyższych władz naszego kraju (Babiuch, Jaruzelski, Kopeć) i rządu ZSRR (wicepremier Bajbakow, minister Maślukow, marszałek Kulikow i inni).

Poślizgi wystąpiły w procesie inwestycyjnym, w wykonawstwie niezbędnego oprzyrządowania i naborze kadry. Sytuacja zaczęła się trochę poprawiać w 1984 roku. Modernizacja wydziałów i dostawy nowego wyposażenia zaczęły przynosić efekty. Procesy nie objęły odlewni staliwa. Jej modernizacja w oparciu o projekt szwajcarskiej firmy nie doczekała się finału. Zakładano prowadzenie wytopu stali przy zastosowaniu tzw. *metody różniczkowej* i całkowitą zmianę mas formierskich, co w sumie powinno było dawać odlewy bardzo dobrej jakości. Niestety, zakładowi inżynierowie odlewnicy nie byli przekonani do tych propozycji.

Wysuwali zastrzeżenia, że do nowych mas wchodzi importowane, bardziej toksyczne składniki. Obawy te były jednak mało uzasadnione, ponieważ w Polsce produkowano już wszystkie składniki nowych mas, a wentylacja stanowisk zalewania form miała zostać unowocześniona. Jedynym pozytywnym wstępnej współpracy z firmą szwajcarską było to, że po sprawdzeniu efektów modernizacji włoskiej odlewni w Brestii, wprowadzono nową technologię odlewania wież czołgowych. Miało to kapitalne znaczenie dla jakości odlewów, a efekty były wspa-

DYREKTOR
KOMBINATU URZĄDZEŃ MECHANICZNYCH
„BUMAR-ŁABĘDY”

PRZEZ RADY MINISTRÓW
General Armii
WOJCIECH JARUZELSKI

W imieniu załogi KOMBINATU URZĄDZEŃ MECHANICZNYCH „BUMAR-ŁABĘDY” melduje:

– w dniu 19 lipca 1982 r. została przekazana jednostce wojskowej pierwsza partia wyrobów „JAGUAR” wykonana przez przemysł krajowy.

Przekazując ten sprzęt informuję, że opanowaliśmy produkcję mechanizmów i elementów tak złożonego wyrobu.

Naszym następnym celem jest osiągnięcie niezbędnych zdolności produkcyjnych dla wykonania nałożonych na przemysł zadań.

Równocześnie składam podziękowanie na ręce Obywatela Generała dla tych służb MON, które uczestniczyły w opanowaniu produkcji wyrobu.

Pragnę zapewnić, że załoga Kombinatu doloży wszelkich starań i sił, aby postawione zadania wykonać w pełni dla dobra Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

ZBIGNIEW ŻARNOWIECKI

Gliwice, 19 lipca 1982 r.

Fakt przekazania pierwszej partii czołgów T-72 zapisano złotymi zgłoskami w Księdze Pamiątkowej Bumaru



◀ Odlew wieży czołgu T-72

niale. Wieże były od tego czasu przedmiotem uznania ze strony specjalistów zarówno radzieckich, jak i słowackich.

Umowa licencyjna na uruchomienie produkcji czołgów T-72M podpisana została we wrześniu 1977 roku z terminem ważności na 10 lat. Przedmiotem licencji była dokumentacja konstrukcyjna i technologiczna wraz z ukończeniem. Nieodłączną częścią przedmiotu licencji był zakup 10 czołgów T-72M, które jako pierwsze trafiły do armii. Jeden z tych czołgów został przewieziony do zakładów jako czołg wzorcowy. Przewidziana była również pomoc ekspertów. Kilka lat w zakładach spędzili konsultanci, głównie oficerowie radzieccy, ale zarazem inżynierowie, doskonale znający niuanse związane zarówno z produkcją zespołów czołgowych, jak i ich montażem oraz próbami. W początkowej fazie uruchamiania produkcji ich pomoc była bardzo istotna.

Stronami umowy licencyjnej były Główny Zarząd Inżynierii Państwowego Komitetu Rady Ministrów ZSRR ds. Ekonomicznej Współpracy z Zagranicą i Centralny Zarząd Inżynierii Ministerstwa Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej PRL.

Licencja zawierała 20 wynalazków chronionych świadectwami autorskimi. Oplatę licencyjną zakłady płaciły w kilku ratach. Ostatnia wniesiona została w zamian za zgodę na wyprodukowanie tysiąca sztuk do 1988 roku. Opłaty wnoszone były w tzw. rublach transferowych (była taka waluta).

Podobna w treści umowa licencyjna podpisana została również z przedstawicielami rządu ówczesnej Czechosłowacji. Licencjodawca sprzedał obu państwom taki sam pakiet dokumentacji, ale jednocześnie, na mocy innych nakazów, rozdzielił pomiędzy nie produkcję ważniejszych zespołów. Tym samym obaj finaliści ZM Łabędy i ZTS Martin nie mogli samodzielnie wyprodukować całego czołgu. Opłaty licencyjne pobierane były jednak od każdego producenta za całość dokumentacji.

Rządy Polski i Czechosłowacji podpisały porozumienie, na mocy którego Zakłady Mechaniczne Łabędy i ich czeski odpowiednik Zavody Tažkego Strojarnstva Martin na Słowacji miały ze sobą ściśle współpracować przy produkcji i dostawie części i zespołów do czołgów.

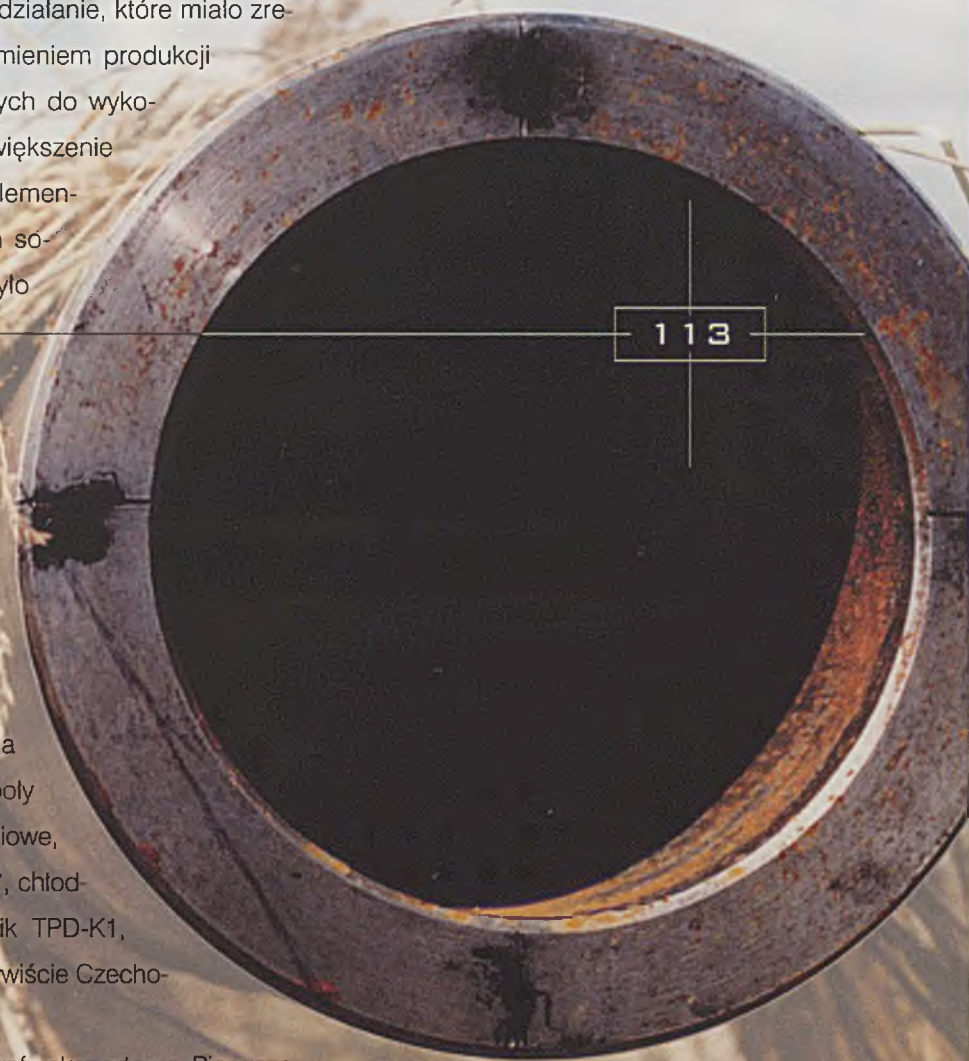


Było to w swych założeniach logiczne działanie, które miało zredukować nakłady związane z uruchomieniem produkcji poprzez zmniejszenie ilości niezbędnych do wykonania form, matryc, tłoczników oraz zwiększenie serii produkcyjnej poszczególnych elementów. Jednak, jak zwykle w warunkach socjalistycznej gospodarki, nie zawsze było

to efektywne. Listy zespołów i ich ceny objęte były po pierwsze ścisłą tajemnicą, po drugie centralnym planowaniem, sterowanym z Warszawy i Pragi.

Produkcją zespołów do czołgu T-72 został obdzielony praktycznie cały obóz państw socjalistycznych. W programie uczestniczyły Rumunia (produkująca podgrzewacz silnika i zespoły elektroniczne), Węgry (skrzynki aluminiowe, zespoły elektroniczne), Bułgaria (GO-27, chłodnice wodne i olejowe), NRD (celownik TPD-K1, gąsienice gumowo-metalowe) oraz oczywiście Czechosłowacja i Polska.

Licencja przewidywała też tak zwane strefy eksportowe. Pierwszą strefę stanowiły kraje socjalistyczne, a drugą inne kraje, wymienione na liście rządowej. Były to między innymi: Algieria, Libia, Jemen, Irak, Iran i Indie. Do państw pierwszej strefy można było eksportować gotowe wyroby w pełnej dostępnej w Polsce wersji. Do drugiej eksportowane były czołgi bez niektórych objętych tajemnicą zespołów, takich jak GO-27 i wykładziny antyradiacyjne. W wyniku zmian konstrukcyjnych, w trakcie stosowania licencji czołg z podstawowej dla Polski wersji T-72M ewoluował do wersji T-72M1 poprzez T-72A. Na bazie czołgów podstawowych powstały wozy dowódcze, odpowiednio: T-72MK, T-72AK, T-72BK i T-72M1K wyposażone w dodatkową radiostację R-130, agregat prądowładczy AB-1 i aparaturę nawigacyjną TNA-3. Strona radziecka nie zgodziła się na sprzedaż w 1988 roku samej tylko dokumentacji różnicowej na czołg T-72S. W uzasadnieniu podano,



Wzorcowy czołg, który trafił do ZM był objęty szczególnym nadzorem. Był on zamknięty w specjalnej klatce na wydziale montażowym. Dostęp do niego miało tylko kilka osób z listy zatwierdzonej przez służby specjalne.

Pamiętam, że pierwszy raz cały czołg widziałem we wrześniu 1978 roku na zdjęciu w ... zachodniemieckim czasopiśmie Soldat und Technik – wspomina Karol Chodkiewicz, Dyrektor Rozwoju Techniki. Dopiero po ponad roku pracy i uzyskaniu dopuszczeń do prac tajnych miałem wgląd do części dokumentacji oraz do samego czołgu wzorcowego. Dokumentacja licencyjna obejmowała wszystkie zespoły czołgu z kilkoma wyjątkami. Rosjanie zdecydowali, że produkcja celowników TPD-K1 będzie prowadzona w zakładach Carl Zeiss Jena, więc ze względu na zachowanie tajemnicy dokumentację kupiła tylko NRD. Podobnie, dokumentację na przyrząd do wykrywania skażeń chemicznych i radioaktywnych GO-27 posiadała tylko Bułgaria. My mogliśmy jedynie (aż) zakupić gotowe urządzenia.



114

T-72 to czołg wprowadzony na stan uzbrojenia wojsk radzieckich w początku lat siedemdziesiątych. Jest on wyposażony w wielowarstwowy pancerz i elektromechaniczny zespół automatycznego ładowania, pozwalający na zredukowanie załogi do trzech żołnierzy (dowódca, działonowy, kierowca-mechanik). Na wyposażenie Wojska Polskiego wszedł w 1978 roku. Według danych MON (stan na 1 października 2005 roku) w użyciu jest obecnie 597 takich wozów. ZSRR sprzedał licencje na jego produkcję do Czechosłowacji, Indii, Jugosławii, Polski.

że model ten jest całkowicie nową jakościowo wersją czołgu T-72M1. W związku z brakiem możliwości porozumienia się stron do sfinalizowania tego kontraktu już nie doszło.

Na przełomie lat 1990/1991 rozpoczęto więc prace związane z polską modyfikacją konstrukcji czołgów T-72M1. Efektem modernizacji stał się wyprodukowany w Łabędach czołg PT-91.

Nowa konstrukcja czołgów była zawsze okazją do wdrażania najnowszych technologii produkcji. Podobnie było w przypadku zakupu licencji na czołg T-72M. Wraz z dokumentacją konstrukcyjną zakłady zakupiły również technologie. W tym czasie w Łabędach dysponowano już kompleksem maszyn sterowanych numerycznie oraz polskimi i włoskimi wielkogabarytowymi obrabiarkami umożliwiającymi obróbkę całych kadłubów i wież czołgowych. Służyły one także do skrawania niewielkich gabarytowo elementów, takich jak koła zębate, wały, korpusy przekładni. Nową technologią, którą wdrożono niejako przy okazji uruchomienia zespołów czołgowych był odlew wieży ze staliwa specjalnego, ważący w półfabrykacie ponad 8 ton. Duże osiągnięcia miało też zakładowe laboratorium spawalnictwa, w którym testowano i przygotowywano technologie



spawania stali wysokostopowych. W tym czasie produkcja wojskowa była autentycznym motorem napędowym nowych technik wytwarzania. Szacunkowo oceniano, że wdrożone wówczas metody skróciły proces powstawania czołgu (w stosunku do technologii rosyjskiej) o około 20 proc.

W 1979 roku w Zakładach Mechanicznych Łabędy wprowadzono, jako w jednym z pierwszych przedsięwzięć, komputerowe stero-

wanie planowaniem produkcji. Dzisiaj brzmi to śmiesznie, ale komputer ODRA 1304, wyglądem swoim przypominający sporą meblościankę, był szczytem ówczesnej techniki obliczeniowej w całym bloku wschodnim.

W latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku zatrudnienie we wszystkich zakładach kombinatu, w tym również w filiach zamiejscowych przekraczało 12,5 tysiąca osób. Zakład i jego poddostawcy pracowali w systemie trzymianowym. Możliwości wytwórcze były olbrzymie. Moc produkcyjną zaplanowano na 250 czołgów rocznie, 1200 ciągników artyleryjskich, kilkanaście wozów zabezpieczenia technicznego. Oprócz tego prowadzo-

na była produkcja cywilna koparek, podwozi samochodowych i żurawi samojezdnych. Całość logistyczną prowadziło wtedy Biuro Kompletacji Dostaw. Był to okres, w którym zakłady eksportowały nie tylko wyroby gotowe. Specjalnością stały się także technologie. Jeden z poważniejszych realizowanych wówczas kontraktów wartości ponad 120 milionów dolarów zawarty został z rządem Indii. Dotyczył on budowy w Pune (środkowe Indie) zakładu remontu czołgów z rodziny T-54, T-55 dostarczonych w poprzednich latach z ZSRR, Czechosłowacji i Polski. Strona polska dawała projekt, technologię, niezbędne oprzyrządowanie, urządzenia i obrabiarki, spory zestaw części niezbędnych do remontu i szkolenie załogi, aż do osiągnięcia planowanej wydajności po 20 czołgów i 30 sztuk silników w trzech kolejnych miesiącach. Cały cykl zobowiązań miał się zamknąć do 1990 roku. Kontrakt wykonano sześć miesięcy przed terminem zdobywając duże uznanie ze strony władz Indii za jakość i sposób realizacji. Być może dzisiejsze kontrakty są owocem wciąż dobrej marki, na jaką zakłady zapracowały sobie właśnie wtedy.



115

Dzisiaj pod bramą stoją dostawcy części i materiałów, wtedy odnosiło się wrażenie, że nikomu nie zależało na tym, aby sprzedać swój towar. Każdy materiał, każdy detal, niezbędny do produkcji trzeba było wręcz wydzierać. Własne Gospodarstwo Samochodowe obsługujące dostawy zaopatrzeniowe zatrudniało 86 kierowców. Miesięcznie pokonywali oni, w pogoni za detalami do produkcji pół miliona kilometrów. Trudno to zrozumieć, ale takie to były czasy, trzeba je było przeżyć.



W Iraku kompletne rumowisko, jakie zostało po starych halach zakładu zajmującego się remontami taboru kolei wąskotorowej, w ciągu niespełna roku specjaliści z Łąbęd przerobili na montownię czołgów i wytwórnię części zamiennych. Potem jeszcze przez kilka lat nadzorowali przebieg montażu. Przy okazji realizacji tego kontraktu kilkudziesięciu bumarowskich pracowników przeżyło przygodę, jakiej w Polsce nie doświadczyliby. Opowiada o niej dzisiaj jeden z uczestników ewakuacji naszej placówki podczas wojny w Zatoce Perskiej, Piotr Oleksy:

Ogółem do połowy lat dziewięćdziesiątych zbudowano około 20 tysięcy tych czołgów w kilku krajach świata. T-72 używają armie kilkunastu państw: Rosja – około 9000, Bułgaria – 430, Czechy – 543, Słowacja – 272, Ukraina – 1300, Białoruś – 1600, Indie – 1700, Syria – 1500, Kazachstan – 600, Turkmenistan – 500 (dane na rok 2003).

Szesnastego września z lotniska w Bagdadzie odlatuje ostatni samolot. ONZ dogadała się w sprawie sankcji. Ewakuuje się szereg projektantów i pracowników dyplomatycznych. Na lotnisku istny bazar. Celnicy szaleją. Bez specjalnego sprzeciwu opróżniają wyjeżdżającym walizki z dóbr, które wpadły im w oko. Potem podzielią się tym ze swymi zwierzchnikami.

I ten ciągły potok ciężarówek wiozących z Kuwejtu chyba wszystko, co było ruchome, co dało się zabrać i załadować. Atmosfera jest przygnębiająca, o dziwo,

nie tylko dla nas. Część naszej załogi czuje, że zmienił się wiatr. Niektórzy znikają razem z rodzinami. Podobno uciekli przez zieloną granicę.

Co dalej? Trzeba kończyć robotę. Ale jak? Stendu do docierania przekładni nie da się uruchomić. Wysiadła elektronika. Trzeba sprawdzić wszystkie zmontowane przekładnie. Inaczej nie uzyskamy protokołu zakończenia robót i nie ma mowy o wizie wyjazdowej. Chłopaki łamią sobie głowy szukając rozwiązania. W końcu decydują – użyjemy stendu do konserwacji. Będziemy często czyścić filtry i ewentualnie filtrować olej. Dowódca zakładu i Główny Inżynier dają się przekonać. Chyba chcą się nas pozbyć i mieć jeden problem mniej na głowie. Ruszają prace. Szczęśliwie, idą sprawnie i kończą się szybko. Teraz już w ogóle nie ma co robić. Podpisujemy protokół w Departamencie Inżynierii i zaczyna się oczekiwanie na wizę wyjazdową. Robimy przeglądy samochodu. Naprawiamy lub wymieniamy co tylko się da. Nie mamy innej możliwości wyjazdu jak tylko własnym środkiem transportu przez Jordanię lub Turcję. Trzeba jednak najpierw udowodnić, że samochód jest nasz. Sprowadzony z zagranicy, a nie zakupiony na terenie Iraku. Tu daje o sobie znać biurokracja. Wyjazdy do Mosulu. Grzebanie w dokumentach sprzed blisko czterech lat, żeby potwierdzić,

że samochód wjechał na teren Iraku z Syrii, gdzie wcześniej zakończono kontrakt na dostawy sprzętu. W końcu jest upragniony papierek, są też wizy wyjazdowe i zgoda na opuszczenie Iraku przez Turcję. Chyba mamy jakieś specjalne względy, bo wszyscy jadą przez Jordanię.

Jest rano 29 listopada. Samochód zapakowany dzień wcześniej. Doładowany rzeczami z Konsulatu. Śniadanie, ostatnie pożegnania, uściski rąk. Wyjeżdżamy. Znajoma z ostatnich dni drogi do Mosulu. Mosul. Wjeżdżamy w iracki Kurdystan. Pojawiają się dość gęsto rozstawione wzdłuż drogi posterunki wojskowe. Zaczyna padać. Przed nami w oddali masyw górski. To już chyba koniec. Wkrótce granica. Wkrótce koniec rozterek. Koniec. Czy tak ma wyglądać koniec? Koniec, ale czego?

Tego typu kontrakty inwestycyjne przynosiły zakładom niezłe zyski i znacznie niwelowały ujemny bilans handlowy jaki, jako kraj, mieliśmy z zachodem. Twarda waluta liczyła się wtedy najbardziej, a wysokie premie eksportowe mobilizowały załogę do wykonywania zadań trudnych i wymagających poświęceń.

We wrześniu 1984 roku odchodzi z zakładów dyrektor Żarnowiecki. Na jego miejsce powołany zostaje Ryszard Jankowski.

Od roku funkcjonuje nowa Rada Pracownicza, której przewodniczy Bernard Cenkalik. Zbudowana wówczas potęża Bumaru oraz posiadane środki finansowe pozwalają na rozpieszczanie załogi. Pracownicy objęci zostali bogatym wachlarzem opieki socjalnej. Bezplatne kolonie dla wszystkich dzieci, dofinansowanie do wczasów pracowniczych, liczne imprezy rekreacyjno-sportowe i rozrywkowe z udziałem największych gwiazd polskiej

Z lewej siedzi Bernard Cenkalik



Wczasy lecznicze dla matek z dziećmi

Na zdjęciu niżej — uczestnicy trwającego od 4 do 27 października turnusu sanatoryjnego dla matek z dziećmi przed budynkiem Ośrodka Wczasowo-Leczniczego w Sułnowie. Podobny turnus zorganizowano również we wrześniu. Na każdym przebywało około 60 dzieci i 40 opiekunek — razem około 200 osób. Zarówno dzieci jak i matki korzystały ze światłolecznictwa i inhalacji — niezbędnych przy leczeniu górnych dróg oddechowych oraz uprawiały gimnastykę. Dzieci chętnie odwiedzały też bawialnię, gdzie od godz. 8.00 do 16.00 pełniły specjalne dyżury pracownicy służby medycznej. Było również sporo przyjemnych niespodzianek i atrakcji, jak balet i pieczenie kiełbasy przy ognisku na wolnym powietrzu.

- kucharz ręczny, montaż remontowy, konserwator;
- bartownik, prostowacz detali;
- wytaplacz, rozlewacz stali;
- formierz, rdzeniarz;
- kowal, pomocnik kowala;
- spawacz elektryczny, gazowy;
- wycinacz acetylenowo-etylowy;
- tłoczarka;
- lutowacz;
- elektryk, monter maszyn, elektryk, monter maszyn, elektryk, monter maszyn;
- maszynista kotła, maszynista, maszynista, maszynista;
- wodnej, palacz c.o.;
- oczyszczacz chemiczny;
- suwnicowy;
- monter instalacji rurociągowych;
- maszynista sprężarek, maszynista, maszynista;
- technicznych;
- Inroligator, zecer;
- magazynier, robotnik magazynu;
- robotnik transportowy, pod-



Nad morzem, jeziorami i w górach

4.500 miejsc wczasowych

Niezwykle bogato przedstawia się tego-rocza oferta wczasowa. Dział Socjalny przygotował blisko 4.500 miejsc nad morzem, jeziorami i w górach. Nasi pracownicy i ich rodziny będą mogli wypoczywać w takich ośrodkach, jak: CIECHOCINEK (7 turnusów po 40 miejsc), w dwóch domach wczasowych we WŁADYSŁAWOWIE (w sumie 315 uczestników), w SZKLAŃSKIEJ PORĘBIE (7 turnusów po 38 miejsc), w JACH (7 turnusów po 44 miejsc) w STRZEBIEJ GÓRZE (8 turnusów po 100 miejsc) oraz w BRENEJ (7 turnusów po 18 miejsc).

Wychodząc naprzeciw licznym wnioskom o reaktywowanie wczasów NAD JEZIORAMI, Dział Socjalny zawarł umowy o wynajęcie turnusów w Wierzyce na Pojezierzu Kaszub.

(Dokończenie na str. 8)

Bardzo dobre wyniki finansowe jakie osiągnęliśmy w ubiegłym roku pozwoliły na rekordowe w historii przedsiębiorstwa zasilenie Zakładowego Funduszu Socjalnego. Uchwałą Rady Pracowniczej przeznaczono na ten cel aż 400 milionów złotych jako odpis z zysku. Przypomnijmy, że dofinansowanie ZFS w ubiegłym roku wyniosło 260 mln zł. Pozwoliło między in-

Kolonie i wczasy dla dzieci za darmo

nymi na zrealizowanie zgłoszonego na ostatnim zebraniu sprawozdawczo-programowym Związku Zawodowego Pracowników ZMB wniosku aby wszystkie dzieci pracowników, bez względu na wysokość dochodu rodziców, wyjechały na kolonie i obozy bezpłatnie. Na ten cel zabezpieczono w załączonym nym przez Zarząd Związku Zawodowego i dyrektora Kombinatu preliminarzu ZFS na

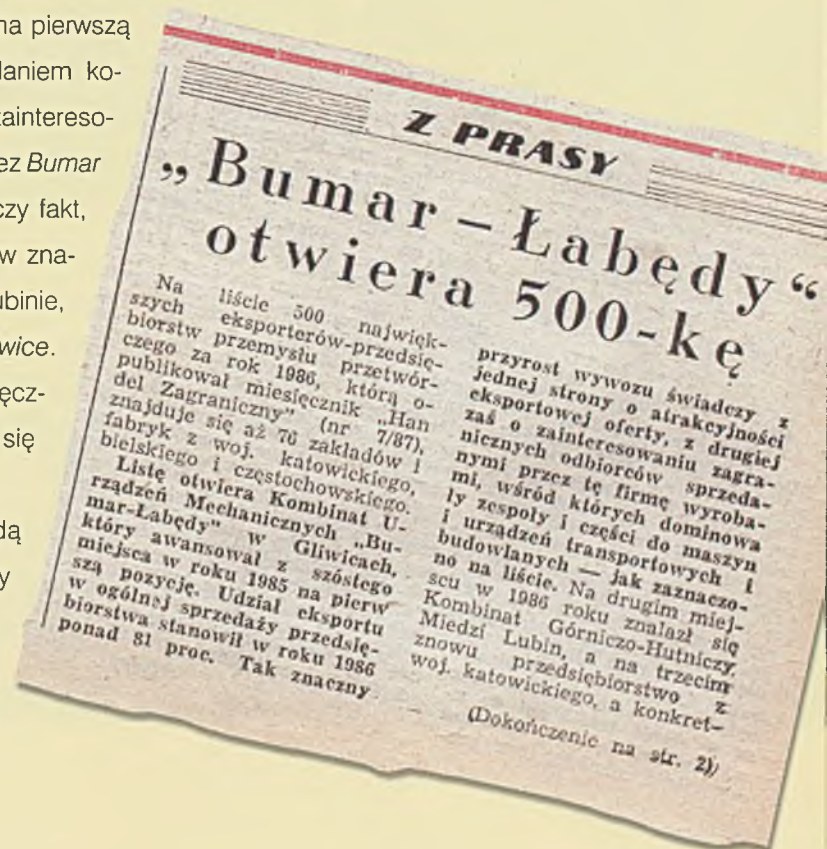
(Dokończenie na str. 7)

W 1987 roku w Łabędach wyprodukowano podwozie PS-401T, oznaczone numerem 1000. Jednocześnie podczas uroczystej akademii z okazji Dnia Metalowca załoga dowiedziała się o rekordowym wypracowanym zysku i osiągnięciu najlepszych wyników ekonomiczno-produkcyjnych w historii przedsiębiorstwa. Duży wpływ na ten sukces miały zyski związane ze wzro-



stem eksportu, którego udział w całości sprzedaży wyniósł 83 proc. *Trybuna Robotnicza* z 29 grudnia tego roku zamieściła informację, że na liście 500 największych eksporterów za rok 1986 znajduje się aż 76 zakładów i fabryk z województwa katowickiego. Listę otwierał Kombinat Urządzeń Mechanicznych *Bumar-Łabędy*, który awansował z piątego miejsca w kraju w 1985 roku na pierwszą pozycję. Znaczny przyrost eksportu świadczył, zdaniem komentatorów, o atrakcyjności oferty oraz o dużym zainteresowaniu zagranicznych odbiorców sprzedawanymi przez *Bumar* wyrobami. O wadze zajętego miejsca niech świadczy fakt, że na drugim miejscu wśród krajowych eksporterów znalazł się Kombinat Górniczo-Hutniczy Miedzi w Lubinie, a na trzecim – Kombinat Metalurgiczny *Huta Katowice*. W opublikowanym w lipcu 1987 roku rankingu miesięcznika *Handel Zagraniczny* kombinat również znalazł się na pierwszym miejscu.

Wkrótce jednak okazało się, że lata następne będą diametralnie różne od minionych. Uchwałą Rady Ministrów znacznie bowiem obniżono produkcję wyrobów specjalnych, a Zakłady Mechaniczne *Łabędy* wraz z całym kombinatem stanęły przed



W latach dziewięćdziesiątych zakłady podjęły produkcję żurawi szosowo-terenowych



EKSPORT ŻURAWI w latach 1978-96

Kraj	Ilość
ZSRR	77
Algieria	1
Czechosłowacja	21
NRD	6
Węgry	1
Polska	200
Bulgaria	22
Rumunia	32
Korea	1
Chiny	15
Norwegia	3
Ukraina	3
Rosja	19
Niemcy	2
Kongo	1

koniecznością przeprowadzenia głębokiej restrukturyzacji produktowej. Kończył się tak opłacalny dla kraju i zakładu eksport.

Zakłady Mechaniczne *Bumar-Łabędy* były w całym okresie swego istnienia reprezentantem dobrego imienia polskich producentów uzbrojenia. To firma przynosząca krajowi zyski na najwyższym poziomie.

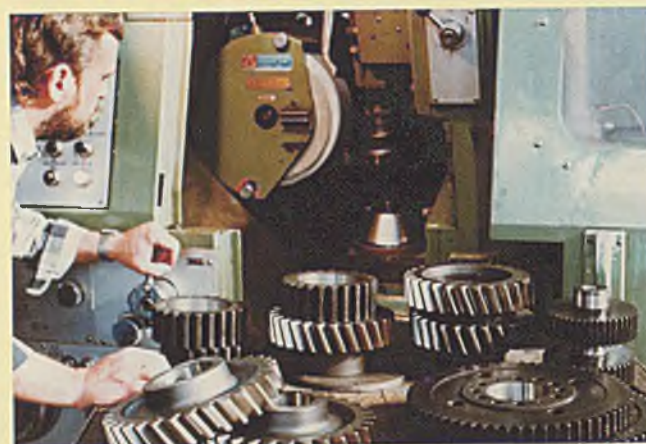
Lata osiemdziesiąte to okres największego rozkwitu zakładu i jakby na przekór sytuacji w kraju – lata największej jego świetności.

Oprócz produkcji specjalnej jest to czas kontynuacji produkcji cywilnej: podwozi PS-401, żurawi samochodowych DST-401, a potem DST-402 oraz uruchamiania nowej produkcji.

15 grudnia 1981 roku opuszcza bramy zakładu ostania koparka KU-1207. Wyprodukowano ich do tego czasu w sumie 3978 sztuk, z czego 1460 przeznaczono na rynek krajowy, a 2518 na eksport.

Wycofaną z produkcji koparkę zastąpiła dopiero w 1988 roku nowa hydrauliczna koparka BRAWAL 1611.





Dwadzieścia nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych chronionych patentami na całym świecie, w tym między innymi osprzęt na ruchomym, przesuwalnym wózku oraz rekuuperator odzysku energii stawały maszynę w gronie najnowocześniejszych

tego typu urządzeń. Zdobyte przez nią laury, w tym: Złoty Medal Międzynarodowych Targów Poznańskich, tytuł Mistera Eksportu oraz zdobyte godło II Edycji Konkursu *Teraz Polska* podniosły znacznie prestiż *Bumar*.

W miejsce nieco przestarzałej i wysoce materiałochłonnej produkcji HYDROSA T-401 wprowadzono nową generację, DST-402.

W czerwcu 1989 roku Ryszard Jankowski zostaje posłem Sejmu Kontraktowego.

Tymczasem sytuacja w kraju po decyzjach rządowych dotyczących rozbrojenia znacznie pogarsza położenie kombinatu. Józef Kuśmirek, publicysta *Gazety Wyborczej* komentując załamanie się rynku zbrojeniowego, pisał wówczas: *... rozbrojenie tak bardzo zaskoczyło kombinat, że fabryce czołgów grozi bankructwo. Czy zatem rząd Tadeusza Mazowieckiego ma finansować niezawinione przestoje i nieprzygotowanie dyrekcji na wypadek pokoju?* Prawda była jednak inna.

Idea konstrukcji koparki BRAWAL zrodziła się w Politechnice Warszawskiej, a nazwa jej wzięła się z połączenia nazwisk twórców (profesor Brach i inż. Walczewski). Zakłady odkupiły prawa do produkcji koparki od zakładów im. Waryńskiego w Warszawie. Dlaczego Waryński odsprzedał Łabędź licencję owiane jest tajemnicą. Są tacy, którzy twierdzą, że pozbył się złotego jaja. Miał to jednak być interes korzystny dla obu stron. Realia okazały się zupełnie odmienne.



Na terenie zakładów i na Wydziale Prób stało wówczas kilkaset czołgów gotowych do wysyłki, które z racji zerwania kontraktów przez podejmujących odgórne decyzje, do klienta nigdy nie dotarły.

W 1991 roku ze stanowiska Dyrektora Naczelnego odwołany został Ryszard Jankowski. Do czasu wyłonienia, w drodze ogłoszonego konkursu, nowego dyrektora funkcję kierownika zakładów pełnił Dyrektor ds. Handlowych Kazimierz Żyła. Zła sytuacja finansowa przedsiębiorstwa stale się pogłębiała, lawinowo rosły długi, brakowało środków na wypłaty dla pracowników.

Kolejnym dyrektorem (pierwszym i jak dotąd jedynym z konkursu) został dr inż. Eugeniusz Morawski, który sam tak podsumowuje okres swojej działalności:

Udało się, przede wszystkim, utrzymać przy życiu, uchronić przed wybuchami społecznymi jedno z najbardziej zaawansowanych technologicznie przedsiębiorstw w Polsce. Powiodła się identyfikacja mocnych stron, rozeźnienie na czym przedsiębiorstwo mogło pojechać do przodu i co wykorzystać, aby je ratować. Podjęte w tym celu działania to przede wszystkim postępowanie układowe, jak i dynamizacja programów produkcyjnych, pomimo ostrej niewydolności finansowej, będącej głównie skutkiem polityki państwa. W tym samym czasie udało się również doprowadzić do szybkiego rozwoju produkcji cywilnej. Nasza praca w tym zakresie została wkrótce uhonorowana złotymi medalami na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Oprócz prototypowych rozwiązań cywilnych przygotowano także nowy czołg Twardy. W tym ostatnim przypadku najważniejsze było przekonanie potencjalnych kupców, że to jest wyrób dobry. Próby poligonowe potwierdziły to ponad wszelką wątpliwość.

Czego się nie udało zrobić? Żałuję tylko jednego: wolnego obszaru celnego. Dzisiaj mogłaby to być wolna strefa ekonomiczna, co dawałoby przedsiębiorstwu, wraz z innymi jego atutami, wielką przewagę strategiczną. Z uznaniem wspominam ludzi, z którymi pracowałem. Dzisiaj myślę o tych, których już między nami nie ma. Andrzeja Bryndygiera, który pełnił funkcję dyrektora handlowego i mojego pierwszego zastępcy. Andrzej wykazywał niespożytą energię, pracowitość i pogodę ducha. Drugą taką osobą był Edward Molinek: osoba niezwykle kompetentna jako mój doradca do spraw rozwoju. Bardzo wiele rzeczy byłoby niemożliwych, gdyby nie on.

Kiedy przyszedłem do Łabęd perspektywa przedsiębiorstwa była bardzo krótka: od wypłaty do wypłaty. Odchodząc, liczyliśmy ją już na miesiąc. Był to bezsprzecznie zbiorowy wysiłek całości załogi. Kadra kierownicza pracowała tak intensywnie jak w niewielu (nawet prywatnych) firmach się pracuje. Dzisiaj chciałbym za to podziękować, również tym, którzy musieli z firmy odejść.

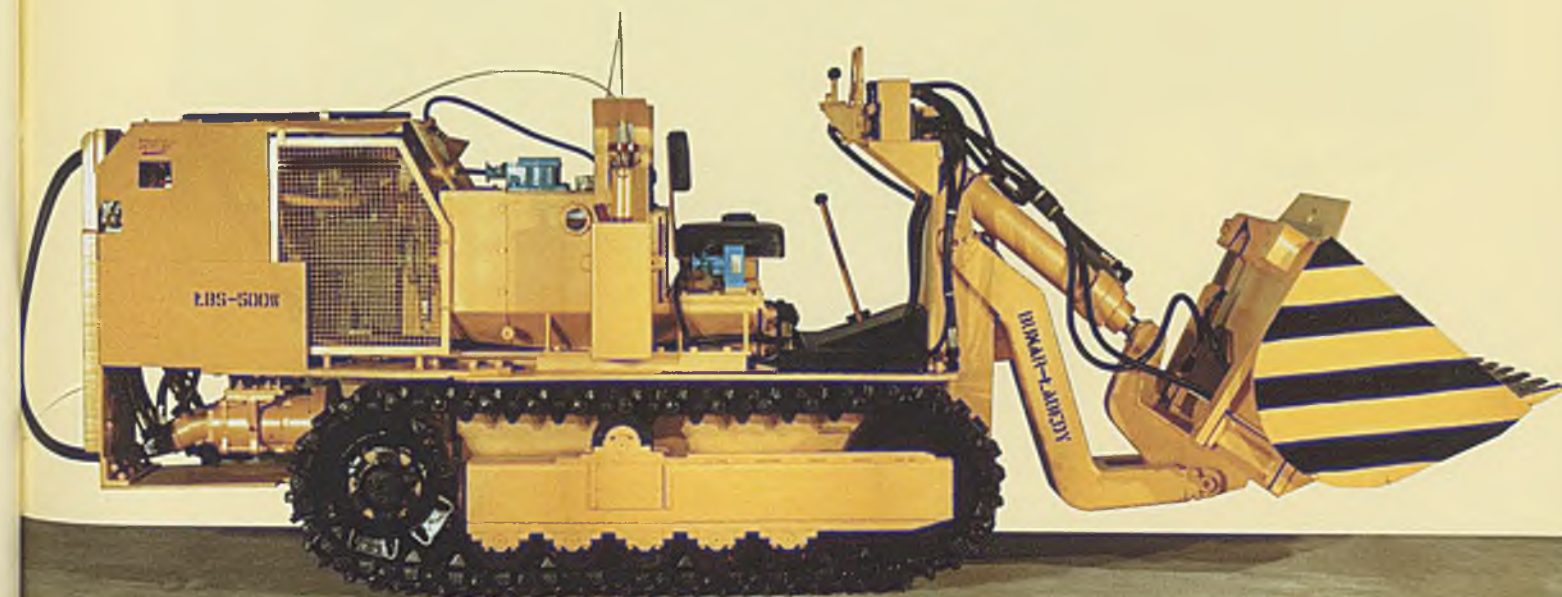
Patrząc na historię Łabęd oczywistym wydaje się jeden wniosek: taki zakład nie może opierać swojego istnienia tylko na jednym rodzaju produkcji, zwłaszcza gdy jest to chi-

metryczny wyrób wojskowy. Jeśli produkcja cywilna spada poniżej 50 proc. powinna zapalać się czerwona lampka i włączyć syrena alarmowa (Wiadomości Metalowca, rok 43, kwiecień 1996, nr 4).

W tym okresie udało się przeprowadzić częściową restrukturyzację produktową przedsiębiorstwa. Oprócz wspomnianych koparek BRAWAL i żurawi DST-402 podjęto produkcję ładowarek bocznie sypiących ŁBS-500 i ŁBT-1200. Na bardzo korzystnych warunkach rozpoczęto trwającą do dziś współpracę w zakresie ram podwozi dźwigów samochodowych realizowanych dla firmy KRUPP i Faun oraz montaż ciężkich wozidel R-32. Naprawa sytuacji przedsiębiorstwa wiązała się także z redukcją zatrudnienia. 2350 osób odeszło z zakładu w ramach zasiłków przedemerytalnych i zwolnień grupowych.

W marcu 1993 roku Eugeniusz Morawski powołany zostaje na stanowisko Dyrektora Departamentu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

Nowym szefem firmy zostaje Henryk Pfeifer. Doprowadza on do zakończenia rozpoczętego wcześniej postępowania ugodowego, od którego zależało istnienie przedsiębiorstwa. Dodajmy w tym miejscu, że było to pierwsze w Polsce rozpoczęte i zakończone sukcesem postępowanie. Nieoceniony wkład pracy w układ z wierzycielami włożyła również ówczesna Główna Księgowa, Jadwiga Rodak oraz podległe jej



szużby finansowe. Ponieważ zespół stanowiły same kobiety, można przypuszczać, iż przygotowanie niezbędnych materiałów odbywało się często kosztem czasu przeznaczonego dla rodziny. Tym bardziej należą im się słowa uznania.

Po przyjęciu przez wierzycieli warunków spłaty długów kombinat wkroczył w nowy etap walki o trwałe i znaczące miejsce na mapie gospodarczej kraju. Rozpoczął się proces komercjalizacji przedsiębiorstwa.

Zapoczątkowaliśmy trwający przez wiele następnych lat proces bardzo głębokiej restrukturyzacji Spółki. Dotyczył on wszystkich składników, poczynając od osobowego, a kończąc na składnikach socjalnego majątku trwałego. Sądzę, że o prowadzonych wówczas procesach w sprawach oddłużenia, odszkodowań, działań układowych i naprawczych można byłoby napisać niejedną książkę i obronić wiele prac magisterskich. W niektórych przypadkach Bumar-Łabędy mógłby stać się tematem głębszych analiz i rozpraw naukowych. O tym dzisiaj również warto pamiętać – wspomina Henryk Pfeifer swój początkowy okres w Bumarze.



CZASEM W GÓRĘ, CZASEM W DÓŁ (LATA 1993-2006)

Lata dziewięćdziesiąte to okres radykalnych reform ekonomicznych oraz, w początkowej ich fazie, obniżania się poziomu produktu krajowego. Recesja, jak nastąpiła w gospodarce była wynikiem rozbieżności pomiędzy popytem a możliwościami wytwórczymi. Sytuacja ta trwała jednak krócej niż w państwach postkomunistycznych i począwszy od 1994 roku PKB zaczął ponownie rosnać. Sprzyjał temu między innymi udział inwestorów zagranicznych w prywatyzacji polskich przedsiębiorstw oraz liberalizacja prawa związana z wprowadzaniem obcego kapitału. I choć była ona często krytykowana, stała się niewątpliwym motorem napędzającym polską gospodarkę. Czynnikiem hamującym jej rozwój były jednak częste zmiany ekip rządzących, co wiązało się niejednokrotnie z odwołaniem od prowadzonej przez poprzedników polityki.

Warunki rynkowe wymuszały efektywniejszą produkcję, a w konsekwencji ograniczenie zatrudnienia,

co spowodowało wzrost bezrobocia. W 1993 roku osiągnęło ono poziom prawie trzech milionów osób. Szacowano, że w 1993 roku 20 proc. ludności kraju żyło poniżej minimum socjalnego.

Jednocześnie w stosunku do przedsiębiorstw prowadzi się skrajnie restrykcyjną politykę finansową, mającą teoretycznie wymusić ich większą efektywność, w rzeczywistości prowadzącą do upadku zakładów deficytowych lub zadłużonych.



▲
Wydział 360, obecnie ZKS

Polska coraz bardziej *otwiera się* na zachód, znacznie poprawia swoje stosunki ze Stanami Zjednoczonymi. Doprowadza to do jej integracji z gospodarczymi i wojskowymi strukturami państw spoza bloku wschodniego. 12 marca 1999 roku rząd Jerzego Buzka zakończył proces wprowadzenia Polski do NATO. 1 maja 2004 roku Polska stała się członkiem Unii Europejskiej. W tym czasie wojsko polskie uczestniczy w szeregu misji pokojowych. Od 2003 roku żołnierze polscy stanowią trzon wielonarodowej dywizji w Iraku, która czuwa nad przywróceniem ładu w tym rejonie świata.

Szukanie nowych dróg

W 1992 roku Dyrektor, Rada Pracownicza oraz działające w firmie związki zawodowe wspólnie zwróciły się do Ministra Przekształceń Własnościowych z wnioskiem o przekształcenie Kombinatów Urządzeń Mechanicznych *Bumar-Łabędy* w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Celem przekształcenia miało być dostosowanie przedsiębiorstwa do wymogów gospodarki rynkowej.

W oparciu o opracowany i przyjęty program restrukturyzacji zdiagnozowano stan przedsiębiorstwa, wymieniono wyższą kadrę kierowniczą i wprowadzono zarządzanie przez cele.

W obszarze działań prawno-organizacyjnych i ekonomicznych uruchomiono i konsekwentnie kontynuowano wewnętrzny proces naprawczy przy akceptacji Ministerstwa Przemysłu i opracowano *Biznes plan na lata 1991-93*.

Na zlecenie Agencji Restrukturyzacji Przemysłu brytyjska firma *WS Atkins Int.* opracowała *Studium restrukturyzacyjne*. W czerwcu 1992 roku zawarto układu

z wierzycielami. Poprzez wyodrębnienie ze struktur kombinatu pięciu samodzielnych przedsiębiorstw dokonano podziału firmy. Zredukowano stan zatrudnienia w firmie o około 35 proc. Zaprzestano finansowania bazy socjalno-bytowej oraz zintensyfikowano, mimo bardzo trudnej sytuacji finansowej, działania zmierzające do przebudowy programu produkcji.

Wyniki tych prac, w części dotyczącej produkcji katalogowej, eksponowane na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1992 roku przyniosły sukces w postaci dwóch Złotych Medalii Międzynarodowych Targów Poznańskich, przyznanych za koparki *BRAWAL 1611* i *4011* oraz żuraw szosowo-terenowy *DUT-300*. Firma zaczęła prezentować nowe propozycje w zakresie produkcji cywilnej.

Zauważalna dynamika zmian przedsiębiorstwa przyciągnęła do współpracy uznane firmy zachodnie, jak *KRUPP*, *VOLVO*, *MAN*.

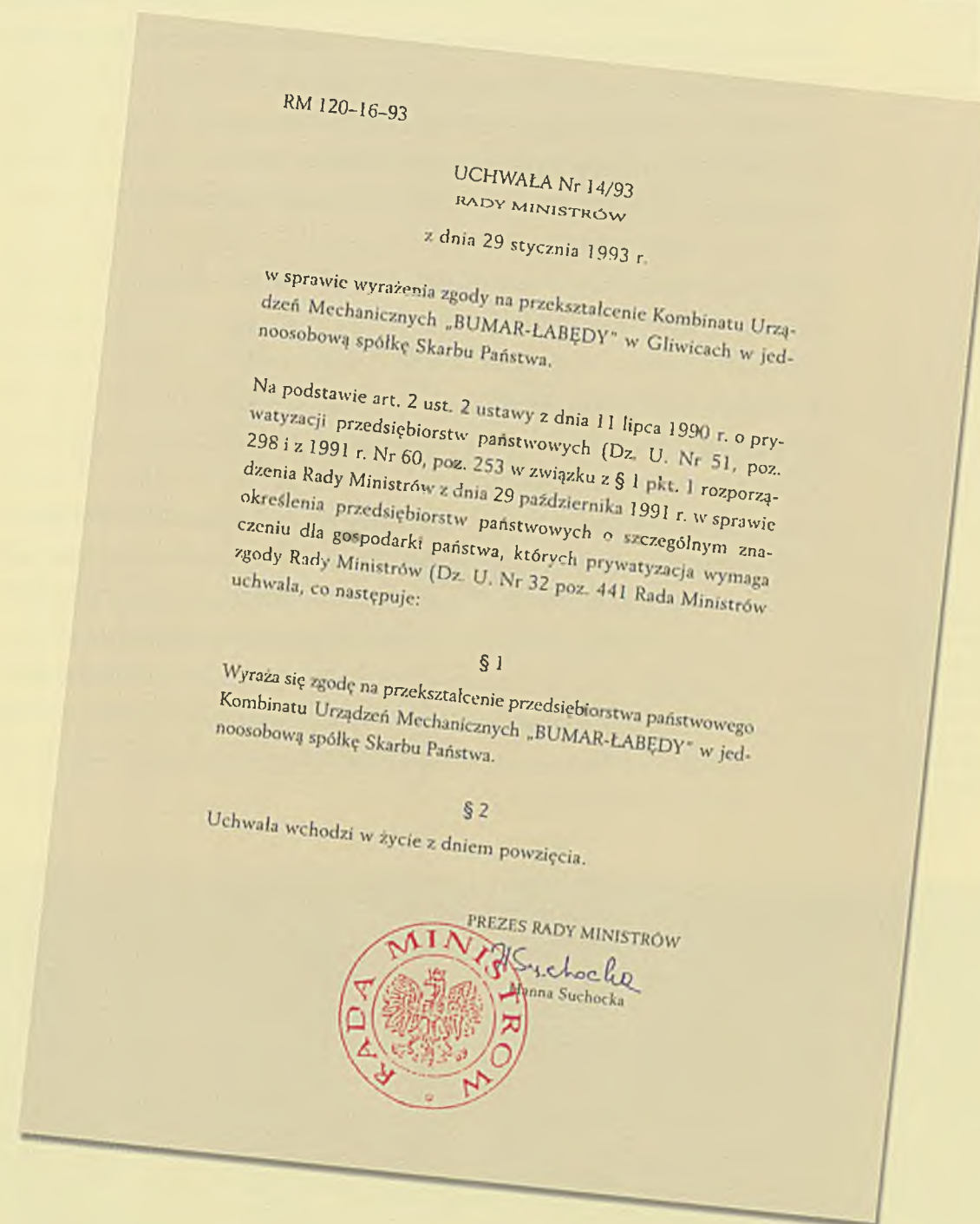
W 1993 roku Zakłady zostały laureatem II edycji konkursu *Teraz Polska* za koparkę *BRAWAL 1611*



Program restrukturyzacji KUM *Bumar-Łabędy* wyróżniony został w konkursie organizowanym przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Agencję Restrukturyzacji Przemysłu.

Kolejne fazy przebudowy przedsiębiorstwa i przekształceń konsultowano na bieżąco ze Związkami Zawodowymi i Radą Pracowniczą.

29 stycznia 1993 roku Rada Ministrów wyraziła zgodę na przekształcenie Kombinatów Urządzeń Mechanicznych *Bumar-Łabędy* w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa.





Akt notarialny z 19 kwietnia uprawomocnił decyzję i 1 lipca 1993 roku rozpoczęło funkcjonować nowe przedsiębiorstwo o nazwie: Zakłady Mechaniczne Bumar-Łabędy Spółka Akcyjna, w skład której weszły:

- ▶ Zakład Konstrukcji Spawanych (na bazie W-300 i 360);
- ▶ Zakład Montażu Maszyn Budowlanych (na bazie W-480);
- ▶ Zakład Elementów Tłocznych i Konstrukcji Spawanych (na bazie W-220);
- ▶ Centrum Odlewnictwa (W-100, 730);
- ▶ Centrum Przekładni i Hydrauliki (W-410, 420, 430, 440, 230, 210);
- ▶ Centrum Remontowe (810, 820, TM);
- ▶ Centrum Energetyczne (910, 920, 930, 940, TE);
- ▶ Centrum Narzędziowe (710, 720);
- ▶ Samodzielny Wydział Montażu (W-500 i 530);
- ▶ Samodzielny Wydział Wozideł.

Poprzez własne służby handlowe i marketingowe oddziały spółki samodzielnie znajdowały partnerów produkcji i potencjalnych klientów. Także w spółce-matce

zintensyfikowano działania w tym zakresie. Główną uwagę zaczęto kierować na pozyskiwanie nowych kontaktów, bowiem do sprzedaży oferowano wyroby, na które zmalało zapotrzebowanie lub istniała duża cenowa konkurencja. Każdy potencjalny klient traktowany był ze szczególną starannością, a liczne pokazy sprzętu, jakie organizowano, na stałe weszły do programów wizyt.

O ciężkiej sytuacji przedsiębiorstwa niech świadczy fakt, że w latach 1993-2002 firmą kierowało aż pięciu prezesów oraz dwóch pełniących obowiązki. Jeden z nich po zapoznaniu się z sytuacją zakładu i spotkaniu z kierownikami w sobotę, już w poniedziałek złożył rezygnację.

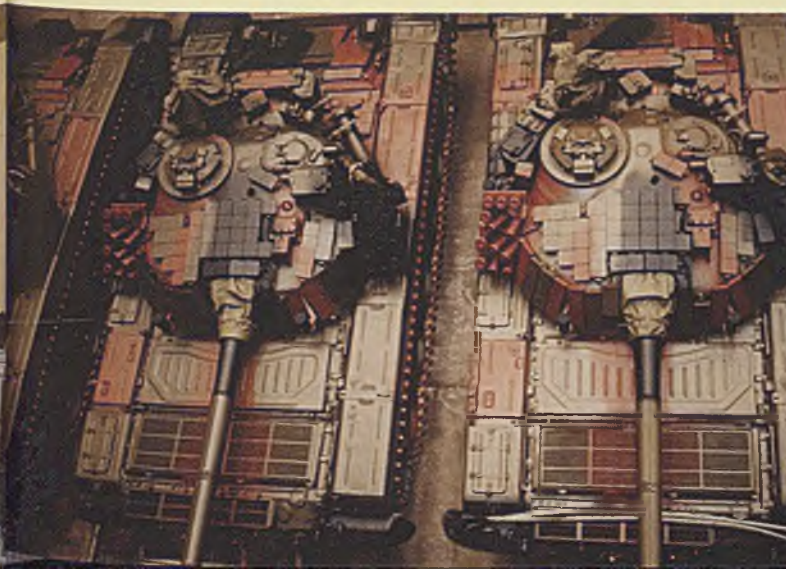
Szansą była sprzedaż zespołów i części zamiennych. Były to znaczące pozycje. Rynek kierował się jednak swoimi prawami. Niektóre centrale handlu zagranicznego sięgnęły do zapasów armijnych, składów i magazynów w kraju i zagranicą, i nasze oferty przestały być konkurencyjne. W przetargach wystąpiła konkurencja polsko-polska.

Trudny okres w funkcjonowaniu zakładu trwał nadal. Lawinowo rosące długi z tytułu zobowiązań publiczno-prawnych oraz należności wynikające z układu zawartego z wierzycielami sprawiały, że nad firmą zaczęło wisieć widmo upadłości.

Mimo tych trudności i niepewnej perspektywy podjęto próbę modernizacji wyrobu zasadniczego, prezentując na początku lat dziewięćdziesiątych wersję czołgu PT-91, który już na samym początku zyskał przydomek *Twardy*.

Na początku lat dziewięćdziesiątych w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Urządzeń Mechanicznych w Gliwicach, bazując na polskiej myśli technicznej pod merytorycznym nadzorem, korzystając z funduszy ówczesnego Departamentu Rozwoju i Wdrożeń (obecnie Departament Polityki Zbrojeniowej) zrealizowano projekt czołgu pod kryptonimem *Wilk*. Podpisane z OBRUM oraz Wojskowym Instytutem Techniki Pancernej i Samochodowej w Sulejówku umowy (do których dołączyły też Wojskowy Instytut Techniczny Uzbrojenia z Zielonki oraz Państwowe Centrum Optyki) umożliwiły powstanie czołgu PT-91, który produkowany i oferowany jest do dnia dzisiejszego. Jest to jak dotychczas jedyna wdrożona do produkcji modernizacja czołgu T-72M1.

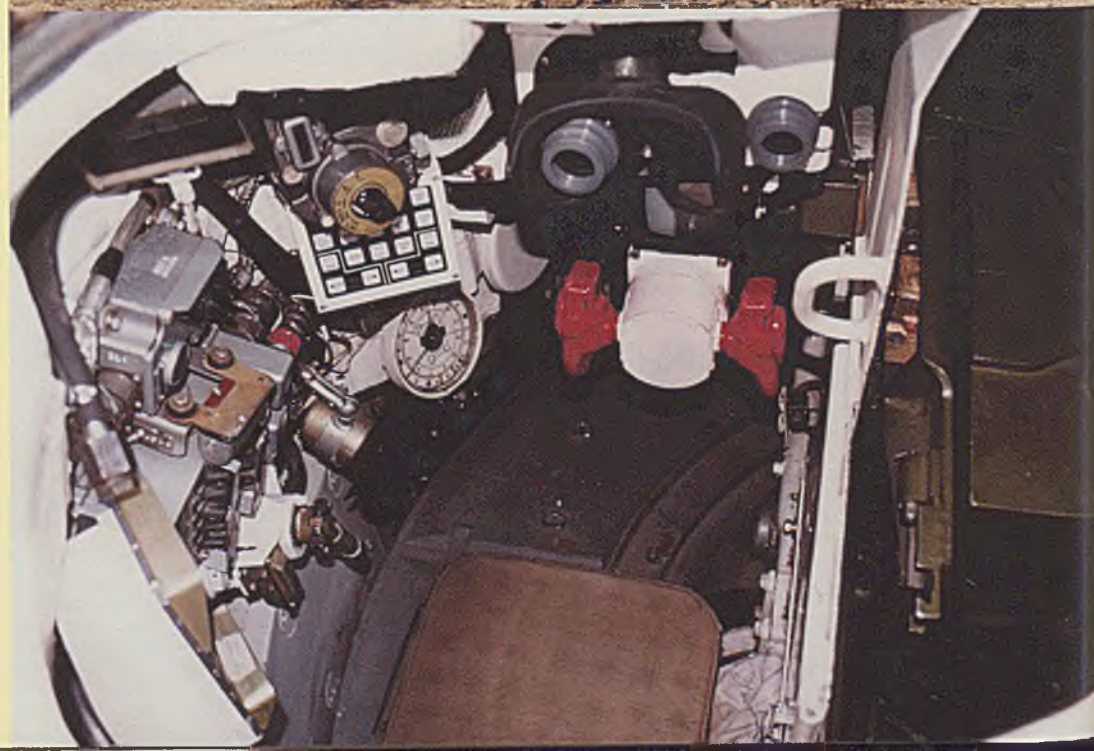
Dokonana modernizacja czołgu T-72, jaką podjęły Słowacja i Czechy praktycznie nie doczekała się finalizacji w postaci produkcji seryjnej. Była Jugosławia już w momencie uruchomienia produkcji na bazie licencji czołgu T-72M1 wprowadziła do jego konstrukcji własne rozwiązania, produkując czołg M-84 i później M-84A. Na Ukrainie powstał czołg T-72AG, a następnie T-84. Nie są to jednak czołgi produkowane w znaczących ilościach. Ciekawostką może być fakt, że produkcję licencyjną czołgu T-72M1 uruchomiły Indie i były znaczącym jego producentem.



►
Pierwsza prezentacja
PT-91 w łąbeńskim lesie



132



►
Wnętrze przedziału
bojowego czołgu

Do czołgu PT-91 wprowadzono zmodernizowany dalmierz laserowy TPD-K1M, termowizyjny celownik działonowego, pasywne noktowizory dla dowódcy, działonowego i kierowcy. Pancerny ERAWA, silnik S12U o mocy 850 KM, sygnalizator opromieniowania laserowego, szybko działający układ przeciwpożarowy, radiostacja cyfrowa, zmodyfikowane układy – paliwowy i sterowania rozruchem znacznie poprawiają jego walory taktyczno-techniczne. Opcjonalnie czołg może być wyposażony w gąsienice z nakładkami gumowymi, które umożliwiają jazdę po drogach asfaltowych.

133

Ocena wartości bojowej czołgów jest bardzo trudna. Istnieje wiele metod, które pozwalają porównywać różne typy wozów, ale nie są one jednak do końca obiektywne. Dużo łatwiej można dokonać porównania czołgów tej samej rodziny. Korzystając z *Metodyki przyspieszonej oceny podstawowych właściwości pojazdów techniki pancernej* (określanie wskaźnika efektywności) dokonano porównania wskaźników dla czołgów rodziny T-72 oraz czołgu PT-91. Według zasad tej metodyki wartości zawarte w tabeli oznaczają ile razy mniej czołgów nowszego typu należy użyć do wykonania takiego samego zadania bojowego.

Wynika z tego, że jeden PT-91 zastępuje 2,15 czołgu T-72.

Z początkiem lat dziewięćdziesiątych najnowszą propozycją *Bumaru* w zakresie czołgów średnich zainteresowała się armia malezyjska. Nad zawarciem kontraktu w *Bumarze* pracowano z przerwami dziewięć lat.

Piotr Oleksy tak wspomina tamte chwile:

Rok 1993, Listopad. Warszawa. CENZIN. Malajowie, a raczej Malaj i malajski Chińczyk. Znak burzliwej historii tego kraju usytuowanego na ważnym szlaku handlowym z Europy do Chin i Japonii. Agenci.

Malezja chce kupić czołgi – twierdzą. Nowoczesne czołgi średniej wielkości, bo tylko takie mogą się poruszać na większości terytorium kraju. Podobno Polska ma, co zaoferować. Ma program unowocześnienia, T-72. Są szybcy. O tym, że Malezja chce stworzyć docelowo trzy brygady zmechanizowane, „Jane's” pisał zaledwie kilka miesięcy wcześniej.

Rozmowy. Nie łatwe. My chcemy już podpisywać kontrakt. Oni są powściągliwi. W końcu jakiś konsensus. W grudniu wyjeżdża delegacja celem omówienia planu działań. Oczywiście wiozą ze sobą prawie gotowy kontrakt. Na próżno. W Ministerstwie Obrony Malezji zapadają jednak ustalenia. W kwietniu sympozjum z techniczną prezentacją oferowanego sprzętu. W czerwcu sprzęt ma być dostarczony na próby do Malezji. (...)

W lipcu pojazd wraz z całym zapleczem technicznym, narzędziami i częściami zapasowymi oraz obsługą serwisową jest gotowy do wysyłki. Ma lecieć. Nie ma czasu... Słowacy już prowadzą w Malezji próby, na szczęście – standardowego T-72. Wcześniej

Typ czołgu	Wskaźnik Wm
T-72	1,00 (baza)
T-72M1	1,15
T-72S	1,65
T-72S1	1,85
PT-91	2,15

jednak sympozjum, prezentacja programu modernizacji T-72 do poziomu PT-91. (...) Chyba wypadło dobrze. Jest zainteresowanie i potwierdzenie potrzeby pilnego przeprowadzenia prób w Malezji.

Lotnisko wojskowe. Gdzieś w Polsce. Ruslan, TU-124. Potężna maszyna. Przyjmuje na swój pokład czołg, tony sprzętu i amunicji. Majestat i potęga. Zamyka rampy i podnosi dziób. Jest gotowy do startu. Czeką na odpowiedni czas. Wszystko musi odpowiadać pozwoleniom i uzgodnieniom z władzami kontroli przestrzeni powietrznej.

Malezja, późny wieczór. Wojskowa część międzynarodowego lotniska pod Kuala Lumpur, stolicą królestwa Malezji. Czekamy. Władze celne, kolumna pojazdów wojskowych. Rośnie napięcie.

– Już powinien być.

– O! Jest!

– Nie. To 747.

W końcu jakiś odmienny odgłos silników. Narasta, potężnieje.

– To już musi być TU-124.

I jest. Wszyscy wokół nie mogą wyjść z podziwu. Jak taki olbrzym może latać? Samolot staje. Majestatycznie, kręcąc śrubami goleni kół jezdnych obniża dziób. Po czym zaczyna go podnosić. Opada rampa. Zaczynamy wyładunek.

Taki był początek. Potem blisko półtora miesiąca prób i testów. Początek to strzelanie. Poligon w Asahan. Wokół dziewicza dżungla. W dzień upał. W nocy ciemno i mnóstwo dziwnych odgłosów. (...)

Decyzji ciągle brak. Brak, bo nagle okazało się, że klient nie ma pieniędzy. Malezja spłaca wcześniejsze zakupy na wyposażenie armii, lotnictwa i marynarki. Czas przywieźć sprzęt z powrotem do Polski. Nie można już dłużej naciągać międzynarodowych przepisów handlowych.

Przychodzi rok 1997. W Azji Południowo-Wschodniej zaczyna się kryzys walutowy. Trzeba czekać. Rok 1999. Odżywają nadzieje. Wskaźniki ekonomiczne zaczynają piąć się

w górę. My zaczynamy lobbying polityczny. Minister, premier, prezydent, rewizyta króla. Pojawiają się Rosjanie. Nie zostali zachęceni, mimo to przeprowadzają próby. Zapala im się silnik. Kolejny konkurent – Ukraina. Przywożą T-80. Pojazd zabezpieczenia technicznego. Przeprowadzają próby. Nie umieją trafić w cel. (...)

Znowu wizyty oficjalne na szczeblu rządowym. W końcu zasiadamy do stołu. Lista żądań. Power-Pack, komunikacja Thales, SKO SAGEM, System Zarządzania Polem Walki, zapasowy agregat prądowłórczy, klimatyzacja i wiele innych systemów. I detali.

– Zintegrujecie?

– Tak, zintegrujemy.

– Dobrze, przedstawcie ofertę.

Początek roku 2002. Przedstawiamy ofertę. Zaczynają się negocjacje.

(...) jest kontrakt. Kwiecień 2003. Zaczynamy. Jeżeli podolamy – Bumar-Łabędy będzie miał w swoim pakiecie bardzo nowoczesne wyroby, dla których właściwie nie istnieje żadna konkurencja. Jest perspektywa rozwoju na ładnych kilka nadchodzących lat. Mamy wreszcie naszą przyszłość w swoich rękach.

11 kwietnia 2003 roku warszawski Bumar Sp. z o.o. podpisał kontrakt – okrzyczany przez media mianem kontraktu stulecia – na dostawę sprzętu pancernego dla armii malezyjskiej. Zakłady Mechaniczne są głównym realizatorem tego kontraktu.

Obejmuje on cztery główne wyroby: czołg PT-91M, wóz zabezpieczenia technicznego WZT-4, most czołgowy PMC-Leguan oraz wóz inżynierski MID-M (produkt OBRUM-Gliwice). Każdy z tych wyrobów musiał być skonstruowany praktycznie od podstaw ze względu na specyficzne wymagania techniczne kontrahenta.

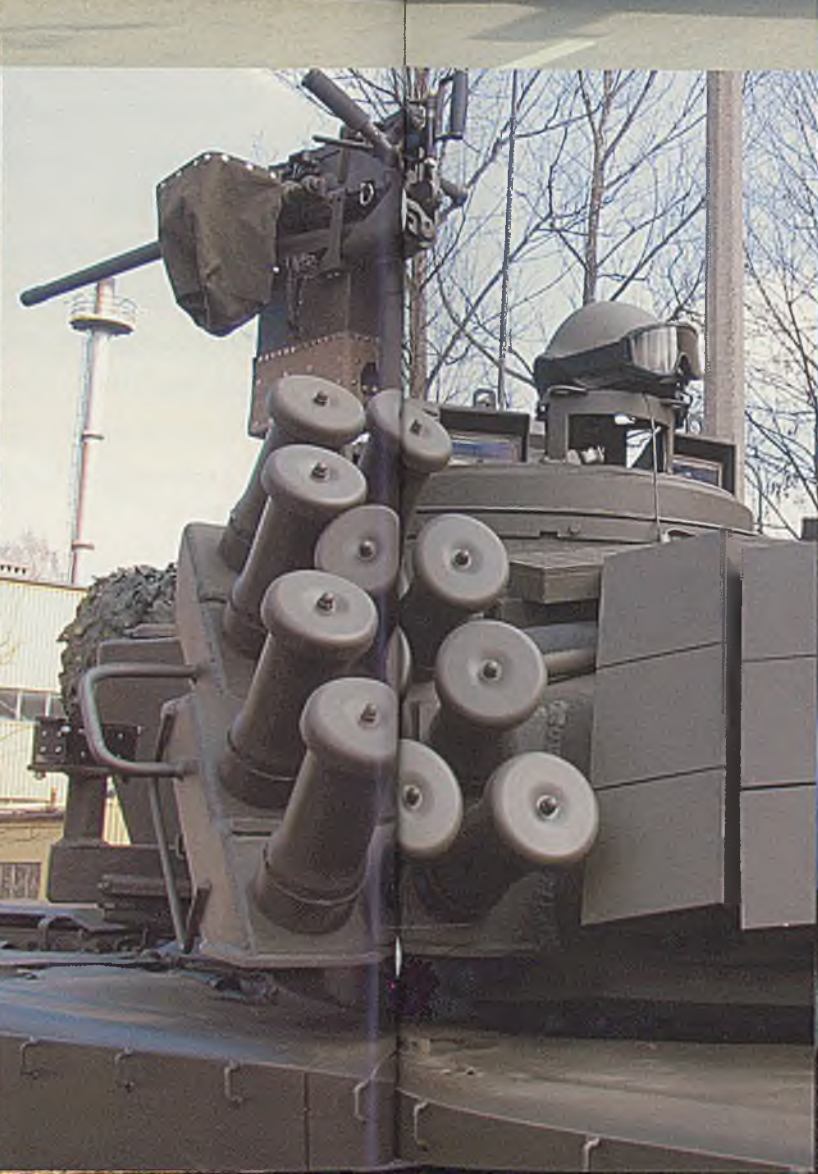
24 sierpnia 2005 roku z lotniska w Pyrzowicach do Malezji odleciał kolejny samolot transportowy, unosząc w powietrze, przygotowany zgodnie z życzeniami klienta, czołg PT-91M.

31 sierpnia polski czołg został po raz pierwszy zaprezentowany publicznie, otwierając rzut kolowy defilady wojskowej w Kuala Lumpur z okazji święta niepodległości Malezji.

Zdjęcie przedstawia moment podpisania kontraktu malezyjskiego w Kuala Lumpur. Ze strony polskiej kontrakt podpisali: Prezes PHZ Bumar, Roman Baczyński; Wiceprezes Andrzej Spis oraz Prezes ZM Bumar-Łabędy S.A., Artur Trzeciakowski w obecności Ministra Obrony Narodowej Jerzego Szmajdzińskiego i Wiceministra Gospodarki Andrzeja Szarawarskiego

▶ Czołg PT-91 na poligonie w Drawsku Pomorskim





Wzbudził on zrozumiałą sensację wśród widzów – jest to wszak najpotężniejszy wóz bojowy malezyjskiej armii. Prezentacja wozu wywołała także duże zainteresowanie w całym regionie Azji Południowo-Wschodniej, odnotowały ją wszystkie liczące się lokalne serwisy informacyjne, wywołała też dyskusje na militarnych forach internetowych – pisał Andrzej Kiński w *Nowej Technice Wojskowej*.

Na początku września czołg rozpoczął cykl intensywnych prób w ekstremalnych warunkach terenowych i klimatycznych Malezji.

Bardzo ważnym dla labędzich handlowców rynkiem zbytu sprzętu pancernego są także Indie. Jeśli spojrzeć na wzajemne kontakty obu partnerów to wydawać się może, że współpracują od zawsze. Koparki i żurawie ze znakiem labędzia, a nade wszystko sprzęt dla Indyjskiej Armii doskonale znane są na tamtym rynku.

W 1990 roku strona indyjska wyraziła chęć zakupu wozów zabezpieczenia technicznego WZT-3. Zgodnie z procedurami tego kraju każdy nowy wyrób, który ma wejść na stan armii i który staje do przetargu musiał przejść i zaliczyć szereg prób na terenie Indii. W lipcu 1990 roku wyjechała do Indii grupa zakładowych specjalistów z zadaniem przeprowadzenia akwizycji wyrobu WZT-3 na rynku indyjskim. Celem wyjazdu było zapoznanie klienta z wozem przed ewentualnym zawarciem kontraktu.

Próby zakończono w styczniu 1991 roku z ogólnym wnioskiem delegacji ujętym w sprawozdaniu: *Wyrób spełnia wymagania stawiane przez użytkownika. Jest szansa na zawarcie kontraktu. Sprawy jednak zaczęły się przeciągać.*

Do podpisania kontraktu z Bharat Earth Movers Limited (BEML), który jest partnerem indyjskiego MON, doszło dopiero w kwietniu 1999 roku. Do tego czasu armię indyjską w wozy

Wóz zabezpieczenia technicznego WZT-3 powstał na bazie specjalnie skonstruowanego podwozia czołgu PT-91. Jego głównym przeznaczeniem jest obsługa techniczna czołgów biorących udział w działaniach bojowych. Dzięki dużej uniwersalności i łatwości adaptacji może on być wykorzystany do każdego rodzaju specjalistycznych prac technicznych i ratowniczych, w tym chemicznych i przeciwpożarowych. WZT-3 może pracować w różnicowanych warunkach klimatycznych, w zakresie temperatur od -25°C do $+50^{\circ}\text{C}$. WZT-3 jest szczególnie efektywny jako pojazd towarzyszący i aktywnie zabezpieczający działania jednostek pancernych w trudnych warunkach współczesnego pola walki.





zabezpieczenia technicznego zaopatrywali Słowacy. Zakłady ZTS *Martin* dostarczyły 113 sztuk VT-72B, odpowiedników polskich WZT-3. *Bumarowi* udało się włączyć do negocjacji. W nowym przetargu na 87 wozów strona polska miała dostarczyć 44 sztuki, a reszta przypadła Słowakom. Był to wielki sukces zakładu, w imieniu którego transakcję przygotowali i wynegocjowali: Karol Chodkiewicz, Grzegorz Małyska i Piotr Oleksy, który razem z wiceprezesem ds. Handlowych Piotrem Zaborowskim kontrakt podpisał. Niestety, wtedy dopiero pojawiły się kłopoty. Związane one były z finansowaniem kontraktu. BEML wpłacił do Banku Handlowego w Warszawie 10 mln dolarów zaliczki. Miała ona sfinansować produkcję pierwszej partii wozów. Jednak ze względu na katastrofalną sytuację finansową *Bumaru* bank uzależnił wypłatę tych środków od wydania gwarancji na wykonanie kontraktu. Aby sprostać wymogom banku rozpoczęto gorączkowe poszukiwania porę-

czyciela gwarantującego zwrot zaliczki, w przypadku gdyby *Łabędy* nie wywiązały się z realizacją zamówienia. Nie było to łatwe, poszukiwania trwały rok i trudno wymienić wszystkie firmy i agendy rządowe, do drzwi których pukano. Ostatecznie, w 2000 roku zakończono rozmowy z PHZ *Bumar* z Warszawy i stał on się głównym operatorem kontraktu. Pierwsze wozy dotarły do Indii w styczniu 2001 roku, a z początkiem lutego zostały przetransportowane z Bombaju do bazy CAFVD w Kerkee – dzielnicy Pune. Od tej pory Pune stała się bazą dla naszego serwisu i z niewielkimi przerwami na pobyt

w Kolar Gold Fields (w jednym z zakładów produkcyjnych BEML-a) jest nią do dnia dzisiejszego.



◀ WZT-3, przedział mechanika-kierowcy



W tym okresie przebywali i brali udział w przekazywaniu wozów oraz szkoleniu załóg indyjskich specjaliści z Łabęd: Wiesław Folmer, Henryk Gnilka, Krzysztof Średziński, Jan Panek, Sławomir Jagosz, Czesław Baran, Janusz Mrzyglód, Krzysztof Chejdys, Ryszard Muszyński, Marek Wójt, Czesław Resel, Jan Waleszczyński i Tadeusz Rembisz.

Kolejny kontrakt na dostawę 80 sztuk WZT-3 został podpisany 20 kwietnia 2002 roku (nomen omen dokładnie w 51. rocznicę powstania Zakładów). Negocjowano go już

i podpisano przy udziale PHZ *Bumar*, reprezentowanym przez dyrektora Urszulę Ściborowską i wiceprezesa Andrzeja Spisa. Ze strony Łabęd kontrakt podpisał prezes Artur Trzeciakowski oraz wiceprezes Edward Krząkała.

W Indiach trwały negocjacje dotyczące warunków zawarcia drugiego kontraktu na dostawę 80 sztuk WZT-3. Rozmowy były trudne. Stawiane przez stronę indyjską wymagania oraz niemożność ich spełnienia groziły nawet zerwaniem negocjacji. Sprawa się przeciągała. Tymczasem krajowe media w formie „newsa” podały już informacje o podpisaniu kolejnego kontraktu. Sytuacja była nie do pozazdroszczenia. Negocjatorzy zostali przyparci do muru. Jak wspomina Wiceprezes ds. Handlowych Sławomir Jagosz: – Za wszelką cenę należało wrócić z tarczą, a nie tłumaczyć się przed całym krajem, że spektakularny sukces polskiej zbrojeniówki to tylko dziennikarska kaczka... Jednak udało się. Tym razem całe zamówienie trafiło do Polski.



Następny kontrakt na dostawę 228 sztuk WZT-3 został podpisany 30 marca 2004 roku. Ze strony PHZ *Bumar* kontrakt był negocjowany przez Dyrektora Urszulę Ściborowską oraz Dyrektora Aleksandra Jodko. Ze strony ZM *Bumar-Łabędy* w pracach uczestniczył Sławomir Jagosz. Kontrakt podpisali: Prezes PHZ *Bumar* Roman Baczyński wraz z zastępcą Andrzejem Spisem oraz Prezes Artur Trzeciakowski z ZM *Bumar-Łabędy* S.A. Zobligowano w nim również stronę polską do przeszkolenia specjalistów indyjskich pod kątem przygotowania do uruchomienia produkcji podzespołów.

Operacja zwana od tej pory *indianizacją wyrobu* polegała na przekazaniu dokumentacji konstrukcyjnej i technologicznej oraz norm. Wzięli w niej udział Alojzy Jurczyga z Biura Konstrukcyjnego oraz Grażyna Kowolik z Działu Sprzedaży. Podczas pobytu



w Kolar Gold Fields dokonano weryfikacji i aktualizacji 70 grup konstrukcyjnych. Pierwszy etap indianizacji został opanowany technologicznie i produkcyjnie. Występujące na początku problemy rozwiązano poprzez dostarczenie dodatkowych procesów technologicznych, wprowadzenie zmian lub materiałów zastępczych.

W chwili obecnej kontrakt jest w połowie realizacji. Wysyłki prowadzone są etapami, po uprzednim odbiorze przez inspektorów ze strony zamawiającego. Transport odbywa się drogą morską i trwa około sześciu tygodni. Zakończenie realizacji kontraktu

przewidziane jest na marzec 2007 roku. Marzeniem wielu osób w firmie są kolejne zamówienia ze strony indyjskiego partnera. I z pewnością zakład ma na nie szanse...

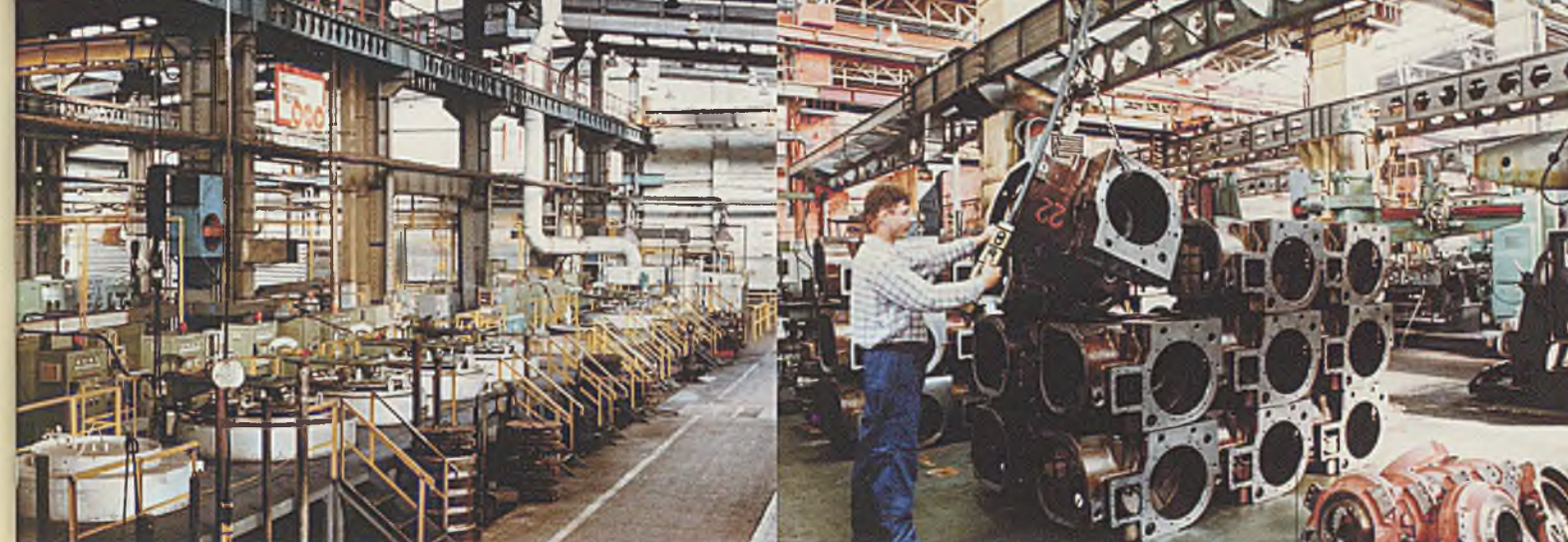
16 marca 2002 roku Prezesem Zarządu Spółki zostaje Artur Trzeciakowski, dotychczasowy Wiceprezes ds. Finansowych.



Artur Trzeciakowski tak zapamiętał pierwsze dni na nowym stanowisku: Walne powołujące mnie na prezesa Bumaru odbyło się w sobotę, natomiast informacja o tym fakcie dotarła do mnie telefonicznie w późnych godzinach popołudniowych w poniedziałek. Zaś już w środę podejmowałem ministra obrony Malesji w naszych zakładach. A następnego dnia w Warszawie miałem przyjemność spotkać się z premierem Malesji. Niezły start.

Jedną z pierwszych decyzji, jaką podjął wtedy zarząd było wystąpienie z wnioskiem do Walnego Zgromadzenia o wyrażenie zgody na prowadzenie dalszej działalności przez spółkę, mimo, iż jej strata przewyższała dopuszczone prawem limity. Na poparcie wniosku przedstawiono *Kierunki działań umożliwiające dalsze funkcjonowanie ZM Bumar-Łabędy S.A.* 28 maja wniosek uzyskał akceptację.

Zarząd przygotował program naprawczy. *Nie będę ukrywał, że wykorzystując również niektóre pomysły z wcześniejszych opracowań – wspomina Joachim Szyroki, Wiceprezes ds. Zarządzania. – Przed przedstawieniem go do akceptacji przeprowadzono szereg rozmów z potencjalnymi prezesami mających powstać nowych spółek. Wynikiem*



takich rozmów była między innymi rezygnacja z utworzenia Zakładu Obróbki Ciepłno-Chemicznej (hartowni) i włączenie jej w strukturę ZPiH, ale za to przyspieszono o trzy miesiące powstanie Zakładu Produkcji Form, nie bez oporu potencjalnego prezesa.

W pierwszym podejściu zrodził się problem przekonania warszawskiego Bumaru co do słuszności budowy holdingu w oparciu o cztery podstawowe spółki produkcyjne. W opinii Bumaru jako lidera Grupy Kapitałowej Pancerno-Amunicyjno-Rakietowej wystarczyło wyłączyć jedynie Zakład Produkcji Specjalnej i wnieść go do tworzonej Grupy, a elementy niezbędne do montażu wyrobów kupować od innych dostawców. Po kilku miesiącach trudnych negocjacji udało się przekonać przedstawicieli PHZ Bumar do pierwotnej koncepcji.

Dzień 30 grudnia 2002 roku przejdzie do historii firmy jako dzień powstania sześciu nowych spółek, co – na dobrą sprawę – rozpoczęło właściwy proces restrukturyzacji. Cała procedura zawiązania spółek przed notariuszem rozpoczęła się w godzinach rannych, a zakończyła późnym wieczorem. Nie obyło się, oczywiście, bez problemów. Pracownicy spółek, którzy również obejmowali udziały, byli *ściągnięci* z domów ze świąteczno-noworocznymi urlopów.

W sukurs działaniom zarządu przyszła rządowa strategia przekształceń w przemyśle obronnym oraz ustawa oddłużeniowa ministra Kołodki. W ramach tej ustawy złożono wnioski do ośmiu organów restrukturyzacyjnych i uzyskano w grudniu 2002 roku pięć decyzji o wszczęciu postępowania na kwotę ponad 100 mln złotych. W celu pozytywnego zakończenia tego procesu konieczne było wpłacenie kwoty ponad 95 mln złotych z tytułu należności nie podlegających restrukturyzacji, w tym głównie na ubezpieczenia społeczne pracowników.

W trybie indywidualnym zrestrukturyzowano zadłużenie wobec gmin Pyskowice i Szczekociny, uzyskując umorzenie na kwotę około 0,5 mln złotych. Dokonano zbycia nieruchomości byłego Wydziału Zamiejscowego w Szczekocinach za 1,2 mln złotych, a uzyskane tą drogą środki przekazano na konto ZUS na spłatę zaległych zobowiązań. Część zobowiązań podatkowych w stosunku do gminy Gliwice uregulowano przekazując miastu koparkę BRAWAL o wartości 1,2 mln złotych, która pracuje na miejskim wysypisku śmieci. A także oddając drogę *czołgową*, która od 2005 roku nosi

już oficjalnie taką nazwę. Wpłacono gotówką 5,3 mln złotych resztę zadłużenia Prezydent Miasta Zygmunt Frankiewicz umorzył.

W marcu 2003 roku Zarząd wystąpił z wnioskiem do Ministerstwa Skarbu Państwa o udzielenie pomocy publicznej na kwotę 95 mln złotych w formie pożyczki lub dokapitalizowania, między innymi z przeznaczeniem na spłatę zobowiązań publiczno-prawnych. 31 lipca 2003 roku po trzydniowych podróżach na trasie Gliwice-Warszawa-Gliwice i całonocnych pracach sztabu ludzi pomoc w formie pożyczki została udzielona.

Nie mniejsze znaczenie dla sukcesu procesu restrukturyzacji miało zawarcie dwóch dużych kontraktów eksportowych z Indiami i Malezją.

Wspomina Walentyna Grubel, szefowa Działu Organizacji: *Jest 31 lipca 2003 roku.*

W latach 2002-03 spędzaliśmy w pracy ponad 12 godzin dziennie wspólnie z naszymi najbliższymi współpracownikami, by przygotować wszystkie niezbędne dokumenty, a były ich setki – wspomina Artur Trzeciakowski. – W pierwszych dwóch latach szefowania przejechałem, w sprawach firmy, na trasie Gliwice-Warszawa-Gliwice ponad 200 tys. kilometrów. Żartowaliśmy wtedy, że będzie trzeba wynająć dla mnie mieszkanie w Warszawie.

Zespół pracowników na czele z prezesem postawiony na baczność. Dlaczego? 1 sierpnia w MSP ma być podpisana umowa o udzielenie pomocy publicznej w formie pożyczki z przeznaczeniem na restrukturyzację. Bez tego wsparcia funkcjonowanie naszej spółki było co najmniej niepewne.

Złożony w marcu wniosek wymagał uzupełnienia i skorygowania, czyli w sumie przygotowania na nowo. Wniosek był skomplikowany i wymagał żmudnych wyliczeń, a czasu na to było niewiele, bo 12 godzin.

Już w godzinach popołudniowych wszyscy byli zmęczeni i głodni, a prace posuwały się bardzo wolno. Kawa i herbata nie wystarczały. W godzinach późno-

nocnych prezes Trzeciakowski postanowił nasz zespół doenergetyzować pizzą, która smakowała tak, jakby było to najwykwintniejsze danie na świecie. Nastąpiło chwilowe odprężenie i przez czas konsumpcji nikt się nie denerwował i nie kłócił. Z nowym zapalem przystąpiliśmy do pracy. Przełomową godziną była druga nad ranem, ponieważ nasze mózgi domagały się odpoczynku.

Godzina 4.00 – wszyscy szczęśliwi. Zapadła cisza. Wniosek gotowy. Zespół odetchnął z ulgą. Prezes miał dwie godziny na dotarcie do domu, odświeżenie się i ponowny wyjazd do Warszawy. Wszyscy trzymaliśmy mocno kciuki za powodzenie. 1 sierpnia około 11.30 telefon od prezesa. Udało się!!! Otrzymaliśmy pomoc publiczną.

Mimo realnych perspektyw na zawarcie wielomilionowych kontraktów eksportowych nie było szans na samodzielne zdobycie ich finansowania, byliśmy niewiarygodni we wszystkich instytucjach finansowych. W sukurs przyszedł rząd, który przyjmując Strategię przekształceń przemysłowego potencjału obronnego i tworząc Grupę Kapitałową BUMAR umożliwił uzyskanie finansowania tych dużych kontraktów.

Wspomina Joachim Szyroki: *W styczniu 2004 roku Bumar Warszawa przegrał słynny przetarg na wyposażenie armii irackiej, ogłoszony przez Stany Zjednoczone. Jest sobota i jesteśmy z prezesem w pracy. Do gabinetu wpada ekipa telewizji Polsat. Po wytłumaczeniu im, że nie Bumar-Łabędy startował w przetargu, ekipa telewizyjna*

filmuje moje przejście korytarzem. W wieczornych informacjach ukazuje się komentarz o zawiedzionej załodze Bumaru, ilustrowany ujęciami filmowymi z moją osobą uśmiechniętą od ucha do ucha. Zresztą, ilekroć mowa o Bumarze i kontraktach dla wojska, niezależnie od asortymentu wszystkie telewizje ilustrują swoje informacje zdjęciami i filmami z Łabęd.

Zakłady wykorzystały daną im szansę, z upływem czasu okazało się, że mimo początkowego oporu ze strony przedstawicieli pracowników do zmian, spokojna

i rzeczowa dyskusja, uwzględnianie ich opinii i propozycji spowodowało odniesienie wspólnego sukcesu. Po raz kolejny wysiłki ludzi przyniosły pozytywne efekty. Jeszcze raz okazało się, że przedsiębiorstwo to nie tylko mury i maszyny. To także zaangażowanie Zarządu i Załogi, a przede wszystkim wiara w sukces. Oplacało się, dziś Zakłady Mechaniczne Bumar-Łabędy są inną firmą, mobilniejszą, elastyczniej reagującą na zachodzące zmiany w gospodarce. Kłopoty lub porażka którejkolwiek ze spółek nie topi całej Grupy, a udzielenie jej pomocy jest łatwiejsze niż dużemu molochowi.



Śląskie Stowarzyszenie Menedżerów przyznało Zakładom Mechanicznym Bumar-Łabędy S.A. tytuł Firma Roku 2005 za:

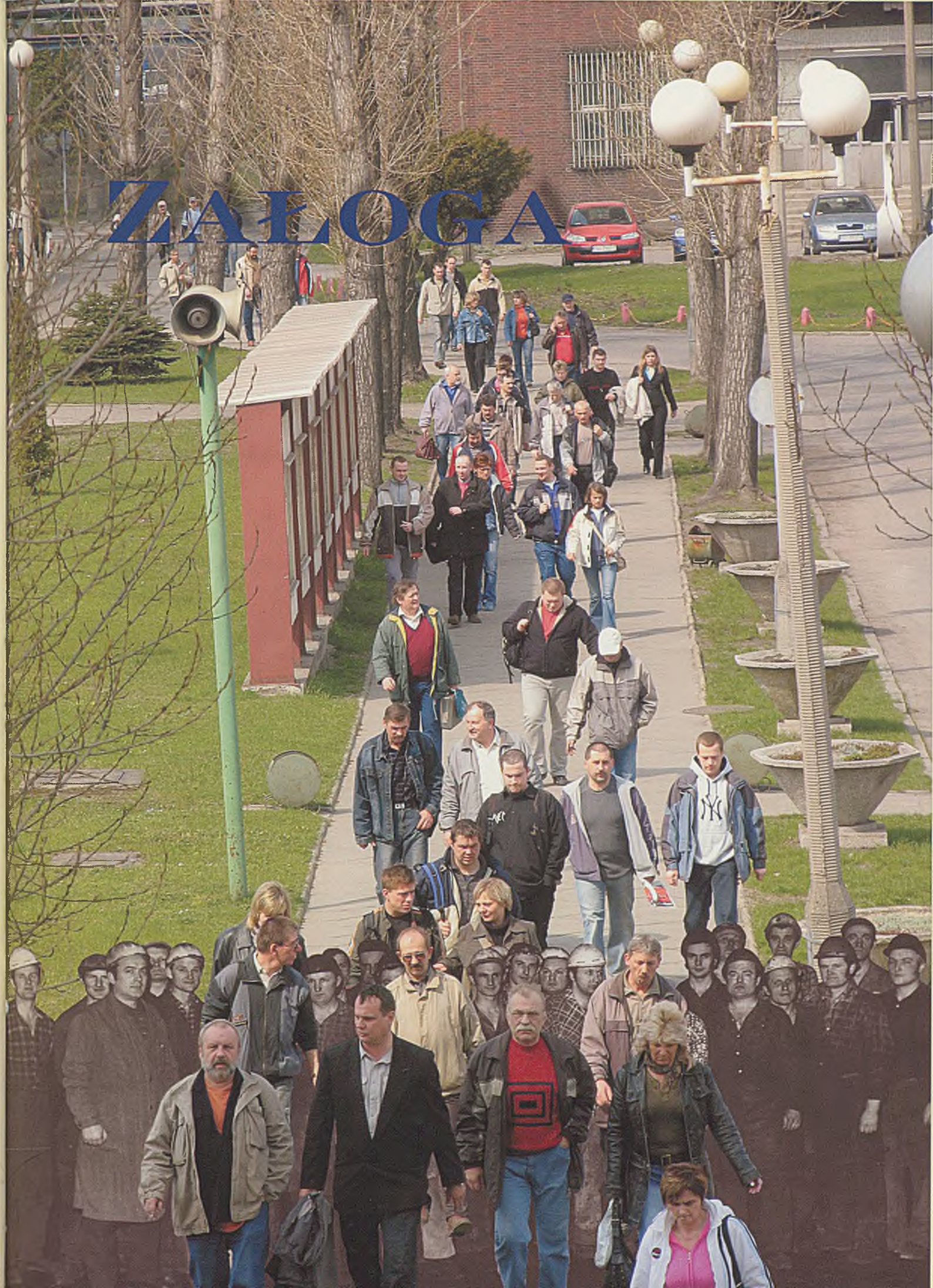
- zakończenie sukcesem realizowanego od 2002 roku Programu restrukturyzacji, wprowadzonego we wszystkich obszarach działalności spółki,
- podwyższenie kapitału zakładowego spółki do kwoty 89 307 612,00 złotych,
- przystąpienie do realizacji Potencjalnych Zobowiązań Offsetowych z General Motors Europe A.G.,
- zapewnienie terminowej realizacji zawartych kontraktów: malezyjskiego i indyjskiego,
- powstanie 503 miejsc pracy.

Zakłady Mechaniczne Bumar-Łabędy S.A. nie znalazły się na liście 500 największych przedsiębiorstw ogłaszanych przez tygodnik *Polityka* za rok 2004. W 2005 roku Zakłady zajęły pozycję 257.

Przypomnijmy, że w 1987 roku Zakłady były na pierwszym miejscu wśród krajowych eksporterów.



ZALOGA



OD PRZEDSZKOLA DO EMERYTURY

W funkcjonowaniu każdego przedsiębiorstwa najważniejsza jest Załoga. To ona pracuje na wielkość firmy i decyduje o jej sukcesach. Nie należy się więc dziwić, że dbałość kierownictwa o interesy swoich pracowników i otaczanie ich opieką zawsze przynosiła wymierne efekty. Tak było też w Łabędach. Ludzie czuli się tu bezpiecznie. Mieli pracę, mieszkanie, godziwe zarobki, a i czas wolny często zorganizowany.



Opieka zakładu roztaczana była już na etapie żłobka. Potem było przedszkole, szkoła podstawowa (często patronacka), szkoła przyzakładowa, może studia (z fundowanym stypendium) i praca w zakładzie, i godziwa emerytura. Nudne, czyż nie? Ale byli ludzie, którzy tak właśnie organizowali sobie życie. Ludzie, którzy zbudowali potęgę tej firmy. Dbając o pociechy pracowników i wygodę matek funkcjonowały dwa żłobki przyzakładowe (dzienny w Łabędach i tygodniowy w Pyskowicach). Mogło w nich przebywać łącznie 100 maluchów. Żłobek dzienny usytuowany był w bezpośrednim sąsiedztwie

zakładów, matki przyjeżdżały wraz z dziećmi do pracy, a po jej zakończeniu wracały do domu specjalnymi autobusami. Najmłodszy pozostawali pod baczną i fachową opieką wychowawczyń i personelu medycznego.

Do dyspozycji były też dwa przedszkola zakładowe w Łabędach i Pyskowicach dla 210 dzieci. Tam zgodnym chórem śpiewało się: *Powiedz Alu, powiedz Olu, gdzie tak miło, jak w przedszkolu...*

W okresie letnim na milusińskich czekały cztery obiekty kolonijne, które mogły przyjąć ponad 1000 dzieci. Zasadą było, że na kolonie wyjeżdżali wszyscy chętni, zgłaszani przez rodziców. W okresie największej prosperity przedsiębiorstwa kolonie były nieodpłatne.

Aby umilić czas w trakcie roku szkolnego organizowano zabawy karnawałowe i słynne spotkania Mikołajkowe w Domu Kultury, skupiające ponad 700 maluchów.

Obok sali widowiskowej Domu Kultury, gdzie odbywały się imprezy dla dzieci i rozbrzmiewał ich śmiech, spotykali się emeryci zakładowi. O nich zakład też nie zapominał. Historia zaczęła zataczać kręgi...



Szkolnictwo zawodowe

Od samego początku funkcjonowania zakładów istniała potrzeba posiadania dobrze zorganizowanej i wykształconej kadry. Dlatego też już w marcu 1947 roku powstaje w Łabędach szkoła Przesposobienia Przemysłowego, zamieniona w roku 1948/49 na Szkołę Przemysłową. Uczy się w niej zawodu 700 młodych ludzi.

W roku szkolnym 1950/51 powstaje Zasadnicza Szkoła Zawodowa.

W 1965 roku rozpoczynają działalność wydzielone przy ZM Łabędy Warsztaty Szkolne. Naukę zawodu pobiera 300 uczniów.

W roku 1978 powstaje Zespół Szkół Zawodowych, w jego skład wchodzi:

- ▶ Zasadnicza Szkoła Zawodowa,
- ▶ Technikum Zawodowe,
- ▶ Średnie Studium Zawodowe,
- ▶ Liceum Zawodowe,
- ▶ Pomaturalne Studium Zawodowe.

Była to wspólna placówka oświatowa trzech łabędzkich zakładów pracy: Huty Łabędy,

Walcowni Metali Łabędy i Bumaru-Łabędy.

Do podjęcia nauki zawodu zachęcają specjalnie wydawane foldery, oferując ciekawą i atrakcyjną pracę, dobre zarobki, możliwość dalszego doskonalenia i awansu.

Istniała także Szkoła Wieczorowa kształcąca pracowników już zatrudnionych, którzy podnosili w niej swoje kwalifikacje.

Zasadnicza Szkoła Zawodowa kształciła fachowców dla łabędzkich zakładów pracy w specjalnościach:

- ▶ operator obrabiarek skrawających,
- ▶ mechanik maszyn i urządzeń przemysłowych,
- ▶ modelarz-odlewnik,
- ▶ elektromonter maszyn i urządzeń hutniczych.

Jeszcze w połowie lat sześćdziesiątych palącym problemem byli dorośli pracownicy, którzy nie ukończyli szkoły podstawowej. To dla nich stworzono specjalne obowiązkowe doksztalcenie.

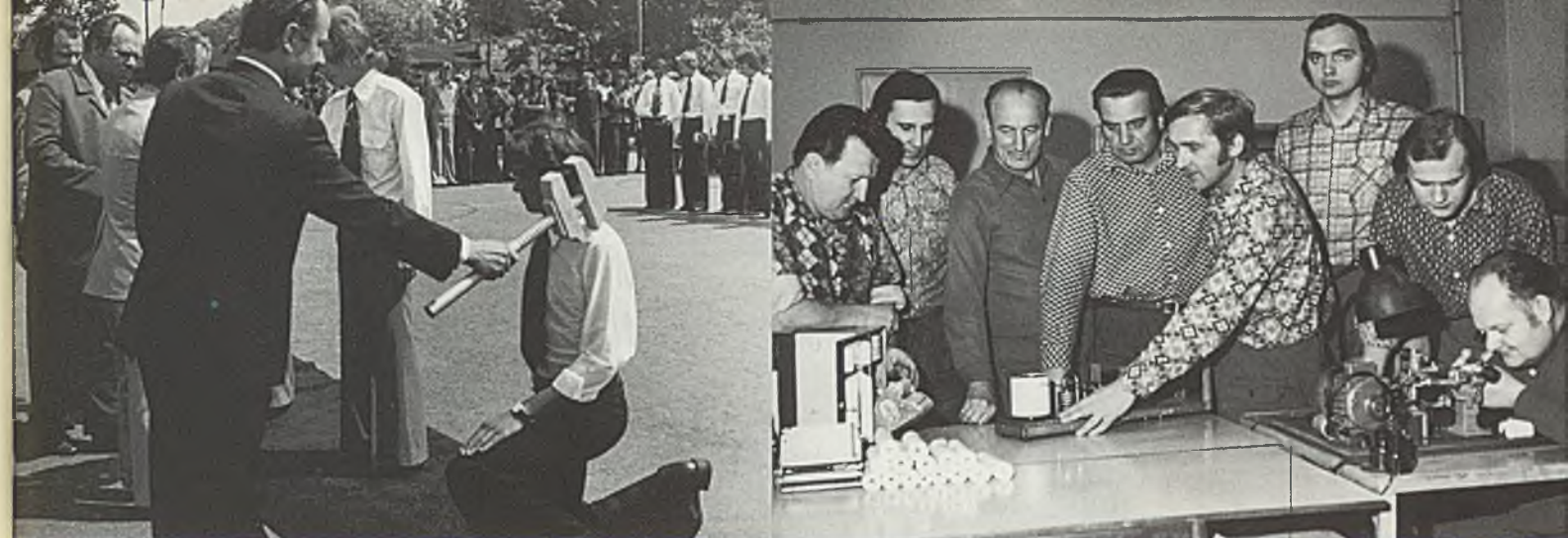
Smacznie i zdrowo

W głośnikach zadźwięczał głos Jasia Kamińskiego

– Tu mówi Radiostudio ZMiS – jest godzina 8.45, nadajemy...

W takt granego marsza ręce przy agregatach czy biurkach sięgają po śniadania. Przed kioskami OZR tworzą się kolejki. Zatraskane twarze bufetowych oznajmiają, że butek i wędlin jeszcze nie ma, piwo się skończyło, a papierosy przywiozą. Mijają minuty, kwadranse, milkną głośniki. Kończy się przerwa śniadaniowa, bez... śniadania.

Wskazówki zegara przekraczają godzinę 10.00. Co chwila postacie w zatluszczonych kombinezonach przemykają się pod kioski na rozpoznanie – przywieźli czy nie? W wieży winda coraz przywozi tego lub owego, który stwierdziwszy, że pustki



w kiosku jedzie sobie z powrotem, by po paru minutach wysłać następnego kolegę w tym samym celu.

Gdy wywiadowca da znak, że towar już jest – momentalnie tłum oblega kiosk, pozostawiając robotę na łasce losu.

Tak powstają dwie, a często i trzy przerwy na posilenie się. Czy je można zlikwidować? OZR musi mieć magazyn żywnościowy na terenie zakładu. Dostawa produktów do magazynu musi być tak wyliczona, aby mogła przybywać w przeddzień. Musi być zapas awaryjny. Rozwózka na bufety czy kioski w obrębie murów fabrycznych winna być rozpoczynana już od wczesnego rana przy pomocy wózka akumulatorowego. Odciążą się wtedy Stara, no i na pewno będzie lepiej. Dodatkowych ludzi nie trzeba zatrudniać.

OZR ma zadania nie tylko handlowe. O tym należy nie zapominać. Chcemy jeść śniadanie w godzinach do tego przeznaczonych. Ciągłe wyczekiwanie, ciągle zgaduj zgadula, wychodzi nam na złe i zakładowi. Rozbieżności interesów tu nie ma.

Obserwator.

W taki sposób *Sztandar Metalowca* z 28 marca 1956 roku podejmował na swoich łamach problem właściwego zaopatrzenia. Podobnie nawoływano o zwrot pustych butelek, aby śmietana mogła być dostępna w ciągłej sprzedaży.

Sieć barów i stolówek mieszczących się przy wydziałach oraz kombinat gastronomiczny – Oddział Zaopatrzenia Robotniczego, który wydawał do dwóch tysięcy tanich obiadów dziennie znacznie ułatwiały życie kobietom pracującym.

Niewielu już dzisiaj pamięta, że zgodnie z dyrektywami najwyższych władz, Zakłady Mechaniczne Łabędy hodowały trzodę chlewną, inaczej mówiąc – świnie.

Miało to podreperować zawsze wtedy kiepskie zaopatrzenie w mięso i pozwolić na zagospodarowanie odpadków z zakładowej stolówki. Dyrektor Orzeł postanowił jednak pozbyć się tego, nie zawsze przyjemnie pachnącego, interesu.

Wyprowadził *świniarnię* do pobliskiego PGR-u. Jednak nic za darmo. Dyrektor w zamian za zgodę na przejęcie hodowli gospodarstwa rolnego zażądał, aby zakłady wykonały mu lemiesz do pługów. Te bowiem ciągle się łamały. Interes ubito. Lemiesz (z odpadów stali pancerniej) wykonano. Wszyscy byli zadowoleni, ale wieść się rozniosła. Dowiedziawszy się o tym inni dyrektorzy PGR-ów zaczęli



▲ Zakłady mogą dzisiaj poszczycić się tym, że broszurę informacyjną na temat szkoły projektował Jerzy Duda-Gracz.

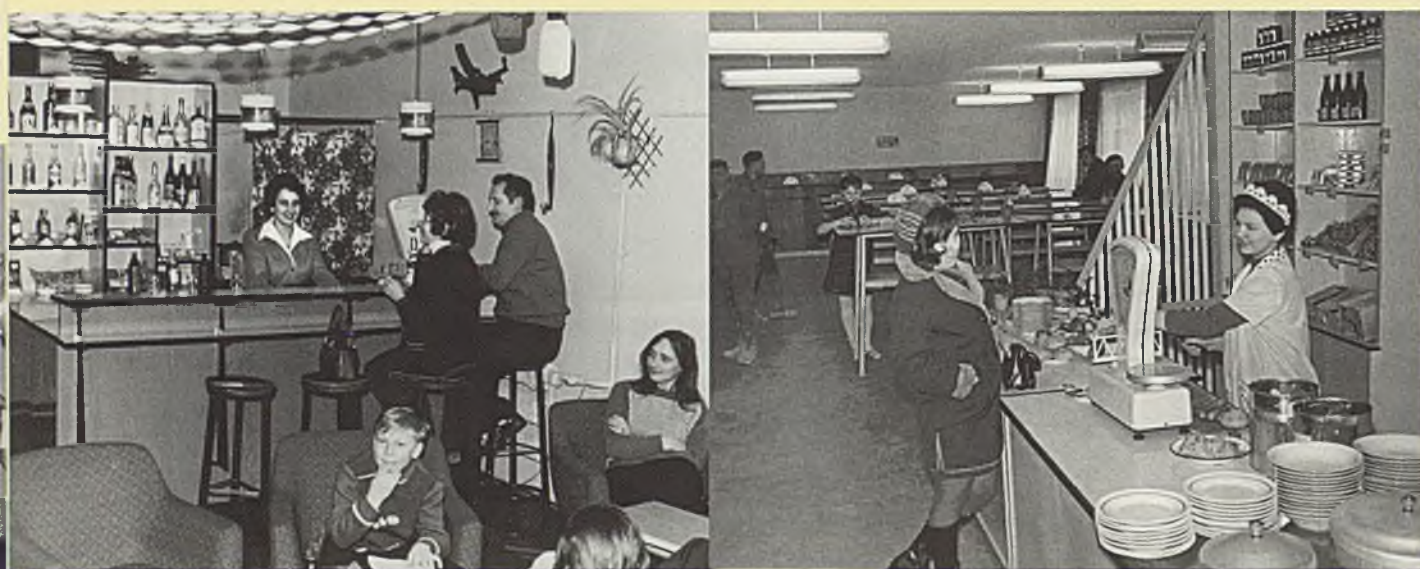
tlumnie odwiedzać nasz zakład z prośbą o wykonanie tych tak potrzebnych elementów plugów.

Nawet byliśmy zadowoleni – opowiada dyrektor Orzeł – bo myślałem, że niechący wprowadziliśmy na rynek nowy produkt. Niestety. Nikt się drugi raz nie pojawił. Lemieszę wytrzymały trudy orki. Więc chyba jako producent tego asortymentu szybko byśmy zbankrutowali.

Oddział Zaopatrzenia Robotniczego dysponował siecią czterech stolówek, czte-

rech barów samoobsługowych, gotownią herbaty, kawiarenką i obsługiwał około cztery tysiące pracowników dziennie.

Ponadto OZR zaopatrywał rodziny pracownicze w ramach akcji: *Witaminy* i *Ziemniaczanej* – w ziemniaki, owoce i warzywa na zimę.



Międzyzakładowa Przychodnia Przemysłowa posiadała:

- ▶ 9 gabinetów lekarskich,
- ▶ 9 gabinetów specjalistycznych,
- ▶ 1 gabinet chirurgii stomatologicznej,
- ▶ 3 gabinety dentystryczne,
- ▶ 3 gabinety fizykoterapii,
- ▶ 1 gabinet higieny szkolnej,
- ▶ 2 pracownie EKG,
- ▶ 2 laboratoria,
- ▶ 4 karetki pogotowia.

Nad zdrowiem pracowników fabrycznych zakładów pracy i ich rodzin czuwało 24 lekarzy i 25 pielęgniarek. Lekarze pełnili całodobowy dyżur. Komisja sanatoryjna przydzielała miesięcznie 74 skierowania na leczenie sanatoryjne. Niestety, planowana budowa



Międzyzakładowej Przychodni Przemysłowej w miejscu dzisiejszej *rowerowi*, która obsługiwać miała 20 tys. osób w dzielnicy Łabędy nie doczekała się realizacji, mimo, że zarezerwowano już na ten cel środki w wysokości 400 milionów złotych.



W Polsce oprócz honorowego krwiodawstwa funkcjonuje też sprzedaż krwi na ratunek. Litr krwi kosztuje około 70 złotych. Honorowi dawcy mogą odliczyć od podatku równowartość oddanej w roku krwi. Maksymalnie jednorazowo od jednego dawcy można pobrać 450 mililitrów.

Od 1967 roku w *Bumarze-Łabędy* działa Klub Honorowych Dawców Krwi. Założyła go i przez długi czas prowadziła – wielkiego serca – Zosia Harycka. Był okres, kiedy klub liczył ponad stu członków. Dzisiaj jest ich około trzydziestu.

Pięć razy w roku organizowane są akcje krwiodawstwa. Na teren zakładu przyjeżdża ambulans Wojewódzkiej Stacji Krwiodawstwa w Katowicach. Trudno powiedzieć, ile w sumie łabędzcy krwiodawcy oddali tego cennego daru życia. Prowadzący dzisiaj klub Zygmunt Kowalski ma na swym koncie 65 litrów. Podobnie Zygfryd Włoka. Tadeusz Fedosiuk – 47 litrów, Andrzej Mickiewicz – 52 litry.



Jest i młodzież, ci, którzy dopiero niedawno zrozumieli, że można w ten sposób obdarować kogoś będącego w potrzebie, niejednokrotnie ratując mu życie.

Jerzy Czapla i Sebastian Borysiak oddali już po 6 litrów krwi. Wśród krwiodawców spotykamy też panie. Janina Tarabuta i Elżbieta Kubis nie pamiętają ile litrów krwi już oddały, bo czynią to z potrzeby serca.

Politycznie i społecznie

Zakładowa Organizacja Partyjna stanowiła polityczne kierownictwo przedsiębiorstwa. W każdej większej komórce organizacyjnej zakładów istniała Oddziałowa Organizacja Partyjna. Do partii przyjmowani byli przodujący pracownicy, którzy zasłużyli sobie na to wyróżnienie rzetelną, dobrą robotą zawodową oraz właściwą postawą moralno-polityczną.

Nowo zatrudnieni w zakładach mogli zapoznać się z działalnością organizacji partyjnej i starać o wstąpienie w jej szeregi. Członkowie lub kandydaci PZPR powinni byli bezzwłocznie, po otrzymaniu karty obiegowej, zgłosić się w Komitecie Zakładowym, który mieścił się w budynku Dyrekcji, celem załatwienia formalności związanych z przeniesieniem partyjnym.

Zakładowa Organizacja Partyjna zajmowała się wszechstronną działalnością przedsiębiorstwa. Do jej zadań należało między innymi podnoszenie świadomości politycznej załogi, troska o wychowanie człowieka w duchu socjalistycznym, praca nad



kształtowaniem prawidłowych stosunków międzyludzkich. Partia była więc wszechobecna, a jej wiążące decyzje często dotyczyły także sfery produkcji.

Po IX Nadzwyczajnym Zjeździe PZPR w lipcu 1981 roku Zakładowa Organizacja Partyjna stała się inspiratorem działań przy wdrażaniu reformy gospodarczej w przedsiębiorstwie.

Członkowie partii uczestniczyli w realizacji programu Reformy Gospodarczej, organizowali czyny społeczne, godnie czcili kolejne Święta Pracy.



Zakładowa organizacja młodzieżowa zrzeszała w kołach wydziałowych najbardziej aktywną zawodowo i społecznie młodzież, która brała udział w życiu ekonomicznym, politycznym i kulturalnym zakładów. Wiele Brygad Pracy Socjalistycznej składało się w całości lub w większości z członków ZMS, a później ZSMP.

W Międzyzakładowym Domu Kultury zrzeszona młodzież miała własną wydzieloną placówkę kulturalną – Klub Młodych. Tu spotykali się z ciekawymi ludźmi, dyskutowali, przeprowadzali konkursy. Cenną inicjatywą młodych było patronackie bu-

downictwo mieszkaniowe, któremu do dziś jeszcze niejedna rodzina zawdzięcza własne „M”.

Pod patronatem organizacji młodzieżowej funkcjonował także klub żeglarski Łabędź.



Związki zawodowe

ZZ Przemysłu Elektromaszynowego

Pierwszym związkiem zawodowym zarejestrowanym w KUM *Bumar-Łabędy* po stanie wojennym był Związek Zawodowy Pracowników Zakładów Mechanicznych *Łabędy*. Nastąpiło to 15 marca 1983 roku. Wybrano





pierwsze władze: Zarząd Zakładowy i Komisję Rewizyjną. Przewodniczącym został Zbigniew Słowiński, a Przewodniczącym Komisji Rewizyjnej Ryszard Bryła. Statut związku określał długość kadencji na 2 lata, jednak po kolejnym Zebraniu Sprawozdawczo-Wyborczym wydłużono kadencję wybieranych organów i władz związkowych do 4 lat. Szeregi związku stale się powiększały, nigdy jednak poziom uzwiązkowienia załogi nie przekroczył 50 proc.



W latach osiemdziesiątych, kiedy firma należała do czołówki najlepiej prosperujących przedsiębiorstw państwowych, działalność związkowa ukierunkowana była szczególnie na prawidłową politykę socjalną, płacową i zagadnienia BHP. Przedstawiciele związku dbali o sprawiedliwy podział bardzo tanich wczasów rodzinnych, bezpłatnych kolonii, sanatoriów dla matek z małymi dziećmi, przydział prawie 300 mieszkań



binatu w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa działalność związkowa polegała na spełnianiu zgoła innych zadań. Regres gospodarczy kraju i utrata rynków zbytu dla produkcji specjalnej spowodowały znaczny spadek zatrudnienia i zarobków pracowniczych. Kryzys, jaki przeżywała firma wymusił wprowadzenie programów naprawczych i restrukturyzacyjnych we wszystkich obszarach funkcjonowania spółki. Dotknął on także sfery zatrudnienia. Aby zmniejszyć skalę zwolnień grupowych, a także wpłynąć na zwiększenie zamówień państwa na produkowane wyroby, a tym samym pomóc polskiej zbrojeniówce, wszystkie związki zawodowe działające w ZM *Bumar-Łabędy* S.A. organizowały szereg wspólnych akcji protestacyjnych. Można dziś stwierdzić, że działania te przyniosły efekty. Odbyło się to jednak kosztem dużych wyrzeczeń pracowniczych. Stan zatrudnienia zmniejszył się o kilka tysięcy osób w stosunku do lat osiemdziesiątych, a zarobki spadły znacznie poniżej średniej krajowej.

Dzisiaj rola Związku Zawodowego Przemysłu Elektromaszynowego, jak i pozostałych działających w spółce polega głównie na ochronie interesów załogi i utrzymaniu zawartego w 1997 roku Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.

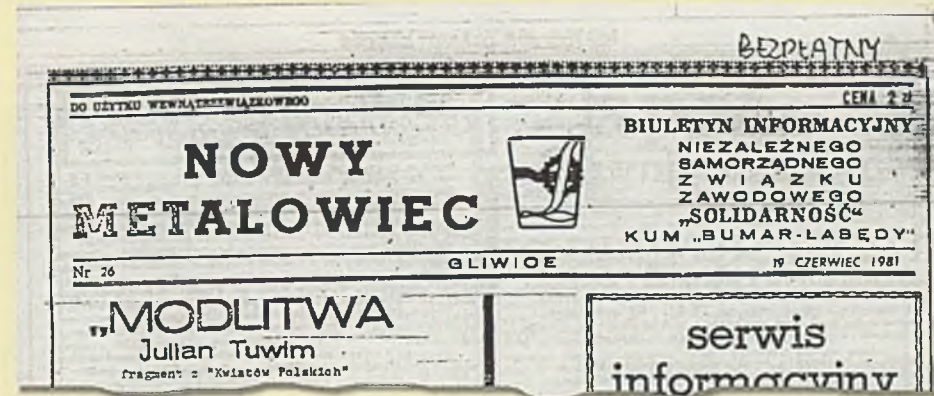
NSZZ Solidarność

15 września 1980 roku zawiązał się w Zakładach Mechanicznych Łabędy Komitet Założycielski NSZZ *Solidarność*. W listopadzie związek zrzeszał już 83 proc. załogi. Komitet Założycielski zajął się przede wszystkim organizacją związku, a także wszystkimi sprawami dotyczącymi życia, czyli mieszkaniowymi, placowymi i przydziałów do sanatoriów.



Związkowcy uczestniczyli w załatwianiu i rozstrzyganiu wielu problemów na szczeblu zakładowym i bezpośrednio na wydziałach. Powołali kilka komisji roboczych, między innymi: do spraw postulatów pracowniczych, placowych, BHP, opieki zdrowotnej, nadużyć oraz propagandy. Ta ostatnia zajęła się wydawaniem informatora związkowego. Na początku 1981 roku dokonano wyborów przewodniczących i członków komisji w poszczególnych wydziałach zakładu, a 24 lutego i 10 marca w sali kinowej Domu Kultury w Łabędach odbyła się pierwsza konferencja wyborcza. Dokonano wyborów

pięciosobowego etatowego prezydium Komisji Zakładowej. Przewodniczącym został Jan Śródkowski. Związek od początku swej działalności wydawał biuletyn informacyjny *Nowy Metalowiec*, w którym zamieszczane były zarówno informacje zakładowe, jak i krajowe informacje związkowe. Można było znaleźć także przedruki z innych pism niezależnych. W drugiej połowie 1981 roku zmieniono jego nazwę na *Biuletyn Informacyjny Solidarność BIS*. Pierwsza kadencja władz związku miała trwać dwa lata. Niestety, wprowadzenie 13 grudnia 1981 roku stanu wojennego przerwało ją w połowie. Cała dokumentacja, wyposażenie biura i środki finansowe zostały zarekwirowane przez władzę, a część działaczy była w różny sposób przez nią represjonowana. W konsekwencji tych działań niektórych *niewygodnych* działaczy związkowych zwolniono z pracy, a inni zostali zmuszeni do wyjazdu za granicę bez prawa powrotu. Nastąpił okres działalności związku w podziemiu.



W latach 1982-88, zwłaszcza w początkowym okresie prowadzona była intensywna działalność związana z rozprowadzaniem wśród pracowników podziemnej prasy i ulotek oraz zbiórka pieniędzy dla internowanych i ich rodzin. *Solidarność* apelowała o prowadzenie akcji protestacyjnych. Także w Gliwicach miały miejsce protesty uliczne, w których brało udział kilkanaście tysięcy osób. Manifestacje kończyły się z reguły interwencją ZOMO, zatrzymaniami i aresztowaniami części uczestników. Przy kościele pod wezwaniem Podwyższenia Krzyża św. w Gliwicach powstaje punkt pomocy dla osób represjonowanych. Parafia jest miejscem spotkań dla

wychodzących z internowania działaczy *Solidarności*. W 1989 roku ponownie zostaje zarejestrowany NSZZ *Solidarność* i odradzają się jego struktury w całym kraju. 14 kwietnia Komisja Założycielska NSZZ *Solidarność* w *Bumarze-Łabędy* podjęła uchwałę o powołaniu Tymczasowej Komisji Zakładowej.

10 czerwca w sali konferencyjnej budynku TL odbywa się drugie Walne Zebranie Delegatów. Dokonują oni wyboru członków Komisji Zakładowej, na której czele stanął Franciszek Szwarc.

Od tego momentu zaczyna się ciężka i mozolna praca. Związek rozpoczyna działalność praktycznie od zera. Działacze związkowi muszą, jednocześnie ucząc się, podejmować ważne nie tylko dla członków *Solidarności*, ale i całej załogi, decyzje. Brak zamówień, galopująca inflacja, coraz większe trudności finansowe rodzą niepokoje wśród załogi. Na tym tle powstaje wiele ognisk zapalnych, do których złagodzenia angażują się działacze związkowi. Przemiany gospodarcze w kraju powodują, że także łabędzki zakład musi dokonać wielu zmian. Związek angażuje wszystkie swoje możliwości w ratowanie jak największej ilości miejsc pracy.

W międzyczasie trwa zbiórka pieniędzy na wykonanie sztandaru związkowego. Na początku 1990 roku zostaje on wykonany w katowickiej pracowni zgodnie z zaakceptowanym projektem plastyka Janusza Jaremowicza. Kosztował dokładnie 2 miliony 590 tysięcy złotych. Uroczyste poświęcenie sztandaru przez biskupa Jana Wierzbickiego nastąpiło w kościele pod wezwaniem św. Anny w Łabędach podczas uroczystej mszy świętej 5 maja 1990 roku.



Rok 1990 to także dziesiąta rocznica powstania NSZZ *Solidarność*. Z tej okazji Komisja Zakładowa organizuje festyn rodzinny, a jego bogaty program imprez sportowo-rekreacyjnych pozwolił świetnie bawić się dzieciom, młodzieży i dorosłym.

W styczniu 1992 roku rozpoczęły się rozmowy na temat utworzenia branżowej sekcji w przemyśle zbrojeniowym. Pierwszym Przewodniczącym Sekcji został Stanisław Głowacki, a członkami Rady z *Bumaru-Łabędy*: Jan Beltkiewicz i Joachim Pająk, a na-

stępnie Zdzisław Goliszewski. W Komisji Rewizyjnej zasiadł Jerzy Raźniewski.

Sekcja w trakcie swojej czternastoletniej historii podejmowała wiele inicjatyw w celu ratowania firm zbrojeniowych. W licznych manifestacjach w Warszawie brali udział także Związkowcy z *Bumaru*.

Coraz trudniejsza sytuacja w firmie, brak porozumienia z zarządem, niepokój załogi o *jutro* doprowadziły do powstania, w maju 1995 roku, Komitetu Strajkowego i ogłoszenia Strajku. Załoga zbiera się pod biurowcem. Atmosfera zaognia się, zaczyna wymykać się spod kontroli. Powołanie Zespołu Negocjacyjnego łagodzi sytuację, strajk zostaje zawieszony.

NSZZ *Solidarność* podejmuje inicjatywę zaproszenia do *Bumaru-Łabędy* Prezydenta RP Lecha Wałęsy.

Prezydent zaproszenie przyjmuje i 22 września 1995 roku





składa wizytę w zakładzie. Po spotkaniu z pracownikami na Wydziale Montażu odbywa się spotkanie z przedstawicielami związków zawodowych i zarządu spółki. Nagła choroba przewodniczącego Franciszka Szwarca doprowadza do Nadzwyczajnego Zebrania Delegatów NSZZ *Solidarność*, które odbywa się 6 października. Nowym Przewodniczącym Komisji Międzyzakładowej zostaje Zdzisław Goliszewski. Związek podejmuje wiele nowych inicjatyw.

Wydatnie rozszerza się działalność związku w sferze kultury, turystyki i sportu.

Rozpoczynają się negocjacje Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Bazą wyjściową jest projekt przygotowany przez NSZZ *Solidarność*. Negocjacje zakończone i układ podpisano w grudniu 1996 roku.

We wrześniu 1996 roku *Solidarność* z *Bumar*, Huty i Walcowni organizują wielki festyn sportowy pod hasłem *Sto lat igrzysk olimpijskich*.

W 1996 roku *bumarowska Solidarność* podejmuje inicjatywę prowadzenia dzia-

MAGAZYN ZWIĄZKOWY - Październik 1996

WIZYTA GENERALA

W dniu 8.05.96 na łamach dziennika „Rzeczpospolita” ukazał się artykuł Generola Broni Tadeusza Willeckiego Szefa Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polski. Po analizie tekstu w dn 3.06.96 prezydium KM NSZZ „Solidarność” przy ZM „Bumar Łabędy” SA postanowiło zaprosić Pana Generola na spotkanie w Zakładach Mechanicznych.

Dla nas członków NSZZ „Solidarność” działających w *Bumarze* Pan Generał jest pierwszą osobą publiczną w naszym kraju, która podjęła temat suwerenności i obronności RP w sposób tak odpowiedzialny jak odzyskamy to my i większość społeczeństwa. Niezaprzeczanym faktem jest stwierdzenie, że siły zbrojne, oraz przemysł obronny RP w trakcie przemian

dyntę gen. T. Willecki oraz przew. Z. Goliszewski realnie opisał sytuację naszego przemysłu i ocenili nasze zamówienia dla Polskiej Armii.

Po spotkaniu zaprosiliśmy p. Generola do siedziby KM NSZZ „Solidarność” Oprócz generała w spotkaniu uczestniczyli: w-ce minister obrony K. Węgrzyn, przew. Zarządu Regionu NSZZ”S” M. Hempel, Przew. Zarządu H.Pfalfer, przew. KM NSZZ”S” Z. Goliszewski, przew. ZZPE w ZML W. Kęska oraz członkowie KM: K. Klups, P. Rode, R. Mierzwa, Z. Król, J. Belkiewicz, R. Pruchnik, Z. Michalczyk, J. Drozd, J. Bugajski, doradca KM NSZZ”S” W. Jędrzejczak oraz poseł Janas.

W ponadgodzinnej dyskusji poruszono problemy naszego zakładu, przemysłu obronnego Polsce (głos zabrali gen. T. Willecki, w-ce min. obrony, członkowie KM NSZZ”S” oraz krótko poseł Janas). Starano się poruszać wszelkie i- stoty dla nas problemy czuli, ale

lności gospodarczej. Związek zakłada spółkę z o.o. pod nazwą *Partner Serwis* oraz oddział Spółdzielczej Kasy Oszczędnościowo Kredytowej.

SKOK przy ZM *Bumar-Łabędy* ciągle się rozwija i aktualnie należy do niego większość załogi zakładu.

Związek organizuje wiele imprez rekreacyjnych, turystycznych i rozrywkowych. Uczestniczą w nich zarówno dorośli, jak i dzieci. W bogatym programie nie brakuje również zabaw karnawałowych, wyjść do kina czy na występy artystyczne. Jest też coś dla



ducha, czyli pielgrzymki do Lichenia, Częstochowy, Kalisza, Skarżyska Kamiennej czy nawet do Rzymu.

Związek na wszelkie sposoby stara się wspierać swoich członków poprzez dbałość o interesy pracownicze, wsparcie prawne i finansowe, a także pomoc w wypadku utraty pracy. W zakresie wynikającym z Ustawy o związkach zawodowych działa również na rzecz wszystkich pracowników.

NSZZ Solidarność 80

W Zakładach Mechanicznych *Bumar-Łabędy* S.A. działa także NSZZ *Solidarność 80*. Od początku działalności jego przedstawiciele brali czynny udział w negocjacjach nad zawarciem Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. W okresie wdrażania procesów restrukturyzacyjnych związek uczestniczył w opiniowaniu kolejnych planów-programów oraz ich modyfikacji.

Skuteczne działania związku spowodowały pierwsze w historii *Bumar* wszczęcie procedury odwoławczej i odwołanie części członków Rady Nadzorczej ZM *Bumar-Łabędy* S.A.





Wielokrotnie członkowie związku czynnie popierali słuszne manifestacje organizowane przez ogólnopolskie organizacje związkowe, szczególnie w obronie sektora zbrojeniowego.

Utworzone Stowarzyszenie Obrony Mieszkańców Byłych Mieszkań Zakładowych *Praworządność* doprowadziło do wznowienia sprzedaży mieszkań. Było to działanie wykraczające poza ramy przedsiębiorstwa, odnoszące się jednak do znacznej rzeszy bumarowców.

Ważnym wydarzeniem w dziejach związku było uznanie, w 2002 roku, Forum Związków Zawodowych, którego członkiem jest również NSZZ *Solidarność 80*, za reprezentatywną centralę związkową.

Oprócz działalności na terenie przedsiębiorstwa członkowie tej zakładowej organizacji związkowej biorą czynny udział w działaniach wykraczających poza Łabędę.

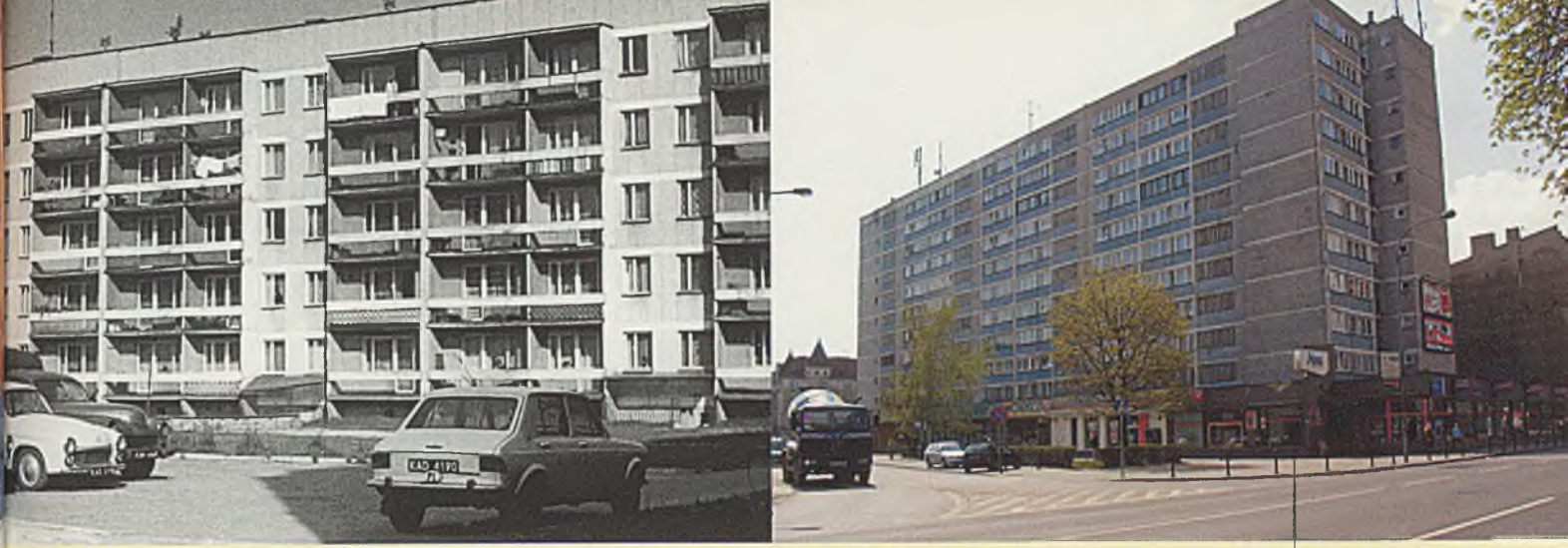


Po pracy...

Pracownicy dowożeni byli do zakładu przewozami, czasem z bardzo odległych rejonów Śląska i Opolszczyzny. Codziennie kilkanaście autobusów zakładowych wykonywało 12 kursów w jedną stronę. A odległości dochodziły nawet do 50 kilometrów.

Tych przybyłych z najodleglejszych zakątków Polski kwaterowano w hotelach pracowniczych lub przydzielano im mieszkania zakładowe.

Dbłość o sprawy socjalno-bytowe pracowników i ich rodzin towarzyszyła kierownictwu Zakładów Mechanicznych *Łabędy* od początków istnienia firmy. Niewiele zakładów pracy w kraju rozwinęło na tak dużą skalę budownictwo mieszkaniowe. W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku nastąpił prawdziwy jego rozkwit. Powstały nowe osiedla, spośród których największe to zamieszkałe przez ponad 1300 osób osiedle *22 Lipca* i *Kosmonautów*



w Łabędach. Na osiedlu *Kopernika*, przy ulicy Warszawskiej w Gliwicach i Szpitalnej w Pyskowicach też wznoszono zakładowe domy.

W 1982 roku stan budownictwa mieszkaniowego przedstawiał się następująco:

- ▶ w Gliwicach – 20 budynków, 856 mieszkań;
- ▶ w dzielnicy Łabędy – 88 budynków, 1753 mieszkania;
- ▶ w Pyskowicach – 38 budynków, 837 mieszkań;
- ▶ na osiedlu Zabrze-Helenka – 2 budynki, 120 mieszkań.

O rozmiarze budownictwa mieszkaniowego może świadczyć fakt, że Zakład Administracji Domów przy KUM *Bumar-Łabędy* administrował 145 budynkami o łącznej liczbie 3486 mieszkań.



W latach osiemdziesiątych rozpoczęto budowę nowoczesnego ośrodka leczniczo-wypoczynkowego na 250 miejsc w Świnoujściu. Warto wspomnieć o funkcjonujących już wtedy domach wczasowych

Łabędź i *Pelikan* w Świnoujściu, w Gieraltowie koło Stronia Śląskiego, w Brennej, Wysowej, Dzierźnie i Plawniowicach. Pracownicy korzystali również z wydzierżawionych na okres letni obiektów wczasowych i kolonijnych, położonych w najbardziej atrakcyjnych zakątkach

Na mieszkania zakładowe w latach siedemdziesiątych czekało się do dwóch lat. Jak wspomina dyrektor Orzeł: – w Gliwicach braliśmy wtedy wszystkie plomby, których nikt nie chciał. Tak powstały bloki przy ulicach Stawowej, Łużyckiej, Chopina i Lompy. Krótki czas oczekiwania na mieszkanie był dodatkowym atutem pozyskiwania nowych pracowników. Doprowadziło to nawet do sytuacji, w której osoby zatrudnione w Hucie Łabędy i Walcowni Metalii przenosiły się do Bumaru, aby szybciej otrzymać wymarzone „M”. W trosce o utrzymanie stanu osobowego zakładów ościennych doszło do zawarcia porozumienia pomiędzy nimi a kombinatem. Określało ono, że dawni pracownicy huty i walcowni zostaną wpisani na listę oczekujących dopiero po półrocznej karencji. Osoby zatrudniane z zewnątrz mogły ubiegać się o przydział mieszkania zaraz po przyjęciu do pracy.



W rekordowym 1976 roku z wczasów skorzystało ponad siedem tysięcy pracowników wraz z członkami rodzin, a z kolonii, obozów letnich i zimowisk ponad 3,5 tysiąca dzieci i młodzieży. Które biuro podróży mogłoby się dziś pochwalić takim przerobem? A organizacją wyjazdów zajmowała się wtedy garstka pracowników Działu Socjalnego.



kraju. Dzieci wyjeżdżały na kolonie do Czechosłowacji, na Węgry i do ZSRR. Wypoczynkowi służą także istniejące do dziś cztery Pracownicze Ogrody Działkowe: *Nasza Przyszłość*, *Zorza*, *Witamina* i *Kwiat Jabłoni*, a wędkarze mogą w dalszym ciągu łowić ryby w stawie *Betoniarnia* na Wydziale Prób.

Sport i turystyka

W 1974 roku, kosztem olbrzymich nakładów finansowych oddany został stadion sportowy przy ulicy Fiołkowej, którego dzisiejszym użytkownikiem jest Łabędzkie Towarzystwo Sportowe. Historia łabędzkiego sportu bynajmniej nie datuje się od tej właśnie chwili. W 2005 roku Łabędzkie Towarzystwo Sportowe obchodziło bowiem sześćdziesięciolecie swego istnienia. Dzieje klubu ściśle wiążą się z *Bumarem*, który zatrudniał i nadal zatrudnia sportowców, trenerów i działaczy. To *Bumar* był patronem klubu, wspomagając go jednocześnie organizacyjnie i finansowo.

Starszym kibicom lata świetności klubu kojarzą się zazwyczaj z boksem i niezapomnianymi wrażeniami, jakich dostarczał każdy rozgrywany w Łabędach pierwszoligowy mecz.

Okres świetności dla łabędzkich pięściarzy to lata 1953-69, w tym czasie walczyli oni przez osiem sezonów w pierwszej lidze, zajmując w najlepszym sezonie 1957/58 drugie miejsce. To w ŁTS-ie walczyły takie sławy polskiego boksingu jak: Władysław Jędrzejewski (waga ciężka), Leszek Drogosz (półśrednia), Piotr Gutman (kogucia). Przez pewien okres zawodnikiem klubu był także Zbigniew Pietrzykowski. Byli to wielokrotni

W 1959 roku Władysław Jędrzejewski został brązowym medalistą podczas mistrzostw Europy w Lucernie. Leszek Drogosz na igrzyskach w Rzymie w 1960 roku zdobył brązowy medal. Był trzykrotnym mistrzem Europy. W 1961 roku, podczas mistrzostw rozgrywanych w Belgradzie Piotr Gutman został wicemistrzem Europy w wadze piórkowej.



▲ W ringu Piotr Gutman

reprezentanci Polski, uczestnicy Igrzysk Olimpijskich i zdobywcy medali na Mistrzostwach Europy.

Na początku lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku sekcja przestała odnosić sukcesy. Do innych klubów odchodziło coraz więcej zawodników, najstarsi kończyli karierę, zaś praca z młodzieżą nie przynosiła efektów. 6 lutego 1973 roku decyzją Okręgowego Związku Bokserskiego w Katowicach skreślono drużynę ŁTS z rozgrywek i tym samym sekcja bokserska przestała istnieć.

Dzisiaj serca łabędzkich kibiców rozgrzewają piłkarze grający w czwartej lidze, do której awans wywalczyli na sześćdziesięciolecie klubu. Już w pierwszym sezonie drużyna spisuje się bardzo dobrze, plasując się w czołówce tabeli.

W 1948 roku w drużynie ówczesnej *Stali*, która była protoplastą dzisiejszego klubu zadebiutował Lucjan Brychczy, najwybitniejszy piłkarz, jaki grał w Łabędach. Był wychowankiem klubu, właśnie tu nabył piłkarskiego szlif i zyskał przydomek *Czarodziej piłki*.

Kiedy skończyłem szkołę podstawową, przeniosłem się do Łabęd – opowiada Lucjan Brychczy w wywiadzie udzielonym Przeglądowi Sportowemu. – Tam



zaczęłam grać ponownie w juniorach. Kiedy trafiłem do seniorów, to stamtąd udało mi się dostać do reprezentacji Śląska, która była wówczas bardzo silna. A wtedy grywało się takie mecze: Śląsk kontra Kraków. Oprócz tego, że umiałem rozgrywać, to strzelałem dużo bramek. Wygraliśmy 3:2 i strzeliłem dwie bramki. Wtedy zrobiło się na Śląsku głośno o mnie. Później ktoś robił w Warszawie przegląd kadr młodych zawodników. Skoszarowali nas około trzydziestu i kazali grać mecze między sobą na Marymoncie, tam chyba było najładniejsze boisko w całej Polsce. Wtedy funkcjonowały

dwie reprezentacje – A i B. Dostałem powołanie do kadry B. Był taki mecz na Śląsku – reprezentacja B kontra reprezentacja Śląska – zremisowaliśmy 3:3 i znów strzeliłem trzy bramki. Po tym meczu trener powiedział, że bym poszedł do domu, spakował się i jechał do Warszawy. To był 1953 rok.

Łąbędzkie Towarzystwo Sportowe prowadziło także sekcje: zapaśniczą, tenisa stołowego i ziemnego oraz szachową. Stadion przy ulicy Fiolkowej tętnił życiem nie tylko



przy okazji rozgrywek piłkarskich. Tutaj rozgrywane były spartakiady zakładowe i organizowane festyny dla załogi kombinatu. Miejmy nadzieję, że jeszcze długo będzie to miejsce chętnie przez wszystkich odwiedzane.

Koło PTTK nr 23 od 1963 roku, a Oddział PTTK od 1978 roku były organizatorami turystyki masowej i kwalifikowanej w środowisku załogi.

Swoje początki w kole wspomina pan Kazimierz Żyła:

– Obok pracy zawodowej pochłonięła mnie praca społeczna, jeśli można to tak nazwać. Było to w latach 1955-56. Pracowałem wtedy na Wydziale 300. Któregoś dnia pod koniec dniówki przyszedł do mnie pewien człowiek, podał rękę i powiedział:

– Śledziona jestem.

Rozmawialiśmy bardzo długo o turystyce, o możliwości zainteresowania nią załogi Zakładu. Nie wiem czym się kierował, że przyszedł akurat do mnie, ale trafił w dziesiątkę, bo obudził we mnie turystycznego bakcyła, który przez lata studiów był uśpiony.

Nie musiał mnie długo przekonywać do tej działalności – postanowiliśmy przeprowadzić agitację dostępnymi wtedy w Zakładzie środkami i udało się.

Zorganizowano zebranie pod hasłem Turystyka, na które przyszło kilkanaście osób. Na spotkaniu tym kolega Śledziona omówił cel organizacji i zaproponował powołanie zespołu kierowniczego i w ten sposób powstał zarząd koła PTTK nr 23 w Zakładach Mechanicznych przy Oddziale PTTK w Gliwicach. Naszą działalność rozpoczęliśmy od wyjazdu w małych grupkach na narty.

W miarę upływu czasu przybywało chętnych do pracy w Kole i do korzystania z turystyki. Powstały sekcje: narciarska, turystyki pieszej, górskiej, kajakowa i motorowa. Zespół zapaleńców uaktywniał się i zaczęliśmy organizować własne wycieczki. Pierwszą śmiałą imprezą zorganizowaną przez nasze Koło był Rajd Szlakiem Powstańców Śląskich





174

z metą w Dzierźnie. Jego idea była prosta: uczestnicy odwiedzali z kwiatami żyjących jeszcze powstańców.

W Brennej wynajęliśmy dwie stare chaty góralskie, które własnymi rękami przystosowaliśmy do takich warunków, by można było tam znaleźć schronienie, wypić herbatę czy zjeść grzaną kielbasę. – opowiada szef PTTK – Siłami kilkunastu zapaleńców wykonaliśmy wyciąg narciarski, tzw. wyrwiączkę. Później, Zakład pod naporem tych fanatyków wybudował wyciąg orczykowy z prawdziwego zdarzenia. Brenna stała się więc bazą wypadową latem i zimą dla dużej części załogi, nie tylko członków PTTK. Powstał dom wczasowy, co jeszcze bardziej poszerzyło bazę wypoczynkową i zachęcało do wyjazdów w te rejony.

Był to piękny i niezapomniany gest, dający chwilę pełne niezapomnianych wzruszeń i serdeczności.

Na stałe do kalendarza imprez weszły też rajdy gwiazdzone i złoty turystyczne z metą w Brennej, która dzięki przy-

chylności wójta stała się stałą bazą różnego rodzaju imprez turystycznych. Brało w nich udział jednocześnie kilkaset osób.

Organizowane były również spartakiady zimowe. Każdorazowo w zmaganiach uczestniczyło ponad 300 osób.

Popularność uprawiania turystyki była tak duża, że przy

►
W ramach kola PTTK nr 23 funkcjonowała także wypożyczalnia sprzętu turystycznego



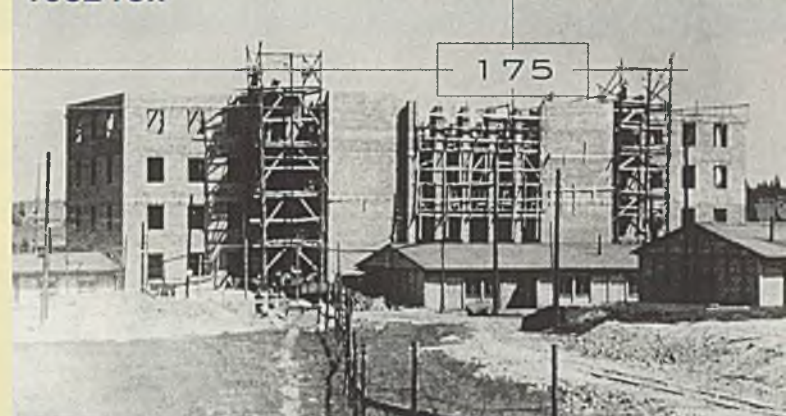
niektórych wydziałach powstały kola, a w Zakładzie powołano Oddział PTTK. Była to duża organizacja, która samodzielnie prowadziła działalność turystyczną i gospodarczą. Jednak wskutek zmian społeczno-politycznych, jakie zaszły pod koniec lat osiemdziesiątych zmniejszyło się zainteresowanie działalnością turystyczną. A zmiany w kierownictwie zakładu w 1991 roku i brak poparcia sprawiły, że definitywnie zarzucono tę formę aktywności. Szkoda... Jak stwierdza z ubolewaniem Kazimierz Żyła działacze PTTK nie dopełnili

swoich obowiązków i cały dorobek został zniszczony. Prowadzono także kronikę działalności oddziału, po której nie zostało żadnego śladu.

Dom Kultury

Od początku istnienia Zakładów Mechanicznych Łabędy kultura była tą dziedziną, do której kierownictwo przywiązywało dużą wagę. A jeśli ktoś zauważy, że tu nie chodziło o kulturę, lecz jedynie o posiadanie dużej sali widowiskowej, w której można było organizować akademie i uroczystości z okazji ważnych rocznic i konferencje sprawozdawczo-wyborcze, to też może mieć rację. Faktem niezaprzeczalnym jest jednak, że łabędzka siedziba muz wszelakich była społeczeństwu potrzebna i należycie przez nie wykorzystywana. 22 października 1953 roku odbyła się prapremiera sztuki *Patronowie bez aureoli* czechosłowackiego autora Waška Kani. Na scenie Domu Kultury spektakl wystawił Państwowy Teatr Polski z Bielska. Jedyna w owym czasie obrotowa scena w Polsce oraz spragniona dobrych przedstawień publiczność sprawiły, że teatr ten zadomowił się w Łabędach na stałe. Jak donosił jeden z numerów *Sztandaru Metalowca*, z inicjatywy Komitetu Zakładowego PZPR podpisano umowę o stałej współpracy kulturalnej. Wśród zespołów i kółek zainteresowań w początkach istnienia Domu Kultury na szczególną uwagę zasługiwały zespoły baletowe (w tym balet dziecięcy), chóralne, dramatyczne, akordeonistów i mandolinistów,

1952 rok

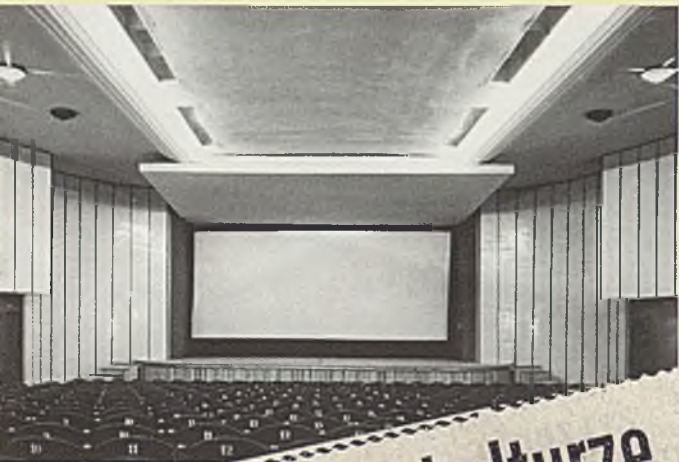


2006 rok



orkiestra symfoniczna, kapela ludowa, sekcje plastyków i foto-filmowców. Działal również *Zespół Młodego Widza*, *Satyry* oraz amatorski teatr rewiowy z bardzo bogatym repertuarem, którego nie powstydziłby się profesjonalści. Można też było korzystać z biblioteki i klubo-kawiarni. Kino *Metalowiec* w dużej mierze przyczyniło się do popularyzacji sztuki filmowej dzięki spotkaniom w Dyskusyjnym Klubie Filmowym. A zrzeszeni filmowcy amatorzy sami realizowali swoje dzieła. Warto dodać, iż był drugi – po AKF Śląsk, działającym w Katowicach – klub filmowy w południowej Polsce.

Były to czasy, kiedy ambicją każdej komórki organizacyjnej, każdego zakładu było wykonanie, a najlepiej przekroczenie planu. W numerze 79 z 12 listopada 1957 roku *Sztandar Metalowca* pisał po raz pierwszy o konieczności samofinansowania się kultury.



Rada o kulturze

Rada Zakładowa zwróciła się do dyspozycji kierownika baczna uwagę na pracę kulturalno - oświatową na swoim terenie, podejmując natchnienia swoje kroki celem polepszenia sytuacji, a mianowicie:

- 1) Dom Kultury musi przejąć na własny rachunek i być samowystarczalnym, a nawet rentownym. Cała działalność finansowa będzie podlegała kontroli Rady Zakładowej z tym, że gospodarce pozostawia
- 2) Działalność Domu Kultury rozszerzyć także na teren Pyskowie.
- 3) 5 proc. budżetu Rady Zakładowej wydatkowanego dotychczas na działalność kulturalno - oświatową, wstrzymać i przekazać na inne cele.

Bardzo poważny problem kulturalny stanowią wypełnienie pustyni w Pyskowicach. Wspólnym wysiłkiem zakładów sownych w tym postanowiono przemysłowych, postawiono wybudować kino, które byłoby częściowym ekwiwalentem za brak działających kulturalnie. Po przewlekłych i długich pertraktacjach doszło do tego, że

W 1966 roku placówka poddana została gruntownemu remontowi, a wkrótce uczyniono ją Międzyzakładowym Domem Kultury. Współwłaścicielami oprócz Bumaru stały się Huta i Walcownia Łabędy. Na bogaty repertuar imprez artystycznych składały się między innymi spotkania z wybitnymi artystami scen polskich, ludźmi filmu i telewizji. Wśród nich były takie nazwiska jak: Małgorzata Braunek, Lidia Korsakówna, Andrzej Łapicki, Witold Pyrkosz i Bogusz

Bilewski (szwagrowie z *Janosika*), Wanda Polańska, Stanisław Ptak, Roman Kłosowski, Zdzisława Sośnicka. Wybitni naukowcy: Karol Bunsch, Cezary Chlebowski, Władysław Bartoszewski. Dziennikarze: Dariusz Fikus, Bartosz Janiszewski, Jan Ciszewski, Zbigniew Dutkowski. Sportowcy: Stanisław Szozda i Hubert Kostka. Występowały zespoły: Roma, Brekaut, Budka Suflera



i Lombard. Chór i Orkiestra Filharmonii Śląskiej, Zespoły Pieśni i Tańca *Opole* i *Krakowiacy*, Centralny Zespół Artystyczny Wojska Polskiego i Zespół Marynarki Wojennej *Flotylla*.

Nie sposób jednak wymienić tu wszystkich, bowiem działo się w Domu Kultury, oj działo... Koncertował tu też Krystian Zimerman. Miał wtedy sześć lat i był to jego debiut sceniczny w charakterze pianisty i to, jak się później okazało, najszerszego światowego formatu.

Krystian Zimerman debiutował w Łabędach

Pierwsze kroki muzyczne stawiał pod kierunkiem ojca Mariana Zimermana. Kiedy miał 6 lat po raz pierwszy wystąpił przed kamerą telewizyjną z własnymi kompozycjami, w dzieciecym programie „Kleksk”. Jego pierwsze spotkanie z publicznością odbyło się w łabędzkim Domu Kultury, gdzie grał razem z ojcem – pracownikiem naszych Zakładów – na akademii z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet. Zdjęcie, które zamieszczamy obok ukazało się w naszej gazecie równo 13 lat temu. Laureat I Nagrody IX Konkursu Chopinowskiego ukończył 5 grudnia tego roku 19 lat. 28 października br. jury konkursu wręczyło najmłodszemu uczestnikowi I nagrodę i Złoty Medal. Ponadto Krystian Zimerman otrzymał nagrodę Honorową im. Fryderyka Chopina za najlepsze wykonanie polonezów i nagrodę Polskiego Radia za mazurki. 3 listopada laureat IX Konkursu Chopinowskiego wystąpił w swym rodzinnym mieście, Zabrze, na wojewódzkiej akademii z okazji 58. Rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Paź-



dziennikowej. Kilka lat temu przepowiadaliśmy Krystianowi karierę muzyczną – dzisiaj stanął u progu sławy.

Tadeusz Fijewski, zasłużony aktor teatru i filmu, po spotkaniu z łabędzką publicznością powiedział: – Wypełniona po brzegi sala widowiskowa świadczy o dużym wyrobieniu kulturalnym waszej młodzieży, jej pytania z historii polskiego teatru mile mnie zaskoczyły.

Bernard Ładysz, solista Teatru Wielkiego w Warszawie: – Jestem wzruszony wspaniałą reakcją łabędzkiej publiczności, to bardzo muzykalni ludzie.

Jerzy Ofierski – Sołtys Kierdziołek: – ... sala kładzie się ze śmiechu, od razu poznali, że jestem z Chłapkowic, a nie z Warszawy.



Życie duchowe

Życie duchowe mieszkańców dzielnicy Łabędy, w której zamieszkuje większość pracowników *Bumaru* wzbogacone zostało o nowe wartości, kiedy to zapadła decyzja o budowie kościoła w okolicach Przyszówki.

Dziela podjął się ksiądz Piotr Kansy. Kamień węgielny został poświęcony przez Ojca Świętego 21 czerwca 1983 roku podczas Jego pobytu na Górze św. Anny.

Temu to miejscu parafia zawdzięcza swoje wezwanie. Podkreślono w ten sposób odwieczne związki Łabęd z sanktuarium annogórskim. Tak też zażegnano *konflikt* pomiędzy górnikami – zwolennikami nadania kościołowi imienia św. Barbary, a hutnikami, którzy chcieli mieć swojego patrona w osobie św. Floriana. 4 sierpnia 1984 roku został ukończony, powstały w wyniku pracy parafian, i poświęcony dom katechetyczny – pełniący odtąd w czasie budowy kościoła rolę zastępczej świątyni.

Kościół św. Anny na Przyszówce zaprojektowano na rzucie kwadratu o wymiarach 30 x 30 metrów. W budowie czynnie uczestniczyli nie tylko parafianie, ale i mieszkańcy całych Łabęd. Także i pracownicy *Bumaru* przyczynili się do budowy, uczestnicząc w montażu konstrukcji dachu. Sprawa była o tyle skomplikowana, że elementy nośne ważyły ponad 10 ton i wymagany był sprzęt specjalistyczny.

Łącznie konstrukcja dachowa, sprowadzona z Huty *Pokój* ważyła około 60 ton. W 1986 roku kościół był gotowy w stanie surowym. W roku następnym wzniesiona została 30-metrowa dzwonnica, w latach kolejnych położono fundamenty pod zakrystię i cztery kaplice, otynkowano ściany wewnętrzne oraz wykonano podwieszany drewniany sufit. Dach przykryto 35 tonami blachy miedzianej.

Uroczyste poświęcenie kościoła nastąpiło 14 października 1990 roku, siedem lat od chwili położenia kamienia węgielnego. Konsekracji dokonał biskup Alfons Nosol i od tego czasu centrum parafialne skupiające kościół z szeregiem kaplic,

dom katechetyczny, plebanię i dom pogrzebowy na cmentarzu komunalnym służy mieszkańcom osiedla *Kosmonautów* i *Literatów*.

Oddanie świątyni w 1990 roku zamknęło dekadę niezwykle intensywnego budownictwa kościelnego. Jak podkreślił biskup pomocniczy Jan Wieczorek: – *Dziesięciolatka zapoczątkowana przez niezapomniany 1980 rok, kiedy wszyscy odczuliśmy wspaniałą powiem wolności i Solidarności, gdy nastąpił radykalny przełom w mo- zolnym dotychczas trybie załatwiania zezwoleń państwowych na budowę najmniej-*

szych nawet obiektów sakralnych. W tym też czasie pracownicy *Bumaru*, mieszkający w Pyskowicach uczestniczyli w budowie swojego kościoła parafialnego pod wezwaniem Nawrócenia św. Pawła Apostoła, usytuowanego w okolicach osiedla *Wieczorka*.

Sztandar Metalowca i Radiostudio

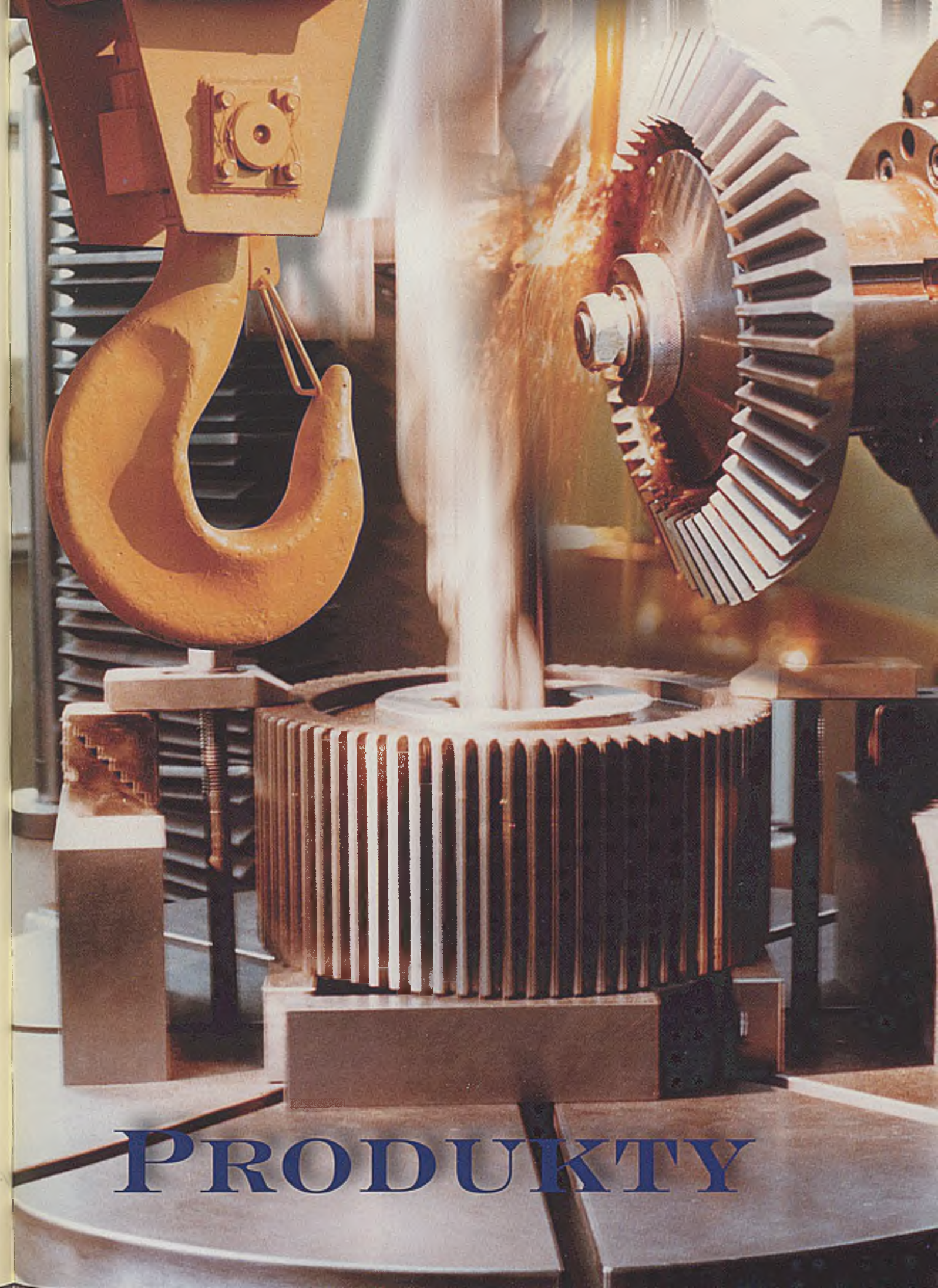
24 listopada 1950 roku z głośników rozmieszczonych na terenie zakładu rozlega się głos spikera Jana Kamińskiego: *Tu mówi zakładowe radiostudio...*

Trzydzieści lat później, 16 września 1963 roku ukazuje się 200. numer *Sztandaru Metalowca*. To już dziesięć lat istnienia zakładowej gazety. Od grudnia 1958 roku redakcją i radiostudium kieruje Marian Ignaczak. Sztab dziennikarski tworzą Barbara Janiak i Jan Kamiński, prowadzący także audycje radiowe. Zdjęcia do gazety (z których korzystamy także w naszym opracowaniu) wykonują Alfred Kaluża i Hubert Grochutek. Wśród licznych korespondentów, nieetatowo związanych z piśmem, najczęściej publikowanym jest Marian Dębowski.

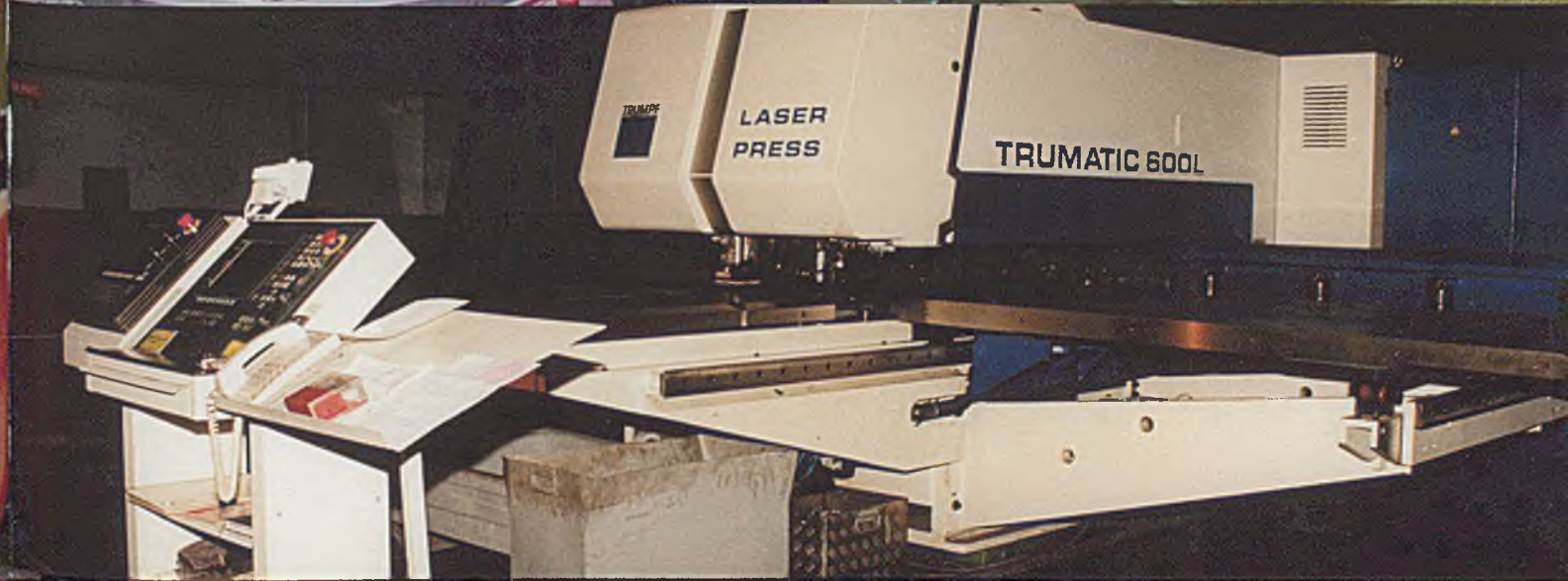
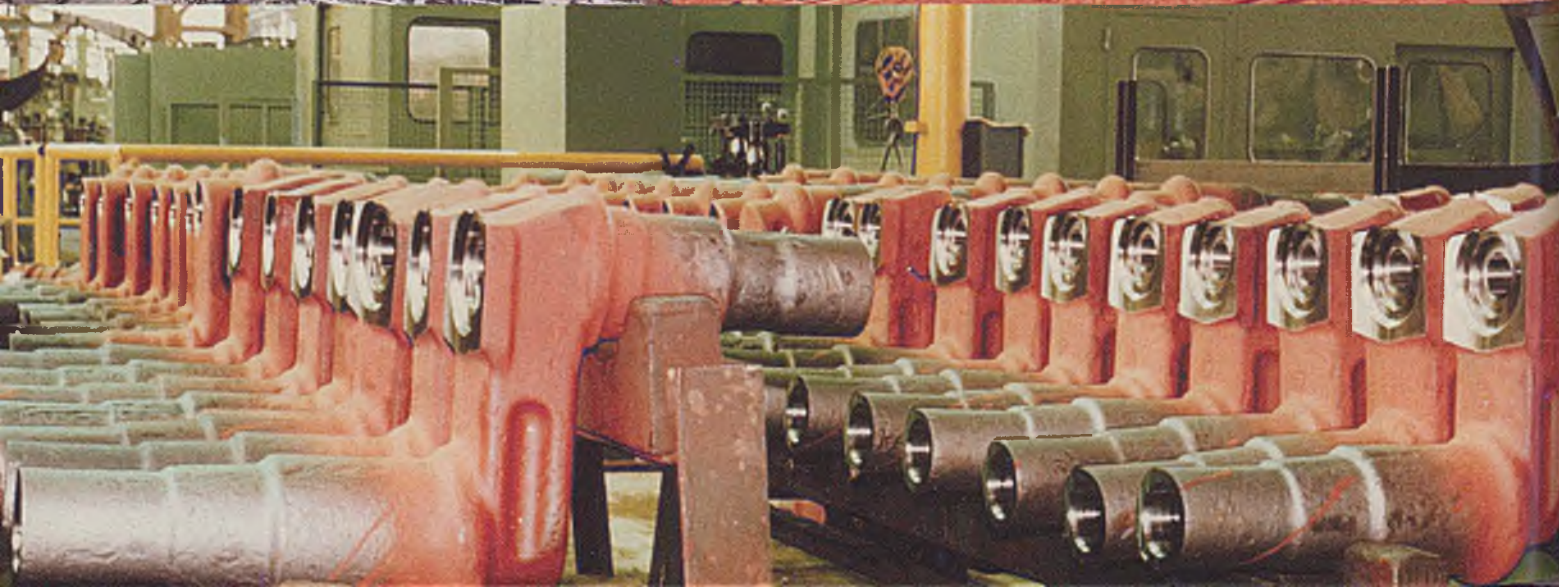
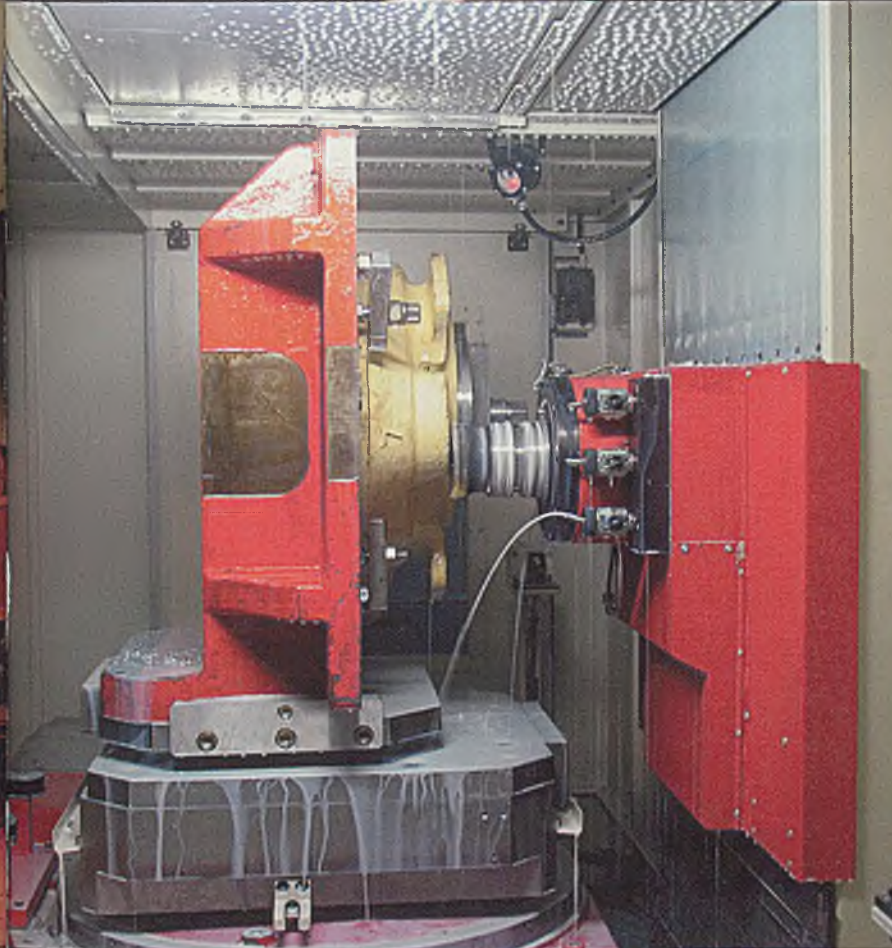
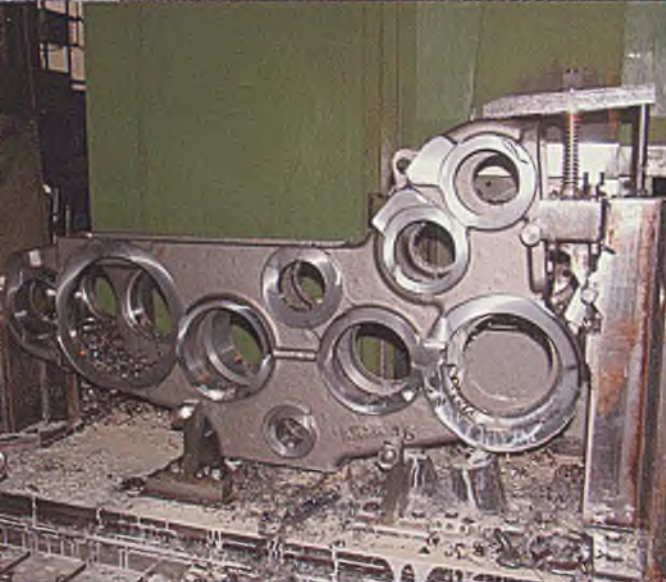
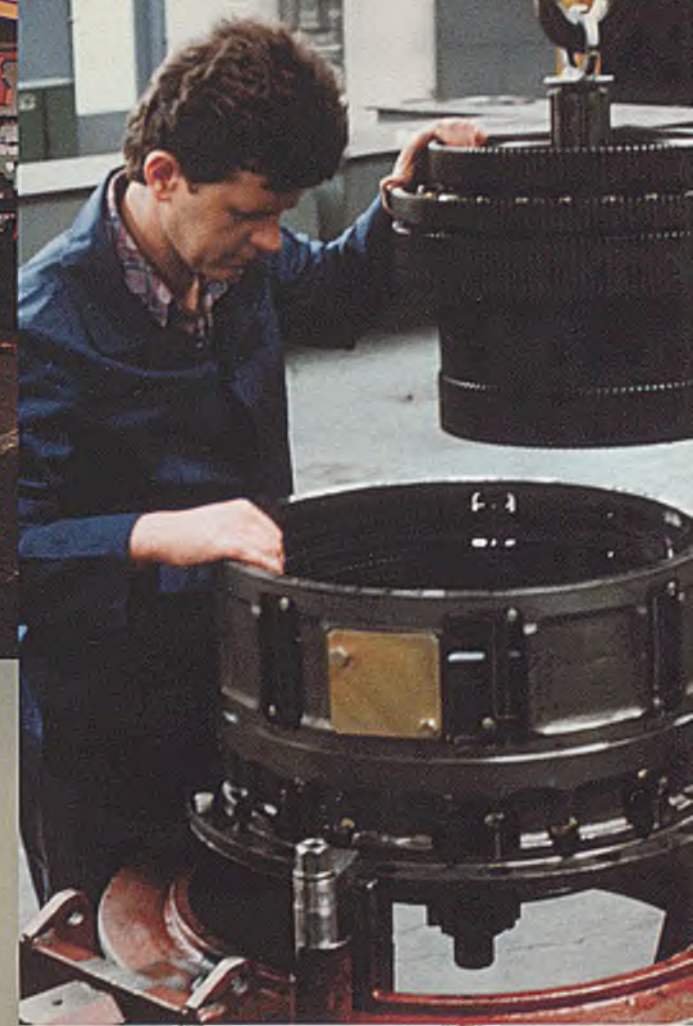
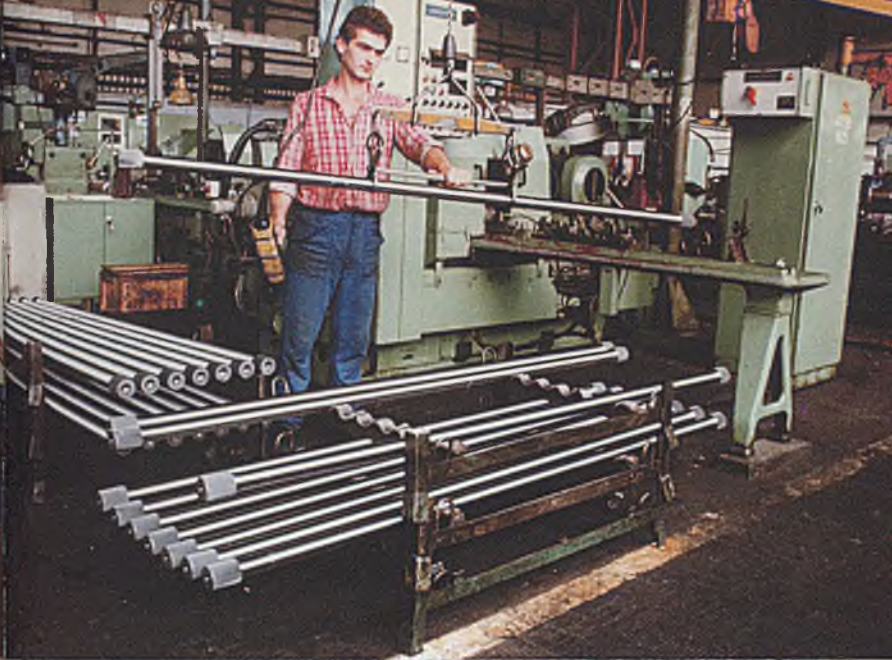
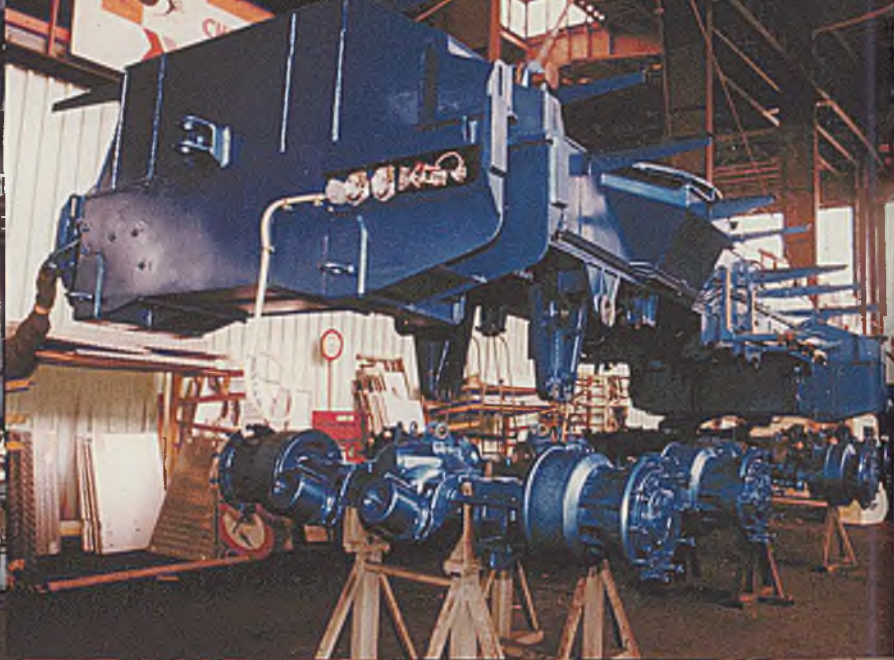
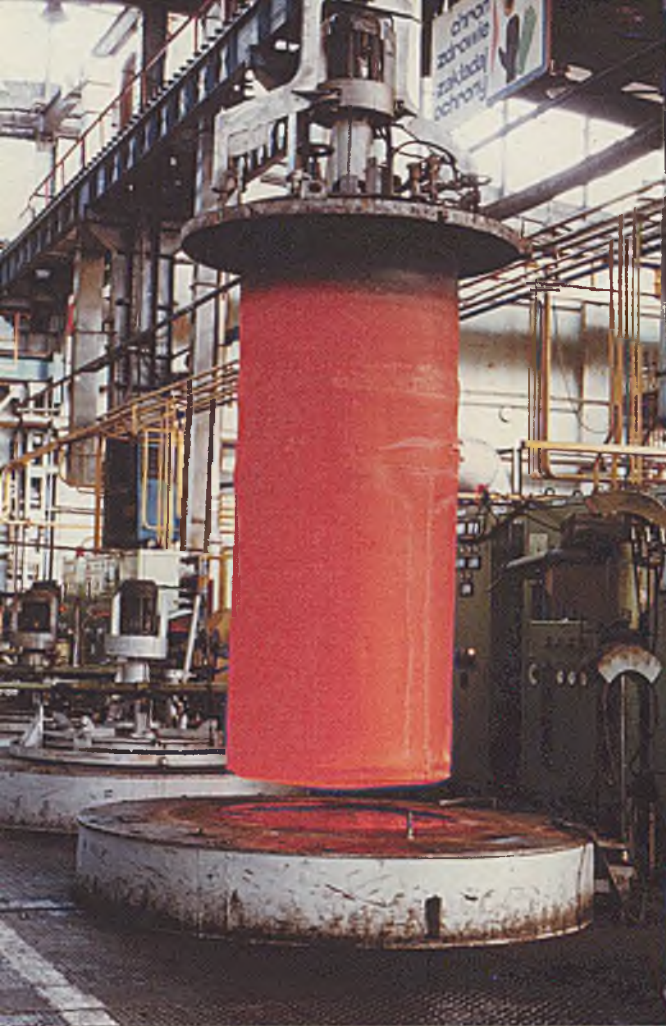
Organem doradczym jest Kolegium Redakcyjne, na czele którego stoi Eugeniusz Kobuszewski. Gazeta, podobnie jak dziś, rozprowadzana jest za pomocą sieci kolporterów.

Czasopismo mocno zakorzeniło się w tradycji przedsiębiorstwa. Wydawane było w dwutygodniowym cyklu i wyglądało jak prawdziwa wielkoformatowa gazeta z kiosku *Ruchu*. Składana była w prawdziwej drukarni, a jej nakład wahał się od 3 do 3,5 tysiąca egzemplarzy.





PRODUKTY



Zawsze coś się psuje

Rozwój produkcji zakładów pociągał za sobą wzrost sprzedaży, a tym samym większą ilość maszyn na rynku, które objęte gwarancją wytwórcy, zawsze miały prawo odmówić posłuszeństwa. Do zakładu zaczęły napływać reklamacje zarówno na części i zespoły jak i wyroby finalne. Były one rozpatrywane w Biurze Technicznym Kontroli (BTK), które funkcjonowało w strukturach kontroli jakości.

Opowiada dyrektor Kazimierz Żyła: – *Sposób załatwiania reklamacji był następujący.*

Po jej zgłoszeniu dokonywano pobieżnej analizy i przygotowywano ekipę do załatwienia naprawy lub wymiany części bezpośrednio u użytkownika. Kompletowanie specjalistów odbywało się za pomocą telefonu i próśb wnoszonych do kierowników wydziałów, których ta reklamacja dotyczyła. Nie trzeba chyba tłumaczyć, że sposób taki był dalece niedoskonały i bardzo wydłużał czas rozpatrzenia i załatwienia reklamacji.

Wzrost eksportu wyrobów wymusił utworzenie specjalistycznej komórki zajmującej się obsługą gwarancyjną sprzedawanych wyrobów. W 1969 roku powstał Serwis. Natomiast celem załatwiania pozostałych reklamacji utworzono Sekcję Reklamacji. Jej zadaniem było składanie reklamacji do dostawców, a także rozpatrywanie i załatwianie

Każdy wytwórca musi zdawać sobie z tego sprawę. Nie ma urzędzeń, które w czasie eksploatacji pracowałyby bezawaryjnie. Sztuka prawidłowego serwisowania wyrobów powinna zatem opierać się na szybkim i sprawnym działaniu i usunięciu usterki, aby klient nie zdążył się nawet zorientować, że miała ona miejsce.

reklamacji odbiorców na sprzedane części i zespoły.

Moment powołania nowej komórki, która od tej pory miała reprezentować *Bumar-Łabędy* w świecie dokładnie zapamiętał dyrektor Żyła:

– *Dyrektor Orzeł załatwił to bardzo prosto. Zawołał mnie przed swoje oblicze i powiedział:*

– *Kaziu, polecam ci zorganizować Serwis – dyskusji nie było, zarządzenia też jeszcze nie – Wybierz sobie z produkcji kogo chcesz. Ja ze swej strony daję*

ci Witolda Romańskiego i do roboty. I tak się to zaczęło – byłem wtedy kierownikiem Kontroli Zakładu.

Później ukazało się Zarządzenie nr 31/69, na mocy którego formalnie utworzono Oddział Obsługi Technicznej – Serwis. Pełnienie obowiązków Kierownika powierzono Witoldowi Romańskiemu. Kolejnymi kierownikami byli panowie: J. Kamiński, Z. Duss,

Z. Koczyk, G. Przerwa, L. Szczęsny i Z. Kister.

W strukturze organizacyjnej Serwisu wyodrębniono Prototypownię wyrobów cywilnych, w której powstały: koparka BRAWAL 4011 oraz równiarka i kruszarka. Poza koparką dwa pozostałe wyroby nie zostały wprowadzone w szerszym zakresie do produkcji ze względu na mały popyt na tego typu maszyny. Równiarka pozostała w zakładzie i bardzo się przydała podczas ostatniej zimy stulecia.

Oprócz obsługi wyrobów cywilnych i wojskowych u klientów krajowych, prowadzono stacje serwisowe u kontrahentów zagranicznych: w NRD, Bułgarii, na Węgrzech, w Indiach, w Libii, Iraku i Syrii oraz w Egipcie, Kongo

Na miejsce pracy przyszłego Serwisu wyznaczono opuszczoną odlewnię żeliwa. Pan Witold Romański był doświadczonym pracownikiem (kierownik Wydziału Montażu Ciągników), toteż dość szybko zorganizowano podstawowy zespół ludzi. W miarę upływu czasu Serwis się rozrastał i przynosił pozytywne wyniki, zarówno zabezpieczenia jakości wyrobów, jak i ich reklamy. Stał się niejako przedłużeniem Biura Handlowego.



i Algierii. Prowadzono także obsługę koparek na terenie Ameryki Łacińskiej. Pracownicy Serwisu świadczyli usługi przedgwarancyjne (szkolenia i przekazywanie wyrobów), gwarancyjne i pogwarancyjne.

Serwis przejął też następujące obowiązki:

- ▶ Obsługa targów handlowych i prezentacja wyrobów;
- ▶ Załadunek wyrobów na statki i ich rozładunek w kraju użytkownika;
- ▶ Przekazywanie wyrobów;

- ▶ Szkolenie załóg obsługi wyrobów;
- ▶ Przeprowadzanie prób fabrycznych podwozia pod żuraw 40 tonowy – PS-400;
- ▶ Nadzór nad pracą stałych punktów serwisowych za granicą.

Ponadto prowadzono serwisy produkcyjne:

- ▶ Ukraina, Odessa – obsługa przedmontażowa podwozi PS-400 oraz żurawi na terenie byłego Związku Radzieckiego;
- ▶ Słowacja, Martin – obsługa podzespołów i zespołów części do czołgu T-55 i T-72 produkowanych w Zakładach.

Przez parę lat Serwis podlegał Kierownikowi Kontroli Zakładu. Integracja obowiązków dała w krótkim czasie bardzo dobre wyniki. Potwierdzeniem tego jest pismo dyrektora Zjednoczenia z 14 lipca 1975 roku, w którym składa on serdeczne podziękowania zakładowi za wyniki na odcinku jakości produkcji uzyskane w 1974 roku. Wymiernym efektem było obniżenie strat zewnętrznych, czyli reklamacji, z wartości 0,05 proc. w 1973 roku do 0,01 proc. w 1974 roku.

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych Kazimierz Żyła został powołany na zastępcę dyrektora Kombinat ds. Obsługi Technicznej Wyrobów.

W okresie przekształceń strukturalnych przez krótki okres, w latach 1992-93 Serwis był

podporządkowany Dyrektorowi Zakładu Produkcji Specjalnej. Obecnie Dział Serwisu kierowany przez inżyniera Wojciecha Wrotyńskiego jest usytuowany w pionie Dyrektora ds. Jakości i Środowiska.

Serwisanci dzielnie sprawują się w skwarze indyjskiego słońca, gdzie od kilku lat pełnią stale *duty* w Pune i na południu stanu Karnataka.



Najważniejsza jest jakość

Profil produkcji Zakładów Mechanicznych Łabędy od samego początku wymagał utrzymania dobrej jakości wyrobów.

Wraz z rozwojem produkcji tworzono kontrolę techniczną, której głównym zadaniem było eliminowanie wyrobów niezgodnych, czyli braków. Stąd też w Dziale Kontroli Technicznej większość pracowników stanowili brakarze.

Struktura organizacyjna kontroli obejmowała cały zakład. Dział Kontroli Technicznej

mieścił się w budynku obecnego Laboratorium, a pod koniec lat pięćdziesiątych przeniesiony został do przybudówki Wydziału 300.

Szefami Kontroli byli inżynierowie: Jaskóła, Janta, Podsiadło. W kontroli Technicznej, a ściślej w Izbie Pomiarów pracował mgr inż. Zbigniew Żarnowiecki, późniejszy wieloletni Dyrektor Techniczny, a następnie Dyrektor Naczelny Zakładów. W drugiej połowie lat sześćdziesiątych Szefem Kontroli Technicznej był inż. Kazimierz Żyła.

W okresie szczytowego rozwoju produkcji specjalnej zatrudnienie w dziale wynosiło około 450 osób (nie licząc Laboratorium).

Zadaniem Wydziałowej Kontroli Technicznej w magazynach był odbiór jakościowy dostaw materiałów i zespołów kooperacyjnych, natomiast w wydziałach produkcyjnych – kontrola przebiegu produkcji i wykonywanych wyrobów.

Centralna Izba Pomiarów zajmowała się sprawdzaniem i legalizacją narzędzi pomiarowych, sprawdzianów i oprzyrządowania oraz modeli.

Utworzono również WKT w oddziale w Zabrzcu - Mikulczycach.



CERTYFIKAT

Jednostka Certyfikująca
TUV CERT RWTUV Systems GmbH
 zaświadcza zgodnie
 z procedurą TUV CERT, że organizacja
**Zakłady Mechaniczne
 "BUMAR - ŁABĘDY" S.A.**
 ul. Mechaników 9
 PL/ 44 - 109 Gliwice

wprowadziła i stosuje system zarządzania jakością i zarządzania środowiskowego w zakresie:
 Projektowanie, produkcja i serwis pojazdów specjalnych, maszyn budowlanych, konstrukcji spawanych, przekładni, silników, odlewów, form, narzędzi, zbiorników i przewodów giętych, obudów skarbów bankowych oraz usług obróbki cieplnej, cieplno-chemicznej i galwanicznej oraz remonty maszyn.
 Na podstawie skutku, protokołu nr PL/27005
 potwierdziła się spełnienie wymagań normy
ISO 9001 : 2000 / EN ISO 9001 : 2000
ISO 14001 : 2004 / EN ISO 14001 : 2004
 Certyfikat ten jest ważny do: 20-08-2008
 Numery restrykcyjne:
 04100 19040603-AE2 i 04104 19040603-E2
 Przedsiębiorstwo posiada certyfikację od: 1994

CERTYFIKAT SYSTEMU JAKOŚCI
 60/A/2003

Podkreśla się, że
Zakłady Mechaniczne BUMAR ŁABĘDY S.A.
 ul. Mechaników 9, 44-109 Gliwice

Zakład Produkcyjny Specjalny BM ŁABĘDY ŁABĘDY Sp. z o.o.
 Zakład Konstrukcyjny Specjalny BUMAR ŁABĘDY Sp. z o.o.
 Zakład Pomiarów Technicznych i Remontowy Specjalny BUMAR ŁABĘDY Sp. z o.o.
 Zakład Prób Ładów i Prób Ładów BUMAR ŁABĘDY Sp. z o.o.
 Zakład Produkcyjny Form "LABEYD" Sp. z o.o.
 specjalistyczne wytwórczości

AQAP 2110:2003
 zakres certyfikacji

Projektowanie, produkcja i serwis maszyn specjalnych i ich części, maszyn budowlanych, konstrukcji spawanych, przekładni, silników, odlewów, form, narzędzi, zbiorników i przewodów giętych, obudów skarbów bankowych oraz usług obróbki cieplnej, cieplno-chemicznej i galwanicznej oraz remonty maszyn.
 Certyfikat ważny od 16.01.2003 do 09.12.2006
 Certyfikat wydany po raz pierwszy 18.12.2003

DYREKTOR ZAKŁADU SYSTEMÓW JAKOŚCI I ZARZĄDZANIA
 mgr inż. ANDRZEJ ŚWIEŃSKI

DYREKTOR WOJSKOWEGO CENTRUM NORMATYZACJI JAKOŚCI I KONTROLI
 mgr inż. MARIAN PIĄSIĄC

Certyfikat opublikowany w Biuletynie Państwowego Urzędu Nadzoru Technicznego (Wydawnictwo: Biuletyn Kontrolacji Jakości i Kwalifikacji)

Certyfikat posiada w mocy pod warunkiem spełnienia

IONet
 THE INTERNATIONAL CERTIFICATION NETWORK

CERTIFICATE

IONet and PCBC
 hereby certify that the organization
**Zakłady Mechaniczne
 "BUMAR-ŁABĘDY" S.A.**
 ul. Mechaników 9, 44-109 GLIWICE

for the following field of activities
 design, production and services of special vehicles and their parts, construction equipment, welded structures, transmissions, hydraulic cylinders, forgings, moulds, tools, stamped elements, bent pipe conduits, elements for armoured safes and bank strong-rooms, heat treatment service, heat-chemical treatment service, electroplating services, machines overhaul as well as international and domestic turnover

has implemented and maintains a
Quality Management System
 which fulfils the requirements of the following standard
PN-EN ISO 9001:2001
 Issued on: 2003-10-21
 Validity date: 2006-10-20

Registration Number: PL - JW - 24/3/2003

Dr. Fabian Rosenthal
 President of IONet

POLSKIE CENTRUM BADAŃ I CERTYFIKACJI S.A.
 POLISH CENTRE FOR TESTING AND CERTIFICATION

CERTYFIKAT SYSTEMU JAKOŚCI
 Nr JW - 24/3/2003

Podkreśla się, że
**Zakłady Mechaniczne
 "BUMAR-ŁABĘDY" S.A.**
 ul. Mechaników 9, 44-109 GLIWICE

w następujących obszarach:
 projektowanie, produkcja i serwis pojazdów specjalnych i ich części, maszyn budowlanych, konstrukcji spawanych, przekładni, silników, odlewów, form, narzędzi, części tocznych i przewodów rurowych giętych, wyrobów do zabezpieczenia szaf pancernych i skarbów bankowych oraz usług obróbki cieplnej, cieplno-chemicznej, galwanicznej, remonty maszyn oraz obrót międzynarodowy i krajowy z zachowaniem kryteriów Wewnętrznego Systemu Kontroli WSK*

obszera wytwórczości normy **PN-EN ISO 9001:2001 i kryteriów WSK***
 na co zostało dostarczone w formie protokołu pomiarowego przez Państwowe Centrum Badań i Certyfikacji S.A.

Certyfikat posiada w mocy pod warunkiem przestrzegania przez dostawcę wymagań powyższej normy oraz kryteriów WSK* w obszarze nr 2003/JW-24/3/2003

Okres ważności certyfikatu:
 od 2003-10-21 do 2006-10-20

DYREKTOR
 ds. Certyfikacji Systemów Zarządzania
 mgr inż. LESZEK KIELBA

Warszawa, 2003-10-21

URZĄD DOZORU TECHNICZNEGO
 OFFICE OF TECHNICAL INSPECTION

ŚWIADECTWO UZNANIA
 CERTIFICATE OF APPROVAL

Nr rejestru: LB-026/07
 Register number:

Podkreśla się, że
 This is to certify that

**Zakłady Mechaniczne
 "BUMAR - ŁABĘDY" S.A.**
 Laboratorium Badawczo - Metrologiczne
 44-109 Gliwice ul. Mechaników 9

spełniające kryteria normy PN-EN ISO/IEC 17025:2004
 fulfilling the criteria of the standard PN-EN ISO/IEC 17025:2004

spełniające warunki przyjęcia II
 general approval of level II

spełniające wymagania normy PN-EN ISO/IEC 17025:2004
 fulfilling the requirements of the standard PN-EN ISO/IEC 17025:2004

Exemption notice: I w sprawie uznania laboratoryjnie wykonanych do pomiarów konstrukcyjnych i kontroli stanu i warunków pracy maszyn i urządzeń w zakresie: konstrukcji spawanych, przekładni, silników, odlewów, form, narzędzi, zbiorników i przewodów giętych, obudów skarbów bankowych oraz usług obróbki cieplnej, cieplno-chemicznej i galwanicznej oraz remonty maszyn. (Dz.U. Nr 122 z dnia 13.11.2004)

Exemption of compliance assessment with the scope of activities of technical inspection determined in the Law of the 17th November 1994 on technical supervision. (Official Journal of Poland Law of the 17th Nov. 2004) and made use of the Testing Laboratory's status of the requirement of above mentioned documents

Usługa uznania w dziedzinie pomiarów jest przeznaczona do: 02.08.1996

Okres ważności Świadectwa Uznania od 14.10.2003, do 13.10.2006
 Validity period of the present certificate from

Warszawa, dnia 14.10.2003

mgr inż. Andrzej Świeński

Biuro Techniczne Kontroli (BTK) zajmowało się tworzeniem zasad nadzoru i odbioru jakościowego wyrobów. Opracowywano tam instrukcje regulujące sposoby postępowania przy ocenie i współpracy wydziałów i służb w zakresie jakości. W zakresie produkcji specjalnej Kontrola Jakości ściśle współpracowała z 33 Rejonowym Przedstawicielstwem Wojskowym. Uzgadniano z nim wszystkie uregulowania dotyczące produkcji wyrobów wojskowych. W latach siedemdziesiątych podejmowano szereg działań służących poprawie jakości produkcji i ograniczeniu strat z tytułu braków i kosztów reklamacji.

W dziale Kontroli Jakości zostały opracowane, a następnie wprowadzone do stosowania rozwiązania poprawiające jakość.

Był to między innymi Regulamin samokontroli, w oparciu o który najlepsi pracownicy otrzymywali uprawnienia, upoważniające ich do własnej oceny wykonywanej pracy i potwierdzania jej zgodności. Stanowiska samokontroli były wyraźnie oznaczone, a pracownicy otrzymywali dodatkowe wynagrodzenie z tego tytułu. Posiadanie uprawnień samokontroli było wyróżnieniem, bowiem zgodnie z regulaminem ilość samokontrolujących nie mogła przekroczyć 35 proc. zatrudnionych.

Po utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego Kombinat Urządzeń Mechanicznych *Bumar-Łabędy* połączono przedsiębiorstwa o różnej kulturze, tradycji i organizacji pracy. W związku z tym specjaliści Biura Technicznego Kontroli zostali włączeni w działania na rzecz ujednoczenia zasad i sposobów przygotowania, realizacji produkcji oraz jej dokumentowania. Uczestniczyli także w odbiorach wyrobów wykonywanych dla strategicznych odbiorców. Do prac tych zazwyczaj byli delegowani rzeczoznawcy.

Była to grupa pracowników Kontroli Jakości wyróżniających się wiedzą, kwalifikacjami i doświadczeniem metrologicznym, spełniająca określone kryteria i posiadająca tytuł *Rzeczoznawcy kontroli produkcji*. Tytuł ten nadawał Minister Przemysłu Maszynowego, a każdy rzeczoznawca legitymował się odpowiednim dyplomem. Pracownicy ci byli wykorzystywani do oceny i rozwiązywania problemów jakości produkcji.

Ministerstwo, zjednoczenie lub zrzeszenie także korzystało z wiedzy tych pracowników, kierując ich w różnych sprawach do zakładów, gdzie występowały problemy jakościowe.

Uruchomienie produkcji czołgów T-72 *Jaguar*, z których znaczna część była przeznaczona na potrzeby armii krajowej, stwarzało to konieczność nawiązania ścisłej współpracy z bezpośrednim użytkownikiem.

W tym celu Kontrola Jakości organizowała okresowe spotkania kierownictwa zakładu z szefostwem Zamówień i Dostaw Techniki Wojskowej, Dowództwem Okręgów i Jednostek Wojskowych użytkujących czołgi T-72.

Wyroby przed wprowadzeniem do produkcji przechodziły odpowiednie badania. Kopalnie w Instytucie Mechanizacji, Budownictwa i Górnictwa Skalnego, a żurawie w Prze-

mysłowym Instytucie Maszyn Budowlanych. Na podstawie wyników badań urządzenia te otrzymały *świadectwo dopuszczenia do produkcji*.

Wytwarzane wyroby finalne były w znacznej części przeznaczone dla odbiorców zagranicznych. Przedmiotem eksportu mogły być jedynie wyroby o wysokim poziomie jakości. Stąd też doceniano jej znaczenie i śledzono postęp w tej dziedzinie, zarówno w kraju jak i za granicą. Kontrolę Jakości przekształcono w Służbę Zapewnienia Jakości ukierunkowaną na zapobieganie występowania nieprawidłowości we wszystkich etapach wytwarzania wyrobów.

Ze szczególnym zainteresowaniem podchodzono do informacji o normach serii 9000 wydanych przez ISO. Z chwilą wydania w 1990 roku tłumaczenia norm ISO 9000 przez Polski Komitet Normalizacji, Miar i Jakości niezwłocznie przystąpiono do ich analizy pod kątem wymagań i możliwości wdrożenia. W sierpniu 1991 roku wydane zostało Polecenie Służbowe Dyrektora Kombinatów zatwierdzające *Harmonogram działań dla opracowania Księgi Jakości wg norm ISO 9000* i powołujące zespół ds. koordynacji i nadzoru realizacji harmonogramu. Na jego podstawie opracowano i wdrożono wymaganą dokumentację w postaci Księgi Jakości, Podręczników, Procedur i Instrukcji (łącznie około 700 dokumentów).

W dokumentach tych określono zasady postępowania, zakresy obowiązków, uprawnienia i odpowiedzialności. W 1994 roku na podstawie wyników auditu certyfikującego ZM *Bumar-Łabędy* S.A. otrzymały wystawiony przez RW TÜV Essen certyfikat potwierdzający zgodność Systemu Zarządzania Jakością z wymaganiami normy ISO 9002. Zakłady znalazły się wówczas w pierwszej trójce firm województwa katowickiego, które wdrożyły i uzyskały certyfikację systemu zarządzania jakością.

Wdrożony system jest ciągle doskonalony, poszerzany i dostosowywany do zmieniającej się organizacji, będącej wynikiem procesu restrukturyzacji.

W dowód uznania za działalność na rzecz środowiska i wdrożenie Systemu Zarządzania Środowiskowego wg ISO 14001 Zakłady Mechaniczne otrzymały 19 listopada 2003 roku nagrodę *Panteon Polskiej Ekologii*, ustanowioną przez Ministra Środowiska i Prezesa Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji.

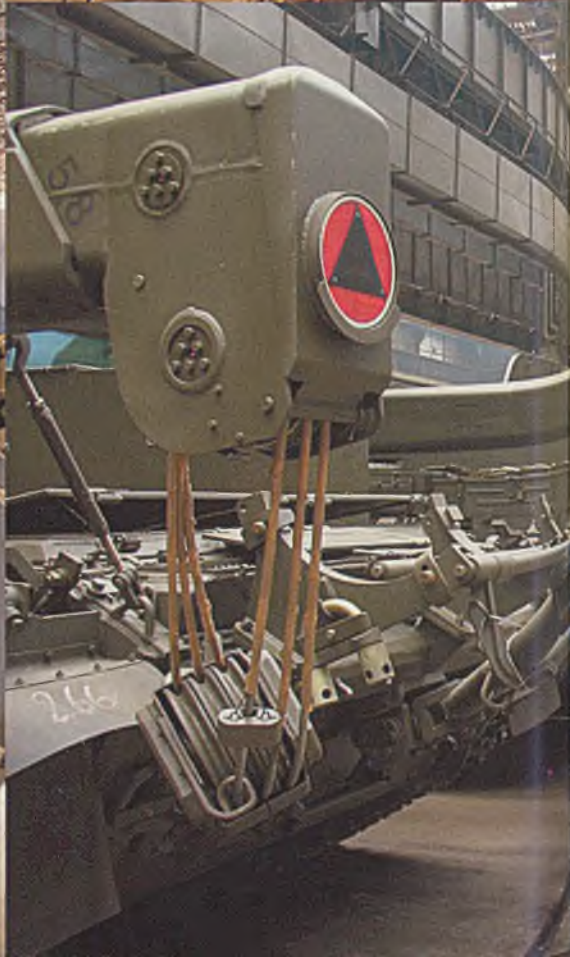
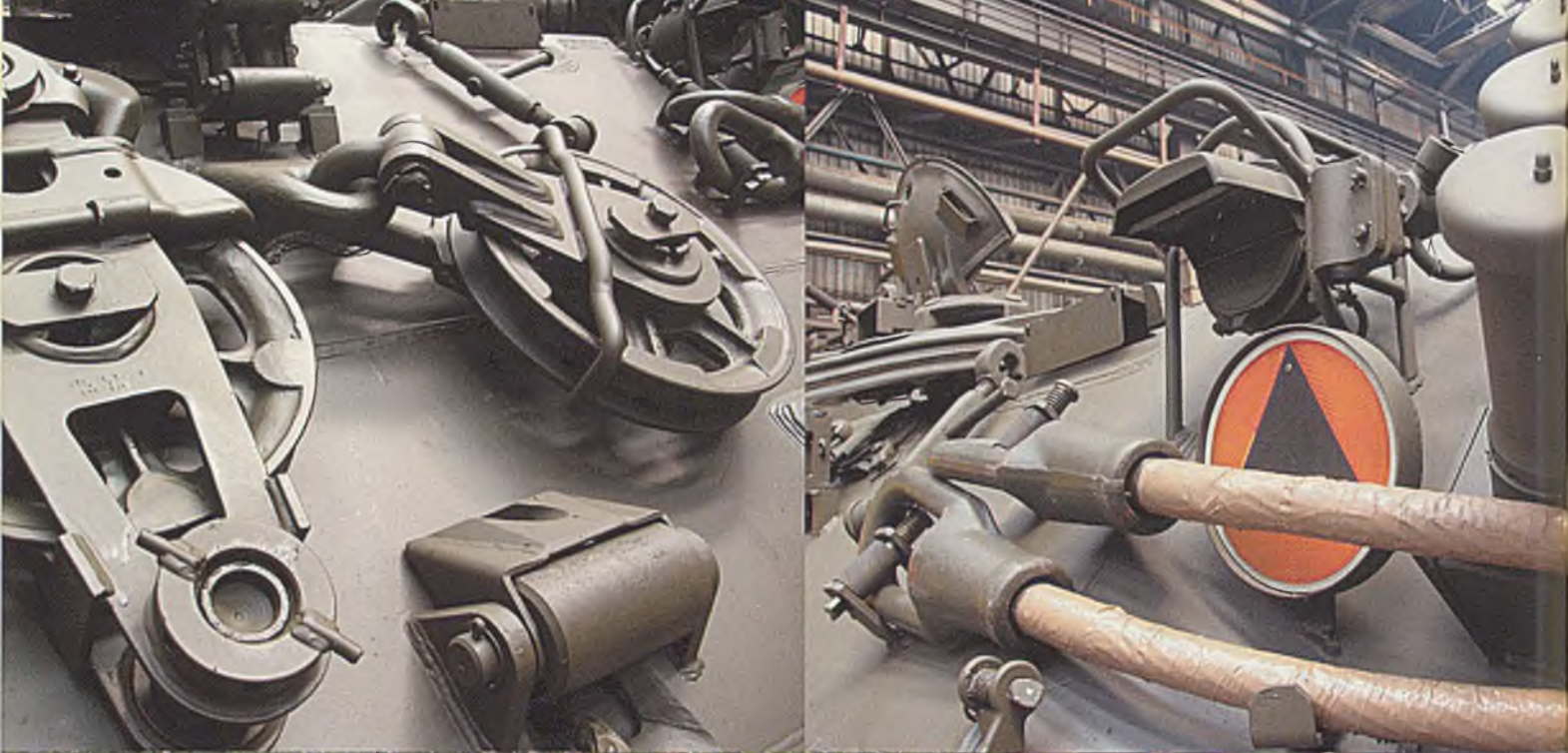
Zintegrowany System Zarządzania łączy systemy zarządzania jakością, środowiskiem i BHP, umożliwia firmie prowadzenie przejrzystych działań dla spełnienia oczekiwań klienta przy poszanowaniu środowiska naturalnego oraz zapewnieniu pracownikom bezpiecznych i higienicznych warunków pracy.

W dowód uznania za działalność na rzecz środowiska i wdrożenie Systemu Zarządzania Środowiskowego wg ISO 14001 Zakłady Mechaniczne otrzymały 19 listopada 2003 roku nagrodę *Panteon Polskiej Ekologii*, ustanowioną przez Ministra Środowiska i Prezesa Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji.

Zintegrowany System Zarządzania łączy systemy zarządzania jakością, środowiskiem i BHP, umożliwia firmie prowadzenie przejrzystych działań dla spełnienia oczekiwań klienta przy poszanowaniu środowiska naturalnego oraz zapewnieniu pracownikom bezpiecznych i higienicznych warunków pracy.

Zintegrowany System Zarządzania łączy systemy zarządzania jakością, środowiskiem i BHP, umożliwia firmie prowadzenie przejrzystych działań dla spełnienia oczekiwań klienta przy poszanowaniu środowiska naturalnego oraz zapewnieniu pracownikom bezpiecznych i higienicznych warunków pracy.

Na terenie Gliwic, a nawet Śląska powszechnie mówiono o produkcji wózków dziecięcych w Zakładach Mechanicznych Łabędy. Wówczas wiele spraw było okrytych niepotrzebną tajemnicą, dlatego tak sobie żartowano. Określenie to wzięło się stąd, że w czasie przygotowywania produkcji czołgu T-34/85 w pierwszych miesiącach 1952 roku do zakładów przybył ówczesny Minister Przemysłu Juliusz Tokarski wraz z Ministrem Obrony Narodowej marszałkiem Konstantym Rokossowskim. Na naradzie, w której brali udział członkowie dyrekcji zakładów byli również oficerowie z przedstawicielstwa wojskowego. Podczas przekazywania informacji o stanie produkcji czołgu, dyrektor Torbus poruszył też sprawę trudności we współpracy z odbiorcą wojskowym. Minister Tokarski zabierając głos na zakończenie narady w zdecydowany sposób oznajmił dyrekcji zakładów, że decyzje odbioru wojskowego dotyczące jakości produkcji i jej zgodności z warunkami technicznymi są dla zakładu obowiązujące i ostateczne. Użył wówczas określenia: – Nie produkujecie wózków dziecięcych, które moglibyście sprzedawać poza wojskiem. I tak powstało to obiegowe powiedzenie...



Rozwój produktów

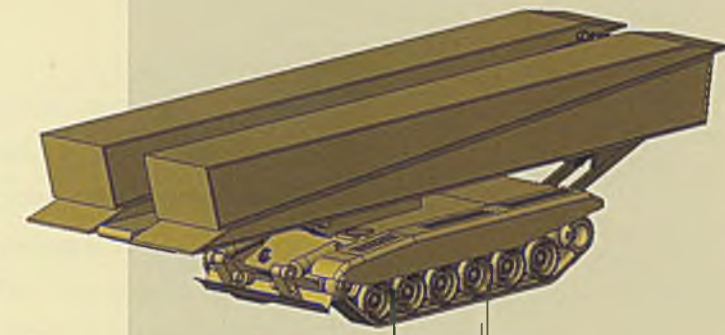
Prace rozwojowe w zakresie pojazdów specjalnych koncentrują się głównie wokół realizowanego kontraktu malezyjskiego. Ze względu na specyficzne wymagania techniczne kontrahenta każdy z wyrobów musiał być konstruowany praktycznie od podstaw. Dzięki tysiącokonnemu silnikowi zblokowanemu z przekładnią automatyczną w układ *Power-Pack*

czołg zyskał na dynamice. O jego wysokiej skuteczności ogniowej decyduje najnowszej generacji System Kierowania Ogniem z termowizją, stabilizacją osi celowania w dwóch płaszczyznach oraz obrotowym przyrządem celowniczym dowódcy, współpracującym z elektrycznymi napędami stabilizacji oraz zmodernizowaną armatą. Czołg wyposażono w systemy nawigacji GPS, LNS i zarządzania polem walki, agregat prądotwórczy i klimatyzowany przedział załogi. Nowa wersja WZT-4 poza zmianami w układzie napędowym posiada wciągarkę hydrauliczną o sile uciągu 30 ton oraz żuraw o udźwigu 20 ton. Całkowicie nową jakościowo pozycją jest most PMC-LEGUAN. Prześlą mostowe, produkcji niemieckiej firmy MAN, zabudowano na specjalnie do tego celu przystosowanym podwoziu czołgu PT-91M.

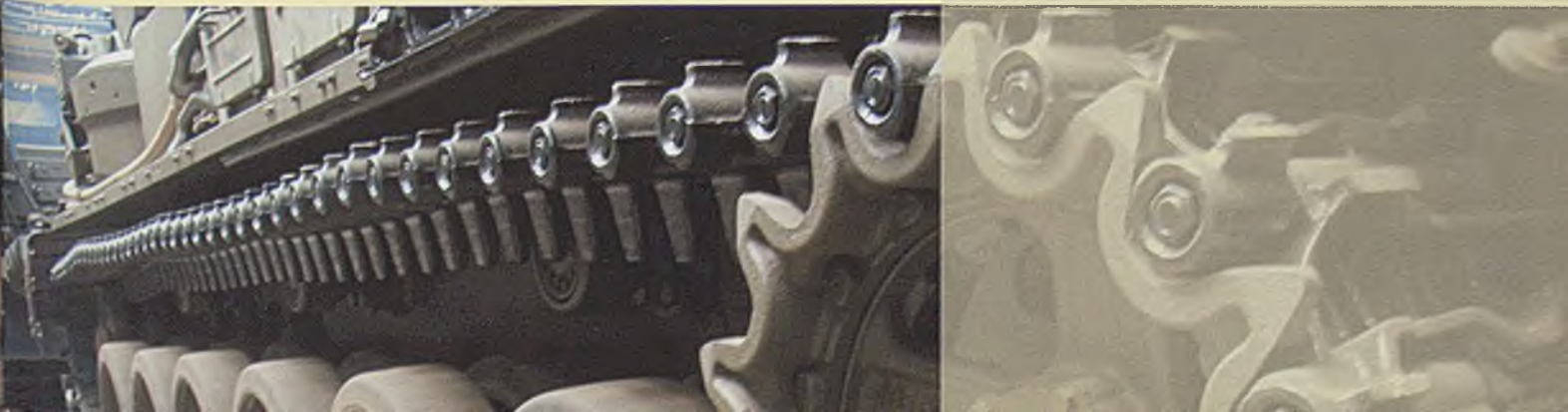
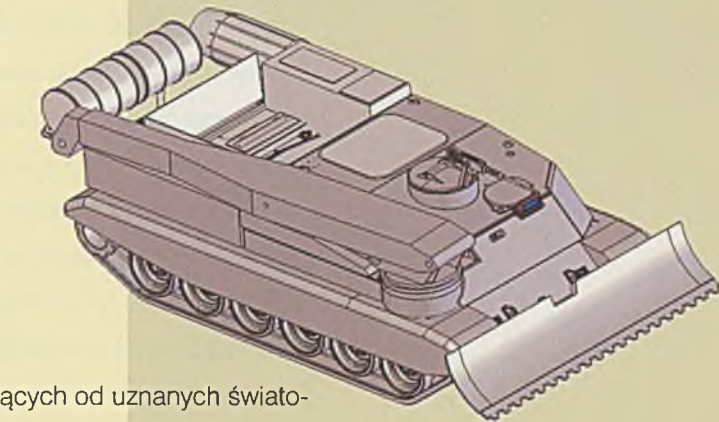
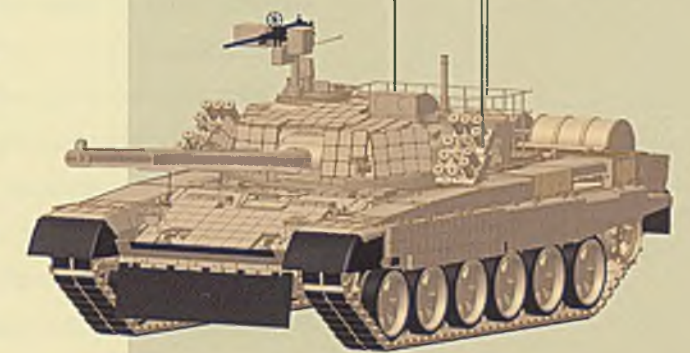
Wiele rozwiązań, które zastosowano w pojazdach *malezyjskich* może i powinno znaleźć zastosowanie w czołgach polskich. Niebywała okazja, jaką jest możliwość wdrożenia do seryjnej produkcji nowoczesnych, pochodzących od uznanych światowych producentów rozwiązań, już się prawdopodobnie nie powtórzy.

Łabędzcy konstruktorzy pracują nad nowymi pojazdami opancerzonymi. Czy propozycją, zgodnie z trendami światowymi, będą pojazdy kołowe? Czas pokaże.

Prowadzone są rozmowy z niemieckimi firmami na temat wspólnego uruchomienia produkcji kilku specjalistycznych pojazdów transportowych i lekkiej haubicy. Dużym wyzwaniem będzie też modernizacja będących na stanie polskiej armii czołgów *Leopard 2A4*. Stosowne porozumienia w tej sprawie już zostały podpisane.



195



Cdn...

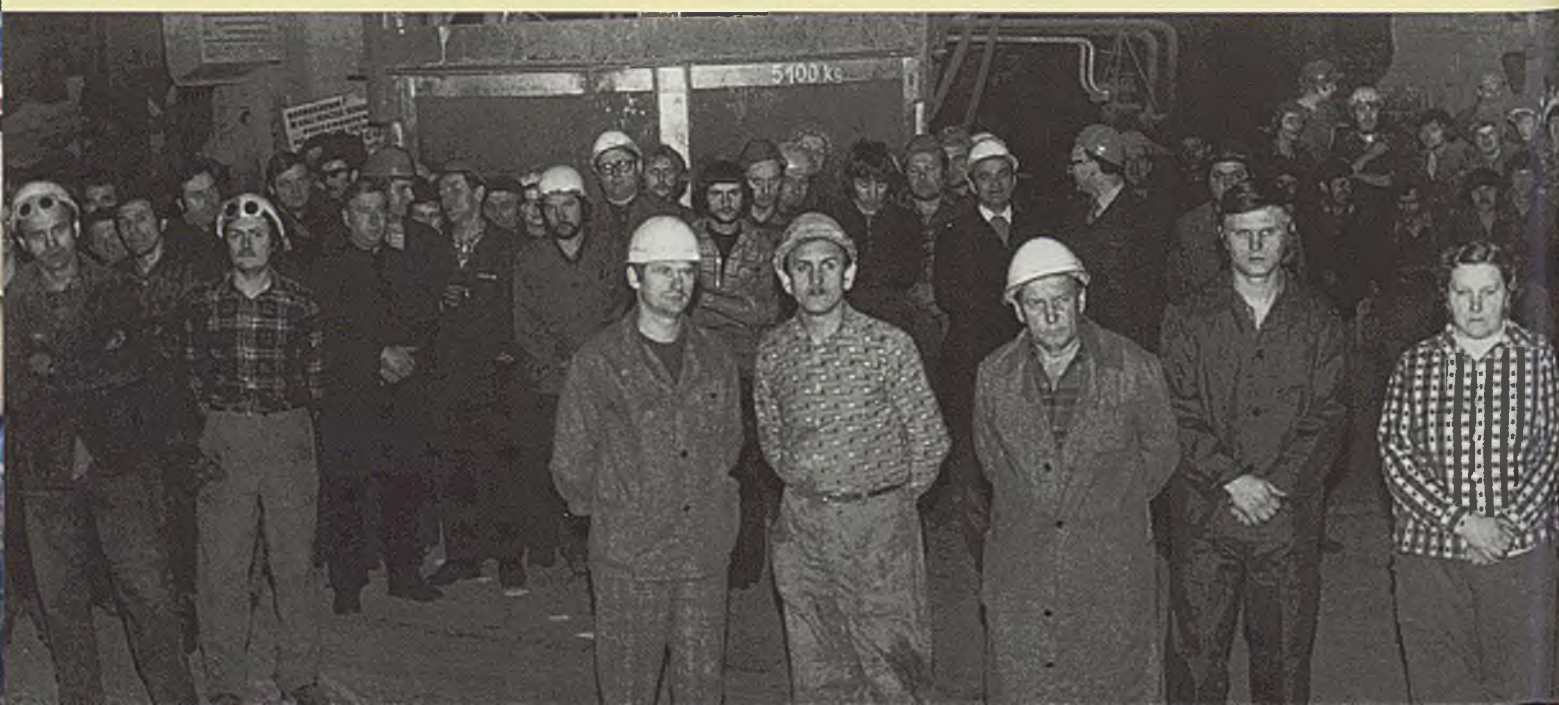
W historii zakładów były czasy świetności. Wtedy to w celu usprawnienia komunikacji między firmami kombinatu, leżącymi na różnych krańcach Polski zakupiono nawet własny samolot. Darmowe wczasy i kolonie, bogata oferta działalności socjalnej i drogie inwestycje dopełniały wizerunku potęgi przedsiębiorstwa. Były zaszczyty, nagrody i czołowe miejsca na listach współzawodnictwa.

Były też czasy kryzysu, gdy pospiesznie sprzedawano, co się dało, aby mieć środki na za-

placenie bieżących rachunków. Kiedy długi przedsiębiorstwa znacznie przewyższały jego wartość rynkową, a zakład znajdował się o krok od upadku. Te trudne momenty dotyczyły nie tylko firmy, lecz także załogi. Bankructwo przedsiębiorstwa groziło katastrofą ekonomiczną całego regionu. Ratowanie zakładu wiązało się zawsze z zachowaniem miejsc pracy i wymagało mądrych oraz stanowczych decyzji kierownictwa przedsiębiorstwa w porozumieniu ze związkami zawodowymi. Zakład udało się ocalić i dziś jest to już zupełnie inne przedsiębiorstwo. Zmiany organizacyjne i wyodrębnienie ze struktur zakładowych nowych, mniejszych podmiotów gospodarczych pozwoliło obniżyć koszty produkcji i uczynić każdego pracownika współdecydującym i współodpowiedzialnym za ich wysokość.

Dzień dzisiejszy *Bumar* to w dalszym ciągu okres umacniania pozycji przedsiębiorstwa. Główne jego atuty wynikają z połączenia odrębnych, ale ściśle zazębiających się elementów: kompetencji pracowników, dobrze wyposażonych zakładów produkcyjnych, wysokiej jakości wyrobów i pozytywnego nastawienia wobec klienta. Zakłady zatrudniają fachowe kadry inżynierów, konsultantów oraz personel pomocniczy. Realizacja dwóch znaczących kontraktów eksportowych pozwala mieć nadzieję na lepszą przyszłość. Współpraca z renomowanymi na rynku światowym firmami przynosi nie tylko efekty ekonomiczne, lecz tworzy także nowe miejsca pracy.

Zakłady Mechaniczne *Bumar-Łabędy* są dzisiaj jedynym w kraju, liczącym się na światowych rynkach producentem sprzętu pancernego. Doświadczenia zebrane w ciągu 55 lat



istnienia przedsiębiorstwa zdają się potwierdzać, że z posiadanym potencjałem produkcyjnym i ludzkim firma jest w stanie wykonać jeszcze niejedno trudne zadanie.

Jaka będzie przyszłość *Pancernego Bumar*? Jak wyglądać będzie jego kolejne pięćdziesięciolecie? Czy sprawdzą się futurystyczne wizje, publikowanego niegdyś w gazecie zakładowej, felietonisty?... Zobaczymy.

Sześciopasmowa autostrada – jedna odnoga kieruje się w stronę Opla, druga estakadą ponad Kanalem Gliwickim, omijając stare Łabędy, ponad torami, rynkiem łabędzkim spływa

w pobliżu dużego biurowca, na którym z daleka widoczny napis obwieszcza, że tu mieści się koncern Bumar-Łabędy. W pobliżu szeroki parking, na którym lśnią w słońcu nowoczesne samochody, głównie Protony, wyprodukowane w Malezji, stanowiące częściową zapłatę za dostarczone czołgi, a kupowane na korzystnych warunkach przez pracowników. Przed okazałym, oszklonym wejściem do biurowca – tuzin bankomatów, bo który z pracowników ryzykowałby pobieranie i noszenie przy sobie comiesięcznych wypłat po 6-8 tysięcy złotych? Po lewej stronie, na placu oczekują na odbiór dźwigi, żurawie i koparki, które urodzą i parametrami przyćmiewają kruppy, kolsy i growy, a przecież wywodzą się z nieodległej przeszłości – produkowanych tu KU, PS czy DST. Nieopodal po tej samej stronie niepozorny budynek usytuowany w cieniu wysokich drzew – to elektrownia zakładowa. Taka mała – atomowa, która pracuje nie tylko na potrzeby przedsiębiorstwa, ale i całych Gliwic. (...)

Takiej przyszłości wypada życzyć wszystkim *bumarowcom*. Kiedy wreszcie ona nadejdzie, dumni z firmy, w której pracujemy, weźmy w dłoń książkę z pierwszą próbą spisania jej dziejów i przypomnijmy sobie początki. Z pewnością niejednen z nas z sentymentem odniesie się wtedy do opowieści pułkownika Zdzisława Piątkowskiego, który swoje wspomnienia zaczyna słowami:

Ej, dalibóg tza się w oku kręci i trudno się powstrzymać od urojenia nostalgicznych łezek choć paru, kiej się człek bardzo starej daty zaduma nad dawnymi wyblakłymi fotografiami i popuści wodze wspomnieniom...





STRUKTURA I WŁADZE SPÓŁKI

W wyniku przekształcenia ZM *Bumar-Łabędy* S.A. 31 grudnia 2002 roku powstało siedem spółek zależnych i pięć stowarzyszonych. Wszystkie one są objęte wspólnym Zintegrowanym Systemem Zarządzania Jakością.

Spółki zależne

► Zakład Mechaniczny *Bumar-Mikulczyce* S. A.

41-807 Zabrze, ul. Handlowa 2

Zakład został założony w 1969 roku. Od 1994 roku jest spółką akcyjną. Zlokalizowany jest na obrzeżach Zabrze, w pobliżu trasy szybkiego ruchu. Do niedawna podstawę produkcji stanowiły wyroby wojskowe: przekładnie i amortyzatory czołgowe. Obecnie znaczne możliwości rozwojowe dostrzegane są w produkcji cywilnej. Zakład jako podwykonawca świadczy usługi w zakresie obróbki skrawaniem, montażu zespołów i pokryć ochronnych. Wyroby wykorzystywane są między innymi w przemyśle motoryzacyjnym, obrabiarkowym i maszyn rolniczych. Posiadany park maszynowy umożliwia uruchomienie średnio i małoseryjnej produkcji, pojedynczych detali oraz wykonywanie prototypów.

► Zawierciańska Fabryka Maszyn *ZAFAMA* Spółka z o.o.

42-400 Zawiercie, ul. I. Paderewskiego 32

Zakład przejął chlubne tradycje istniejącej od 1880 roku manufaktury metalowej – Jan Mateusz Sambor & Marcin Krawczyk. Firma od 16 stycznia 1995 roku weszła w strukturę Zakładów Mechanicznych *Bumar-Łabędy* S.A. Oferta handlowa spółki to: wielkogabarytowe łożyska wieńcowe, konstrukcje spawane i odlewy precyzyjne wytwarzane metodą traconego wosku.

► Centrum Profilaktyki i Lecznictwa *Łabędy* Spółka z o.o.

44-109 Gliwice, ul. Mechaników 9

Spółka jest niepublicznym zakładem opieki zdrowotnej powstałym na bazie Międzyzakładowej Przychodni Przemysłowej Zakładów Mechanicznych *Bumar-Łabędy* S.A. Centrum świadczy usługi z zakresu podstawowej i specjalistycznej opieki zdrowotnej w ramach umowy z Narodowym Funduszem Zdrowia. Usługi obejmują: podstawową i specjalistyczną opiekę zdrowotną, stomatologiczną i opiekę w miejscu nauczania i wychowania.

► Zakład Konstrukcji Spawanych *Bumar-Łabędy* Spółka z o.o.

44-109 Gliwice, ul. Mechaników 9

Zakład wykonuje wielkogabarytowe konstrukcje spawane do różnego typu koparek kołowych i gąsienicowych, żurawi samojezdnych o udźwigu 40-250 Mg, wozidel o ładowności 32-36 Mg, ładowarek górniczych, podstawowych podzespołów do wyrobów specjalnych oraz wszelkiego rodzaju usługi produkcyjne. Posiada w tym zakresie pełne zabezpieczenie techniczno-technologiczne, począwszy od urządzeń do termicznego cięcia, obróbki cieplnej, gięcia i prostowania, obrabiarek do obróbki mechanicznej, zarówno drobnych detali, jak i dużych gabarytowo konstrukcji, urządzeń spawalniczych, urządzeń do przygotowania powierzchni antykorozyjnych oraz kabiny malarskie i suszarnie.

► Zakład Elementów Tlocznych i Konstrukcji Stalowych *Bumar-Łabędy* Spółka z o.o.

44-109 Gliwice, ul. Mechaników 9

Zakład specjalizuje się w obróbce plastycznej na zimno blach cienkich oraz blach grubych do 10 mm, wytwarzaniu konstrukcji stalowych spawanych z blach i profili oraz elementów rurowych do hydrauliki siłowej. Jest dostawcą modułów stalowych do zabezpieczania skarbców bankowych. Od 1997 roku funkcjonuje w spółce nowoczesne sterowane numerycznie centrum do obróbki blach płaskich wyposażone w wykrawarko-wypalarkę laserową firmy TRUMPF.

► Zakład Produkcji Specjalnej *Bumar-Łabędy* Spółka z o.o.

44-109 Gliwice, ul. Mechaników 9

Główną działalnością spółki jest produkcja sprzętu pancernego dla potrzeb wojska i na eksport, urządzeń i maszyn budowlanych dla różnych branż przemysłu oraz ładowarek górniczych. Zakład wykonuje również obróbkę mechaniczną detali o wymiarach 9000 mm x 3000 mm i ciężarze 50 Mg.

► Zakład Przekładni i Hydrauliki *Bumar-Łabędy* Spółka z o.o.

44-109 Gliwice, ul. Mechaników 9

Przedmiotem działania zakładu jest produkcja w zakresie obróbki mechanicznej i montażu części, podzespołów i zespołów, takich jak: przekładnie (planetarne, stożkowe i walcowe), siłowniki hydrauliczne i koła zębate do ciężkich maszyn samojezdnych, sprzętu wojskowego, ciągników gąsienicowych, koparek, maszyn i urządzeń górniczych, rolniczych i komunikacji. Produkowane detale mogą być ulepszone termicznie we własnej hartowni.

Spółki stowarzyszone

► Zakład Produkcji Form Łabędy Spółka z o.o.

44-109 Gliwice, ul. Mechaników 9

Działalnością spółki jest produkcja, regeneracja i serwis form do galanterii betonowej na wibroprasy, produkcja narzędzi skrawających z płytkami z węglików spiekanych mocowanych siłami skrawania. Ponadto spółka wykonuje cięcie termiczne materiałów *na gotowo* o grubości do 200 mm i obróbkę skrawaniem.

► Zakład Galwaniczny Łabędy Spółka z o.o.

44-109 Gliwice, ul. Mechaników 9

Podstawową działalnością zakładu jest wykonywanie pokryć antykorozyjnych. Zakład świadczy kompleksowe usługi uzupełniania pokryć galwanicznych pokryciem malar skim. Spółka posiada stację neutralizacji ścieków do obróbki odpadów pogalwanicznych, świadcząc również usługi w tym zakresie.

► Odlewnia Staliwa Łabędy Spółka z o.o.

44-109 Gliwice, ul. Mechaników 9

Spółka oferuje szeroki asortyment odlewów ze staliw stopowych, węglowych, żaroodpornych i innych, spełniając najwyższe wymagania techniczne i jakościowe. Odbiorcą odlewów o masie od 50 kg do 20 ton jest przemysł cementowy, stoczniowy i maszyn budowlanych.

► Zakład Obróbki Precyzyjnej Łabędy Spółka z o.o.

44-109 Gliwice, ul. Mechaników 9

Zakład produkuje specjalistyczne narzędzia obróbkowe i oprzyrządowanie, jak również świadczy usługi w zakresie tradycyjnej obróbki mechanicznej. Oferowane przez spółkę usługi obejmują: precyzyjną obróbkę skrawaniem; produkcję specjalistycznych narzędzi oraz przyrządów; produkcję detali i części maszyn; ostrzenie i regenerację narzędzi obróbkowych i pomiarowych.

► Kuźnia Łabędy Spółka z o.o.

44-109 Gliwice, ul. Mechaników 9

Zakład wykonuje usługi w zakresie kucia matrycowego i swobodnego detali ze stali węglowych, stopowych, specjalnych i mosiądzu o wadze od 0,5 kg do 500 kg.

Dyrektorzy Naczelni i Generalni ZM Bumar-Łabędy S.A.

Kazimierz Torbus	1.05.1951 – 2.02.1959
Czesław Brózda	3.02.1959 – 31.03.1967
Rudolf Orzeł	1.04.1967 – 15.01.1978
Witold Szczepański	4.04.1978 – 3.04.1981
Zbigniew Żarnowiecki	4.04.1981 – 2.09.1984
Ryszard Jankowski	3.09.1984 – 15.01.1991
Kazimierz Żyła (p.o.)	16.01.1991 – 28.02.1991
Eugeniusz Morawski	1.03.1991 – 30.03.1993
Henryk Pfeifer	19.04.1993 – 10.10.1998
Zdzisław Kopczyk	15.10.1998 – 10.09.1999
Zdzisław Dębski	11.12.1999 – 15.01.2000
Henryk Knapczyk (p.o.)	15.01.2000 – 21.07.2000
Wojciech Miszczyk	29.06.2000 – 25.05.2001
Karol Chodkiewicz (p.o.)	3.04.2001 – 25.05.2001
Zdzisław Wójcik	25.05.2001 – 16.03.2002
Artur Trzeciakowski	16.03.2002

Zarządy ZM Bumar-Łabędy S.A.

► I KADENCJA – 19.04.1993 roku do 25.05.1995 roku

Henryk Pfeifer	– Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny;
Jadwiga Rodak	– członek Zarządu, Dyrektor Finansowy;
Zdzisław Pokusa	– członek Zarządu, Dyrektor Produkcji.

1.01.1994 roku poszerzono skład Zarządu.

Zbigniew Krzyszkowski	– członek Zarządu, Dyrektor Techniki i Rozwoju;
Andrzej Uhorski	– członek Zarządu, Dyrektor Zasobów Pracy.

1.04.1994 roku poszerzono skład Zarządu.

Józef Jędruch	– członek Zarządu, Dyrektor Handlowy.
---------------	---------------------------------------

► II KADENCJA – 25.05.1995 roku do 9.06.1998 roku

Henryk Pfeifer	– Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny;
Jadwiga Rodak	– członek Zarządu, Dyrektor Finansowy;
Józef Jędruch	– członek Zarządu, Dyrektor Handlowy;
Zbigniew Krzyszkowski	– członek Zarządu, Dyrektor Techniki i Rozwoju;
Zdzisław Pokusa	– członek Zarządu, Dyrektor Produkcji.

► III KADENCJA – 10.06.1998 roku do 25.05.2001 roku

Henryk Pfeifer	– Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny (10.06.1998 roku – 10.10.1998 roku);
Jadwiga Rodak	– członek Zarządu, Wiceprezes ds. Finansów (10.06.1998 roku – 10.10.1998 roku);
Józef Jędruch	– członek Zarządu, Wiceprezes ds. Marketingu (10.06.1998 roku – 10.10.1998 roku);

- Zbigniew Krzyszkowski – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Operacyjnych
(10.06.1998 roku – 24.10.1998 roku);
- Zdzisław Kopczyk – Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny
(15.10.1998 roku – 10.09.1999 roku);
- Józef Kielbasiński – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Operacyjnych
(24.10.1998 roku – 27.03.1999 roku);
- Anna Mierzwa – członek Zarządu
(oddelegowana z Rady Nadzorczej do czasowego wykonywania czynności członka Zarządu, 10.10.1998 roku – 19.12.1998 roku);
- Irena Paszyń – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Finansów
(1.12.1998 roku – 19.06.1999 roku);
- Piotr Zaborowski – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Marketingu
(20.02.1999 roku – 15.04.2000 roku);
- Jan Sobiecki – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Operacyjnych
(14.05.1999 roku – 10.09.1999 roku);
- Barbara Kolodziej – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Ekonomiczno-Finansowych
(31.07.1999 roku – 15.01.2000 roku);
- Zbigniew Dębski – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Operacyjnych
(4.10.1999 roku – 11.12.1999 roku);
- Zbigniew Dębski – Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny
(11.12.1999 roku – 15.01.2000 roku);
- Henryk Knapczyk – członek Zarządu, p.o. Prezesa Zarządu – Dyrektora Generalnego
(oddelegowany z Rady Nadzorczej, 15.01.2000 roku – 21.07.2000 roku);
- Karol Chodkiewicz – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Operacyjnych
(11.03.2000 roku – 25.05.2001 roku);
- Wojciech Miszczyk – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Finansowych
(11.03.2000 roku – 29.06.2000 roku);
- Wojciech Miszczyk – Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny
(29.06.2000 roku – 25.05.2001 roku);
- Hanna Watras – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Finansowych
(30.09.2000 roku – 24.02.2001 roku);
- Joachim Kempa – członek Zarządu
(oddelegowany z Rady Nadzorczej do pełnienia funkcji członka Zarządu 21.04.2001 roku – 13.06.2001 roku);
- Czesław Panek – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Produkcji
(25.11.2000 roku – 25.05.2001 roku).
- IV KADENCJA – 25.05.2001 roku do 22.07.2004 roku
- Zdzisław Wójcik – Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny
(25.05.2001 roku – 16.03.2002 roku);
- Czesław Panek – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Produkcji
(26.05.2001 roku – 29.05.2003 roku);
- Edward Krząkała – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Handlowych
(13.06.2001 roku – 19.03.2004 roku);
- Jerzy Kozak – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Finansowych
(13.06.2001 roku – 9.07.2001 roku);
- Artur Trzeciakowski – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Finansowych
(27.07.2001 roku – 22.07.2004 roku);
- Artur Trzeciakowski – Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny
(od 16.03.2002 roku);
- Joachim Szyroki – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Restrukturyzacji i Zarządzania
(od 27.03.2002 roku);
- Sławomir Jagosz – członek Zarządu, Wiceprezes ds. Handlowych
(od 6.04.2004 roku).

► V KADENCJA – 22.07.2004 roku do nadal

- Artur Trzeciakowski – Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny
(od 16.03.2002 roku);
- Joachim Szyroki – Wiceprezes ds. Zarządzania
(od 27.03.2002 roku);
- Sławomir Jagosz – Wiceprezes ds. Handlowych
(od 6.04.2004 roku).

Rady Nadzorcze ZM *Bumar-Łabędy* S.A.

► I KADENCJA – od 19.04.1993 roku do 10.08.1994 roku

- Jan Siwica – przewodniczący, przedstawiciel MSP;
- Zdzisław Malus – z-ca przewodniczącego, przedstawiciel MSP;
- Leszek Bartkowiak – sekretarz, przedstawiciel załogi;
- Kazimierz Lupa – członek, przedstawiciel MSP;
- Stanisław Legieć – członek, przedstawiciel MSP;
- Andrzej Lewandowski – członek, przedstawiciel załogi.

► II KADENCJA – od 10.08.1994 roku do 9.07.1997 roku

- Zdzisław Malus – przewodniczący, przedstawiciel MSP;
- Józef Niściór – z-ca przewodniczącego, przedstawiciel MSP;
- Leszek Bartkowiak – sekretarz, przedstawiciel załogi;
- Kazimierz Brejda – członek, przedstawiciel MSP;
- Bolesław Józef Matusz – członek, przedstawiciel MSP;
- Tadeusz Bojaryn – członek, przedstawiciel załogi.

Zmiana składu Rady Nadzorczej – 30.12.1994 roku – odwołanie Kazimierza Brejda i powołanie Barbary Sobali.

Ponowne powołanie Rady Nadzorczej zgodnie z ustawą o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych – 28.03.1997 roku.

- Zdzisław Malus – przewodniczący, przedstawiciel MSP;
- Józef Niściór – z-ca przewodniczącego, przedstawiciel MSP;
- Leszek Bartkowiak – sekretarz, przedstawiciel załogi;
- Barbara Sobala – członek, przedstawiciel MSP;
- Bolesław Józef Matusz – członek, przedstawiciel MSP;
- Tadeusz Bojaryn – członek, przedstawiciel załogi.

► III KADENCJA – 9.07.1997 roku do 29.06.2000 roku

- Jan Sobiecki – przewodniczący, przedstawiciel MSP
(do 30.05.1999 roku);
- Józef Niściór – z-ca przewodniczącego, przedstawiciel MSP
(do 30.05.1999 roku);
- Leszek Bartkowiak – sekretarz, przedstawiciel załogi
(do 2.10.1998 roku);
- Andrzej Spis – członek, przedstawiciel MG
(do 2.10.1998 roku);

- Zdzisław Malus – członek, przedstawiciel MG
(do 2.10.1998 roku);
- Aleksander Poniewierka – członek, przedstawiciel MG;
Zdzisław Dzik – członek, przedstawiciel MG;
Jan Beltkiewicz – członek, przedstawiciel załogi.
- Uzupełnienie składu Rady Nadzorczej – 3.11.1997 roku*
- Józef Kielbasiński – sekretarz, przedstawiciel załogi
(do 24.10.1998 roku);
- Anna Mierzwa – członek, przedstawiciel załogi.
- Zmiana składu Rady Nadzorczej – 2.10.1998 roku*
- Krzysztof Tonderski – członek, przedstawiciel MG
(do 12.01.2000 roku);
- Hubert Marcin Królikowski – członek, przedstawiciel MG
(do 12.01.2000 roku);
- Teresa Klodzińska – członek, przedstawiciel MSP
(30.06.1999 roku – 12.01.2000 roku);
- Anna Rudaś – członek, przedstawiciel MSP
(30.06.1999 roku – 12.01.2000 roku);
- Jan Sochecki – członek, przedstawiciel załogi;
Bogusław Głownia – członek, przedstawiciel załogi
(od 15.01.1999 roku).
- Powołanie nowych członków Rady Nadzorczej – 12.01.2000 roku*
- Janusz Olszak – przewodniczący, przedstawiciel MSP;
Aleksander Poniewierka – z-ca przewodniczącego, przedstawiciel MG;
Jan Beltkiewicz – sekretarz, przedstawiciel załogi
(do 14.02.2000 roku);
- Józef Kozdry – członek, przedstawiciel MSP;
Stanisław Podściański – członek, przedstawiciel MSP;
Henryk Knapczyk – członek, przedstawiciel MSP
(oddelegowany do p.o. Prezesa Zarządu – Dyrektora Generalnego);
- Franciszek Buszka – członek, przedstawiciel MSP;
Jan Sochecki – członek, przedstawiciel załogi
(do 14.02.2000 roku);
- Anna Mierzwa – członek, przedstawiciel załogi
(do 14.02.2000 roku);
- Bogusław Głownia – członek, przedstawiciel załogi
(do 14.02.2000 roku).
- **IV KADENCJA – 29.06.2000 roku do 25.06.2003 roku**
- Janusz Olszak – przewodniczący, przedstawiciel MSP
(do 25.05.2001 roku);
- Aleksander Poniewierka – z-ca przewodniczącego, przedstawiciel MG
(do 25.05.2001 roku);
- Henryk Knapczyk – członek, przedstawiciel MSP
(do 25.05.2001 roku);
- Joachim Kempa – członek, przedstawiciel MSP
(oddelegowany do wykonywania czynności członka Zarządu z dniem 23.04.2001 roku);
- Joachim Szyroki – członek, przedstawiciel załogi.
- Zmiana składu Rady Nadzorczej – 25.05.2001 roku*
- Jan Brzóska – przewodniczący, przedstawiciel MSP
(do 16.03.2002 roku);

- Zbigniew Paprotny – z-ca przewodniczącego, przedstawiciel MSP
(do 16.03.2002 roku);
- Bogusława Bartoszek – członek, przedstawiciel załogi
(do 16.03.2002 roku);
- Joachim Kempa – członek, przedstawiciel załogi;
Joachim Szyroki – członek, przedstawiciel załogi.
- Zmiana składu Rady Nadzorczej – 16.03.2002 roku*
- Roman Baczyński – przewodniczący, przedstawiciel MSP;
Janusz Łapiński – z-ca przewodniczącego, przedstawiciel MSP;
Jerzy Woźniak – członek, przedstawiciel MSP;
Joachim Kempa – członek, przedstawiciel załogi;
Joachim Szyroki – członek, przedstawiciel załogi
(do 27.03.2002 roku).
- Akt Notarialny powołujący skład Rady Nadzorczej – 16.03.2002 roku*
- Roman Baczyński – przewodniczący, przedstawiciel MSP;
Janusz Łapiński – z-ca przewodniczącego, przedstawiciel MSP;
Jerzy Woźniak – członek, przedstawiciel MSP;
Joachim Kempa – członek, przedstawiciel załogi;
Zbigniew Bielec – członek, przedstawiciel załogi
(wybrany 24.05.2002 roku w wyniku wyborów uzupełniających).
- **V KADENCJA – 25.06.2003 roku**
- Roman Baczyński – przewodniczący, przedstawiciel MSP;
Janusz Łapiński – z-ca przewodniczącego, przedstawiciel MSP;
Jerzy Woźniak – członek, przedstawiciel MSP;
Zbigniew Bielec – członek, przedstawiciel załogi;
Bogusław Głownia – członek, przedstawiciel załogi.

Szefowie 33. Rejonowego Przedstawicielstwa Wojskowego

kpt. Czesław Brózda	12.10.1951	–	4.04.1953
por. Henryk Chimiak	4.04.1953	–	13.11.1956
kpt. Juliusz Pich	13.11.1956	–	27.09.1958
mjr Zdzisław Piątkowski	20.11.1958	–	7.01.1961
mjr Władysław Kowalik	7.01.1961	–	13.07.1961
kpt. Tadeusz Skrzypczak	13.07.1961	–	30.12.1961
plk Zdzisław Piątkowski	30.12.1961	–	29.09.1979
plk Marian Niemczyk	29.09.1979	–	23.11.1983
plk Zbigniew Andrzejewski	23.11.1983	–	11.11.1985
plk Marian Waszkielewicz	11.11.1985	–	31.10.1996
plk Jan Lipka	1.11.1996	–	31.12.2002
pplk Mirosław Dybał	31.12.2002		

SPIS TREŚCI

Wstęp	2
Od Redakcji	5
Rozdział HISTORIA	
Początki Łabęd	8
Łabędy twierdzą polskości	10
Presswerk Laband GmbH	12
Gdy umilkły działa (lata 1945-1951)	20
Wielkie sprzątanie	21
Na swoim (lata 1951-1956)	26
Trudne początki	28
Okres poszukiwań (lata 1956-1970)	50
Pierwszy kryzys	51
Bumar rośnie w siłę (lata 1970-1980)	82
Ludzie żyją dostatniej	84
Budujemy nowy dom (lata 1980-1993)	104
Jeszcze jeden nowy dom	106
Czasem w górę, czasem w dół (lata 1993-2006)	127
Szukanie nowych dróg	128
Rozdział ZAŁOGA	
Od przedszkola do emerytury	150
Szkolnictwo zawodowe	151
Smacznie i zdrowo	152
Politycznie i społecznie	157
Związki zawodowe	159
– ZZ Przemysłu Elektromaszynowego	159
– NSZZ Solidarność	162
– NSZZ Solidarność 80	167
Po pracy...	168
Sport i turystyka	170
Dom Kultury	175
Życie duchowe	178
Sztandar Metalowca i Radiostudio	179
Nasi goście	181
Rozdział PRODUKTY	
Zawsze coś się psuje	186
Najważniejsza jest jakość	190
Rozwój produktów	195
Cdn...	196
Rozdział STRUKTURA I WŁADZE SPÓŁKI	
Spółki zależne	200
Spółki stowarzyszone	202
Dyrektorzy Naczelni i Generalni ZM Bumar-Łabędy S.A.	203
Zarządy ZM Bumar-Łabędy S.A.	203
Rady Nadzorcze ZM Bumar-Łabędy S.A.	205
Szełowie 33. Rejonowego Przedstawicielstwa Wojskowego	207

BIBLIOGRAFIA:

Dokumenty Archiwum Państwowego w Katowicach, Oddział w Gliwicach; materiały archiwalne ZM Bumar-Łabędy; gazeta załogi Zakładów Mechanicznych Łabędy w Gliwicach – Sztandar Metalowca; gazeta załogi Zakładów Mechanicznych Bumar-Łabędy S.A. – Wiadomości Metalowca; Gazety Wojenne. Unikalna kolekcja z II wojny światowej, nr 43, Warszawa 1998; M. Ignaczak, E. Molinek, A. Smoleń – *Kombinat Urządzeń Mechanicznych Bumar-Łabędy*, Zeszyty Gliwickie, nr 21, 1992; K. Krzyśków – *Nie wszystko stracone*, Przegląd Śląski, nr 2, 1999; A. Kiński – *Pierwsza prezentacja Malaja*, Nowa Technika Wojskowa, nr 10, 2005; praca zbiorowa pod redakcją Narcyza Klatki – *Kompanie Wojskowe, Gdański Fakultet Wojskowy 1947-1952*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 1997; ks. Piotr Kansy – *To Wielka Łaska*, Parafia Rzymskokatolicka pw. św. Anny w Gliwicach; Z. Bielec – *60 lat Łabędzkiego Towarzystwa Sportowego*, Gliwice 2005; M. Łazarz – *Cztery pancerni i pies. Przewodnik po serialu i okolicach*, Warszawa 2006; Encyklopedia Gazety Wyborczej, tom 14 i 17, Agora SA; materiały własne i internetowe.

Przez 55 lat żyje ciągle i nie umarł
nasz wspaniały zakład Bumar.

Już 55 lat Bumar się „obraca” – dla
świata są czołgi, a dla nas jest praca.

55 lat, czyli kawał czasu,
stoi ten nasz BUMAR tu na skraju lasu
i choć architekturą swoją wcale nie
zachwyca,
żyją z niego Gliwice oraz okolica.

Ma „55 lat” a wciąż pełen czaru
zaczynam więc pisać „Ode do Bumaru”.
Nasz Bumar wspaniały to wielka potęga,
tu wre bezustannie praca nasza tęga.
Bywało, że zdarzały się i chwile trwogi
lecz zawsze pomyślnie losy prostowały
drogi(...).

Wspomnieć tutaj muszę w miłym
obowiązku,
że dobrą sławą cieszy się na całym
Śląsku,

a gdy trzeba było przypomnieć
robotników prawa
to poznała „Bumar” także i Warszawa.
Więc tak oto kończę „Ode o Bumarze”,
że chyba los łaskawy dał nam zakład
w darze.

Czy mając 55 lat
można zdobywać świat?
Chyba to możliwe patrząc na „BUMAR-a”
bo nieźle ulepszył tego Jaguara.

Gdzie się nie ruszę
tam jubileusze.
„BUMAR” też świętuje
i kontraktów poszukuje.

Pięćdziesiąt pięć lat istnienia „BUMAR-u”
– zapewnieniem bytu dla pokoleń paru.

„BUMAR” kończy właśnie 55 lat,
a jego wyroby dalej idą w świat.

Bumar Łabędy spółka akcyjna
każdy tę firmę dobrze zna.
Duży i mały, młody i stary
no bo renomę firma ma.

Bumar to czołgi i wuzety,
skrzynie, przekładnie i łożyska,
koła zębate i odlewy,
a wszystko twarde jak stal czysta.

Jak każdy zacny pan jubilat
rodzinę sporą BUMCIO ma.
My jego dzieci, córki, bracia
życzymy sławy na 100 lat.

*(Fragmenty małych form literackich i hasel
reklamowych nadesłanych przez pracowników
z okazji jubileuszu ZM BUMAR-ŁABĘDY S.A.)*

55

55

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1