

Wasilewski, Stanisław

Historia i dzień dzisiejszy Zakładów Akumulatorowych "ZAP" w Piastowie

Przegląd Pruszkowski nr 6, 1-16

1984

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

STANISŁAW WASILEWSKI

Historia i dzień dzisiejszy Zakładów Akumulatorowych „ZAP” w Piastowie

Rok 1985 jest dla Zakładów Akumulatorowych „ZAP” rokiem jubileuszu 60-lecia istnienia. Nadarza się okazja do zaprezentowania własnego dorobku oraz bogatej i szczytnej historii. Zakłady nazywane dawniej „Tudor”, dzisiaj zaś „ZAP” były i nadal stanowią o wysokim poziomie potencjału gospodarczego naszego regionu.

W okresie międzywojennym akumulatory z „Tudora” były wizytówką doskonałej jakości i niezawodności produktu. W latach siedemdziesiątych produkty Zakładu były znane w kilku krajach Europy i Afryki. Posiadały znaki wysokiej jakości „Q”.

Dziś, 600 osobowa załoga Zakładów Akumulatorowych dokłada wszelkich starań, aby odzyskać i utrzymać poprzednią wysoką pozycję na rynkach gospodarczych. W niniejszym opracowaniu postaramy się m.in. wykazać, iż wysiłki pracowników idące w tym kierunku mają realne szanse przynieść pożądane owoce.

Na wstępie opracowania wskazane jest zaprezentowanie choć części bogatego dorobku naszych Zakładów. Historia zaś powstania i rozwoju Zakładów stanie się pełniejszą, jeśli się ją odniesie do historii światowego przemysłu akumulatorowego.

Z historii powstania przemysłu akumulatorowego

Historia przemysłu akumulatorowego ma ponad 100 lat. Pierwszy udany, egz. posiadający cechy współczesnego akumulatora, zbudował w formie ogniwa bateryjnego w 1859 r. Francuz Gaston Planté. Dopiero jednak dynamiczny rozwój przemysłu na progu XX w. postawił wynalazek akumulatora w rzędzie

najważniejszych — głównie dla postępów w takich dziedzinach jak kolejnictwo, motoryzacja i telekomunikacja.

Przedstawiając początki powstania przemysłu akumulatorowego w naszym regionie i jego 60-letnią tradycję, należy pokrótce sięgnąć do historii rozwoju tej dziedziny gospodarki.

Na początku naszego wieku produkcja akumulatorów ze względu na niezbędne ich cechy jako artykułu do długotrwałego i skutecznego użytku oraz wymagająca znacznych nakładów finansowych skoncentrowana była w krajach o dużym potencjale przemysłowym — w wielkich koncernach przemysłowych.

Praktyka z różnych krajów Europy wykazała, że w zakresie akumulatorów stacyjnych, największe gwarancje skuteczności zapewniał system „TUDOR” wytwarzany w fabrykach skoncentrowanych pod kontrolą niemieckiej fabryki AFA. (Henryk Tudor był uczniem wynalazcy akumulatora G. Plante’a, twórcą płyty akumulatorowej, oraz sposobu formowania płyty wielkopowierzchniowej przez odlewanie jej z ołowiu).

Wysokie koszty wyrobu akumulatora kompensowane były pełnym zabezpieczeniem gwarancyjnym na rzecz kupujących. Zabezpieczenie to uzupełniane było przez serwis montażowy i szkoleniowy. Dostawy akumulatorów na ziemiach polskich w miarę zwiększania doprowadziły do powstawania kolejnych ośrodków montażowych. Ośrodki te kierowane były głównie przez fachowców z Niemiec, stopniowo zastępowanych przez Polaków przyuczonych do zawodu.

Powstanie serwisów montażowych i nadzoru eksploatacyjnego stało się zaczątkiem przemysłowej działalności typu rodzimego, która z czasem przerodziła się w działalność produkcyjną. Serwisy montażowe nazywane wówczas biurami inżynierskimi, prowadziły działalność nie tylko montażową i nadzorczą, ale również i przygotowywały oferty i projekty dla przyszłych użytkowników.

Największym i stałym biurem inżynierskim na ziemiach polskich była założona w 1898 roku firma „Zakłady Akumulatorowe syst. Tudor inż. Fr. „Müllera”, która to również posiadała przedstawicielstwo najpoważniejszych fabryk zagranicznych produkujących akumulatory.

Przed uzyskaniem niepodległości na ziemiach polskich działalność produkcyjną prowadziła tylko jedna nieduża fabryka akumulatorów pod nazwą „Galicyjska Fabryka Akumulatorów systemu Tudor — S-ka z ogr. odp. Zamarstynów (koło Lwowa). Właścicielami jej byli bracia Schleyn i S-ka. Fabryka ta od 1906 r. wyrabiała jeden rodzaj akumulatorów do oświetlenia. W czasie I wojny światowej fabryka została zniszczona i zaraz po wojnie zupełnie zlikwidowana. W pierwszych la-

tach niepodległości całkowite zapotrzebowanie na akumulatory pokrywano z zagranicy.

Trzecią przełomową datą dla powstania przemysłu akumulatorowego w Polsce jest rok 1922, kiedy to przystąpiono do budowy i wyposażenia dla samodzielnej produkcji zakładów akumulatorowych. Najpierw w Białej k/Bielska następnie pod Poznaniem.

Powstanie i rozwój produkcji akumulatorów w regionie warszawskim

Podczas, gdy inż. Fr. Müller w Warszawie próbował utrzymać swoje biuro inżynieryjno-montażowe w oparciu o sprowadzane z Niemiec i Anglii części akumulatorów, inż. Ojzervek Aleksander Golde w 1923 r. jako pierwszy otworzył przy ulicy Elektoralnej 10 niedużą fabrykę pod nazwą Pierwsza Krajowa Fabryka Akumulatorów ERGS. Golde wytwarzał głównie akumulatory typu samochodowego i radiowego.

Nazywając swoje przedsiębiorstwo Pierwszą Krajową Fabryką Akumulatorów właściciel popełnił dwie zasadnicze nieścisłości. Fabryka ta w istocie nie była pierwsza. (pomijając galicyjską wytwórnię we Lwowie, pierwszą była Fabryka PETEA w Białej koło Bielska). Trudno ją też było nazwać fabryką. W 1937 r. w okresie jej największego rozkwitu, zatrudnionych w niej było 25 robotników, a wytwarzane w sposób chałupniczy produkty posiadały bardzo przeciętną jakość. Od 1927 r. zakład przeniesiono na ul. Zagłoby, zaś w 1931 r. znajdował się on aż do wybuchu II wojny światowej na ul. Waliców.

Na początku lat dwudziestych inż. Fr. Müller podejmował szereg prób usamodzielnienia się i rozpoczęcia produkcji akumulatorów na własną rękę. Nie mógł jednak dojść do porozumienia z Koncernem AFA, stwarzającym mu na tej drodze duże trudności. Dzięki bogatemu doświadczeniu i wiedzy fachowej w zakresie budowy akumulatorów oraz kredytowi towarowemu oraz maszynowemu, które uzyskał z Włoch Müller na przełomie lat 1822—23 mógł pomyśleć o rozpoczęciu samodzielnej produkcji akumulatorów.

Początkowo nowouruchomione jego warsztaty produkcyjne mieściły się w posagowej kamienicze żony (pochodziła ona z polskiej rodziny przemysłowej) przy ulicy Złotej 35. Szybko jednak zdecydował się na rozwinięcie produkcji akumulatorów.

W 1925 r. zaczęły w szybkim tempie powstawać kompleksy budynków przemysłowych w osadzie Utrata (później nazwanej Piastowem). Ambicje właściciela związane z rozwojem były duże. Chciał pobudować fabrykę najnowocześniejszą, będącą

w stanie wyrabiać wszelkiego rodzaju akumulatory potrzebne w kraju. Produkcję akumulatorów uruchomiono już w tym samym roku. Firma „Zakłady Akumulatorowe syst. „Tudor” — Spółka Akcyjna w W-wie” stała się szybko poważną konkurencją dla producentów akumulatorów w kraju. Na czele jej stanął jako główny udziałowiec i dyrektor inż. Fr. Müller.

W celu wyeliminowania uciążliwego zakupu części ebonitowych do akumulatorów Müller wybudował i uruchomił wkrótce (1928 r.) obok drugą fabrykę — „Fabrykę Wyrobów Kauczukowych — Piastów”. Zakłady te w niedługim czasie przewyższyły wielkością fabrykę akumulatorów, pokrywając jednocześnie zapotrzebowanie krajowe w zakresie kauczukowych wyrobów technicznych w 90⁰/₀.

Znamiennym, na owe czasy faktem jest, iż uruchomienie i produkcja tych zakładów odbyła się bez udziału kapitału zagranicznego.

Koniunktura okresu międzywojennego na wszelkiego typu akumulatory spowodowała konieczność dynamicznego rozwoju fabryki. Wybudowane pierwsze pomieszczenia w Utracie w niedługim czasie przestały wystarczać. Wraz ze wzrostem popytu na akumulatory tworzono kolejne dobudówki do już istniejącej fabryki. Początkowo fabryka zbudowana na 2 ha podmokłego terenu składała się z trzech osobnych pomieszczeń. Frontową linię stanowiły początkowo centralna przetwornica prądu stałego z formacją. Drugą linię stanowiła odlewnia z pastownią, dalej zaś była umiejscowiona montownia i pomocnicze działy (stolarnia).

Na drugim skrzydle, jak już wspomniano, zapoczątkowano wkrótce budowę Zakładu produkcji ebonitów. Rozbudowa następowała poprzez dokupowanie sąsiednich placów i dobudowywanie do już istniejącego ciągu produkcyjnego pomieszczeń.

Fabryka miała dogodne położenie rozwojowe. Głównie z dwóch powodów: położenie obok linii kolejowej, oraz bliskość Elektrowni Pruszkowskiej dostarczającej prąd elektryczny. Skromnie przedstawiało się początkowo wyposażenie produkcyjne fabryki. Stanowiło go: przetwornice prądu stałego, mieszałki mas czynnych, kotły do topienia ołowiu, maszyny warsztatu mechanicznego do własnego wyrobu form oraz maszyny stolarskie do wyrobu przekładek izolacyjnych i opakowań wysyłkowych. Prymitywne wyposażenie ługowni i kwasniarni na powietrzu pod zwykłą otwartą szopą dopełniały w głównym zarysie listę urządzeń. Do ogrzewania służyła zwykła lokomobila. Taki był początek fabryki akumulatorów w Piastowie, czyniąc z niej, w skali porównawczej z innymi zakładami z tego okresu, poważne przedsiębiorstwo.

Rozwój przemysłu akumulatorowego w Piastowie w okresie międzywojennym

Pierwszym produktem Fabryki, który posiadał największe zalety użytkowe i handlowe były akumulatory stacyjne.

Znaczącym sukcesem Fabryki było wygranie konkursu na produkcję nowych akumulatorów do łodzi podwodnych (1930 r.). Przystąpienie do tej produkcji wymagało jednak intensywnego doskonalenia istniejących procesów produkcji mas czynnych i formowania płyt. Zdarzenie to stanowiło punkt zwrotny w działalności Fabryki. Wymogi stawiane przez Marynarkę Wojenną spowodowały ostateczne odejście od praktykowanej dotychczas ślepej empiryki w technologii mas czynnych, na rzecz podejścia naukowo-technicznego. Produkcję mas czynnych zaczęto konsultować z wieloma najbardziej liczącymi się w tym czasie ośrodkami naukowymi. Zamówienia na kolejne dostawy akumulatorów do łodzi podwodnych udowodniły słuszność wybranej drogi opartej na naukowo zweryfikowanych metodach. Jak podaje „Przegląd Elektrochemiczny z roku 1929 nr 12” od chwili uruchomienia Fabryki w Piastowie gwałtownie zmniejszył się przywóz akumulatorów ołowianych z zagranicy, a w roku 1928 prawie że zupełnie ustał”. Kolejnym sukcesem Zakładów Akumulatorowych był fakt, iż „do wyrobu akumulatorów firma używa wyłącznie surowców krajowych” oraz to, że „od pierwszego dnia powstania fabryka szła wyłącznie o własnych siłach, nie korzystając z kredytu w rządowych Instytucjach Kredytowych”.

Podstawą produkcji firmy Zakłady Akumulatorowe systemu „Tudor” sp. Ak., w okresie międzywojennym były akumulatory do oświetlenia, baterie do lokomotyw, wózków elektrycznych oraz wagonów motorowych i baterie: radiowe, do telegrafów i telefonów, oraz akumulatory do starterów samochodowych.

Fabryka, której centrala mieściła się w W-wie na ul. Złotej 35 miała swoje oddziały (biura inżynierskie) w Poznaniu, Bydgoszczy i Lwowie. W Fabryce i Oddziałach pracowało w latach 1926—1928 przeszło 400 osób. Jeżeli do tego doliczymy fakt, iż w 1928 roku obrót osiągnięty przez firmę wynosił 3.700.000,— zł, otrzymamy pełny obraz wielkości i charakteru produkcji w okresie międzywojennym firmy pod nazwą Zakłady Akumulatorowe syst. „Tudor” Sp.Ak.

Za swoje osiągnięcia Fabryka została w 1930 roku wysoko oceniona. Otrzymała za swoje wyroby Medal Srebrny Nagrody Państwowej przyznany na Powszechnej Wystawie Krajowej

w Dziale Elektrochemicznym oraz Wielki Medal Srebrny jako Nagrodę Powszechną Wystawy Krajowej w Poznaniu.

Kolejnym sukcesem zakładu było zrealizowanie dostaw akumulatorów do oświetlenia 2/3 ogólnej ilości wagonów kolejowych w Jugosławii. Był to nielada sukces. W tym czasie bowiem wyłączność na dostawy baterii podwagonowych na cały świat miały firmy: angielska NIFE oraz firma SAFT. Innym wielkim zamówieniem dla Fabryki Fr. Müllera było dostarczenie akumulatorów do 14 jednostek łodzi podwodnych dla Indii Holenderskich. Wybuch II wojny światowej uniemożliwił jednak realizację tej transakcji. Otrzymanie tych znacznych na rynku krajowym zamówień oraz zdobycie tak poważnych ofert produkcyjnych jakimi dysponowała firma przed wybuchem II wojny światowej jest przede wszystkim dowodem bardzo wysokiej jakości oraz nowoczesności i uniwersalności produkcji Fabryki w Piastowie.

Jak poważnie rozbudowały się Zakłady w latach międzywojennych świadczyć może fakt wzrostu pracowników. W latach 1926—1928 zatrudnionych było około 400 pracowników, w latach 1930—1936 — 1500, a już w 1938 pracowało w fabryce ok. 1700 osób.

Okres okupacji niemieckiej w Zakładach Akumulatorowych

Nazajutrz po zakończeniu działań wojennych w 1939 r. okupant z Zakładów wywiózł do Hanoweru znaczną część urządzeń, materiałów i surowców. Sprzęt ten w późniejszych latach powrócił do Piastowa. Okres okupacji w Fabryce, mimo realizacji haseł pracy na zwolnionych obrotach, wykonywania pracy z brakami, charakteryzował się rozwojem ilościowym produkcji akumulatorów samochodowych i trakcyjnych. Szczególnym zagrożeniem dla Fabryki w tym czasie były próby narzucenia produkcji akumulatorów do celów wojskowych niemieckiej marynarki wojennej. Dzięki licznym zabiegom inż. Fr. Müllera, w znacznym stopniu odstępiono od realizacji tych planów. W efekcie tylko część produkcji przeznaczona była na cele wojskowe.

Zatrudnieni w czasie okupacji pracownicy otrzymywali oprawione w celuloid legitymacje fabryczne, które stanowiły jakąś ochronę przed łapankami. Dodawały one trochę odwagi przy poruszaniu się. Duże ilości tych legitymacji przemycano z Fabryki na użytek ukrywających się osób z podziemia. W tym ciężkim czasie niemieckiej okupacji na terenie Zakładu działała komórka ruchu oporu — Związek Walki Zbrojnej. W skład tej organizacji wchodził m.in. tacy pracownicy jak: trzej

bracia Kwiatkowsy, Edward Grabowski, Jerzy Szugajew, Jan Kalinowski i inni.

W odwet za zabójstwo Jana Kalinowskiego dokonanego przez Verkschutzta i członka S.A. Westrycha — organizacja Związku Walki Zbrojnej dokonała zamachu na komendanta Heneberga, w wyniku którego został on ranny. Wykonawcą wyroku był Ros — członek organizacji i robotnik Zakładu.

Cofanie się frontu niemieckiego i zbliżanie się armii radzieckiej do Wisły oraz Powstanie Warszawskie spowodowały wydanie nakazów ewakuacji fabryk z Piastowa. Urządzenia i wyposażenie zaczęto rozsyłać w wielu różnorodnych kierunkach. W czasie ich demontażu robotnicy ukryli przed Niemcami wiele urządzeń; jak agregat prądotwórczy, przyrządy pomiarowe, pompy, prądnice, a nawet ołów i separatory. W akcji tej wyróżnili się następujący pracownicy Zakładu: Jan Woźniak, Jan Wiącek, Stanisław Kosecki, Szczepan Adamiak, Władysław Wenerowicz, oraz ówczesny inżynier-technolog Bronisław Strzelczyk — główny inspirator tych działań.

W filarach opuszczonych murów Fabryk w celu ich wysadzenia Niemcy założyli miny. Ich eksplozja groziła nie tylko całkowitą likwidacją Fabryk lecz również zagrażałby osiedlu Piastów. Pozostali na miejscu członkowie załogi (część pracowników została wraz z urządzeniami wysłana do Bawarii) wpływali na Niemców różnymi sposobami, aby opóźnić wysadzenie Zakładów w powietrze. Działania te odniosły pożądany skutek.

Po kapitulacji Powstania nie było gdzie umieścić ewakuowanego Szpitala Dzieciątka Jezus — wybór padł na Piastów. Chorzy złożeni zostali na pełnych kurzu (od talku i ołowiu) salach fabrycznych. Przedtem rozminowano jednak filary budynków ratując ich od niechybnej zagłady. Lepsze warunki otrzymała tylko izba porodowa szpitala w willi właściciela Müllera. Cały ciężar przewiezienia sprzętu szpitalnego spoczął na pracownikach Zakładu.

Spółeczna (dosłownie) praca w szpitalu — fabryce była ciężka i mozolna atoli pracownicy wytrwali na placówce.

Bezpośrednio po wyzwoleniu 17 stycznia 1945 r. rozpoczęto porządkowanie terenu fabrycznego. Przewóz chorych oraz mienia szpitalnego z powrotem do Warszawy nastąpił dopiero w II kwartale 1945 r. Niezwłocznie jednak przystąpiono do działań produkcyjnych, które na początku ograniczały się jedynie do naprawy i ładowania akumulatorów. Dopiero na wiosnę 1945 r. można było przystąpić do realizacji montażu baterii stacyjnych dla wojska.

Pierwsze zarobki stanowiły podstawę do tygodniowych wynagrodzeń dla wszystkich pracowników w równych kwotach.

Jako surowiec i materiał do pracy służył pozostawiony przez okupanta na terenie fabryki wśród śmieci złom ołowiany. W sposób bardzo prymitywny wytapiano z niego ołów. W początkach lata 1945 r. rozpoczęto z terenu kraju „ściągnięcie” wywiezionego wyposażenia Zakładu. Działania te wymagały nielada wysiłku w głównej mierze organizatorskiego.

Początki powojennej działalności, uruchamiania produkcji to prawdziwy popis solidarności obywatelskiej. Organizowanie życia Fabryki od nowa, bez widocznych środków, bez zapatrzenia na produkcję, bez pieniędzy i żywności na utrzymanie swoje i rodzin to treść podstawowych działań w tym czasie. Z próby tej załoga Zakładu wyszła zwycięsko. Trudne, pełne poświęceń i wyrzeczeń pierwsze lata powojennego rozruchu Zakładu konsolidowały załogę. Z tych, którzy jako pierwsi wykazali się bezprzykładną bezinteresownością w odbudowie Fabryki na szczególną pamięć zasłużyli: Andrzej Pięrowicz, Andrzej Lubelski, Wojciech Siewierski, Jan Gralewski, Jerzy Szugajew, Jan Kowalczyk, Feliks Mikołajczyk, Brunon Lewandowski, Jan Woźniak, Waław Siewierski, Eugeniusz Jefimow, Józef Boryna, Jan Więcek. Dzięki tym pracownikom, ich niestrudżonym wysiłkom produkcja akumulatorów na nowo ruszyła z początkiem 1946 r. Fabryka zatrudniała w tym czasie 50 pracowników.

Z najnowszych kart historii Zakładów Akumulatorowych „ZAP”

Dalsze lata w historii Zakładu to głównie działania na rzecz rozbudowy i modernizacji Fabryki. Zwiększono do 4,2 ha powierzchnię Zakładu, pobudowano nowe obiekty. Wraz z prowadzoną modernizacją i rozbudową Zakładu wzrastała jego produkcja globalna:

w 1949	wynosiła	7,9	mln zł
1955	„	21,7	„
1960	„	120,7	„
1965	„	170,0	„

Zasadniczy przełom w rozwoju Zakładu nastąpił w 1967 r. W tym to roku rozpoczęto tzw. „I etap rozbudowy i modernizacji Zakładu”. Modernizację oparto na zakupionej od angielskiego koncernu „Chloride” — czołowego producenta akumulatorów — nowoczesnej technologii produkcji akumulatorów starterowych. Pozwoliło to na znaczne oszczędności w zużyciu deficytowych i importowanych metali kolorowych — ołowiu i antymonu. Wprowadzono również szereg przedsięwzięć technologicznych i organizacyjnych, które przyniosły wymierne

korzyści zarówno dla Zakładów — jako producenta, jak również dla użytkowników akumulatorów.

Były to między innymi:

- znaczne unowocześnienie oraz zautomatyzowanie procesów produkcji akumulatorów (gł. procesów odlewniczych oraz przygotowanie proszku, pastowania i formowania płyt)
- radykalna poprawa warunków bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska naturalnego
- poprawa jakości akumulatorów i możliwości wykonywania wyrobów odpowiadających międzynarodowej normie (JEC)
- umożliwienie produkcji akumulatorów kwasowych sucholadowanych, co pozwala na uzyskanie dodatkowych efektów techniczno-ekonomicznych.

Wybudowano również na terenie Zakładów nowe obiekty takie jak: kotłownia, formacja kwasowa i blokowa, młynownia, odlewnia mechaniczna, magazyn zbytu, budynek zaplecza techn. ambulatorium zakładowe, stację demineralizacji, stolówkę.

Po zakończeniu tego etapu modernizacji (1972 r.) wzrasta znacznie produkcja globalna Zakładów.

W 1973 roku	454,5	mln	zł
1975	„	508,5	„

Wartość środków trwałych znajdujących się w Zakładzie wzrasta w tym czasie w stosunku do roku 1966, prawie dwukrotnie. Podkreślenia jest warty również fakt, iż ten wzrost produkcji nastąpił nie tylko na bazie wdrożenia nowoczesnej technologii i nowego parku maszynowego, lecz również na skutek podniesienia wydajności pracy oraz usprawnień organizacji produkcji. W latach siedemdziesiątych ponad 25^{0/0} wyrobów odznaczone było znakiem najwyższej jakości „Q”. Mimo ciągłego borykania się z wieloma trudnościami w zakresie realizacji planów Zakład realizował w latach siedemdziesiątych eksport swoich wyrobów na rynki zagraniczne (głównie do W. Brytanii, Finlandii, Libii i Nigerii).

Wysiłek całej Załogi, znajdującej swe odbicie w osiągniętych efektach gospodarczych był (i jest nadal) wysoko oceniany przez władze polityczne i państwowe. Świadczą o tym m.in. przyznane dla Zakładu w tym okresie wyróżnienia:

- dyplom uznania nadany przez KC PZPR i Radę Ministrów za wybitne osiągnięcia w latach 1971—72 w ramach Czynu Zjazdowego oraz wysokie osiągnięcia w rozwoju produkcji w ramach akcji „20 miliardów”
- Medal za Zasługi dla sił zbrojnych (1972 r.)
- Dyplom Ministra Przemysłu Maszynowego i Z.G. Związku Zawodowego Metalowców za zdobycie IV miejsca we współ-

zawodnictwie w zakresie gospodarki materiałowej w roku 1973

- Dyplom za bardzo dobre wyniki w III Ogólnopolskim Konkursie Dobrej Roboty w roku 1974
- Złota Odznaka „Za zasługi dla województwa warszawskiego 1975 r.”

Rozwój motoryzacji związany głównie z rozwojem produkcji samochodów osobowych, jak również planowany rozwój mechanizacji rolnictwa (uruchomienie licencji Massey-Fergusson-Perkins) spowodował gwałtowny wzrost zapotrzebowania na akumulatory. Niezbędną stała się dalsza modernizacja Zakładu. Potencjał wytwórczy będący w dyspozycji Zakładu nie mógł sprostać powstającemu popytowi na akumulatory. Dodatkowo, ze względu na warunki pracy w 1972 roku Zakład został zobligowany do niezwiększania przerobu masy ołowiowej.

Zapadła więc decyzja przeprowadzenia II etapu modernizacji i rozbudowy Zakładu. Wg założeń techniczno-ekonomicznych miał się on rozpocząć w 1974 roku — zakończenie zaś planowano na rok 1977 (przewidywany był cykl jego realizacji 44 miesiące). Zasadniczymi obiektami tego etapu rozwoju Zakładu miały być: nowe hale montażowe, formacja blokowa, hala odlewni automatycznej, magazyny oraz obiekty towarzyszące (stacja transformatorowa, neutralizator ścieków, kanalizacja odprowadzająca ścieki z Zakładu itp.). W wysoku rozbudowy zmodernizowany i wymieniony miał być wyeksploatowany już park maszynowy. Przewidywany znaczny wzrost produkcji akumulatorów wiązał się również ze znaczną poprawą warunków pracy załogi. W praktyce więc II etap modernizacji oznaczał budowę nowego drugiego Zakładu.

Historia tego etapu modernizacji i rozbudowy jest bardzo długa. Kolejni generalni jej wykonawcy, ze względu na brak mocy przerobowej nie przystępowali przez lata do rozpoczęcia jej realizacji. Jednocześnie następowały kolejne ograniczenia środków na prace budowlano-montażowe. Kolejne opóźnienia w rozpoczęciu realizacji rozbudowy i ograniczania środków powodowały w konsekwencji konieczność niezbędnego importu akumulatorów z drugiej strefy płatniczej dla przemysłu ciężkiego.

Nakłady inwestycyjne w tym przypadku byłyby w skali społecznej relatywnie niskie, a efekty dla gospodarki krajowej mogłyby znacznie przekroczyć poniesione koszty.

Po wielu perturbacjach, ostatecznie realizację zadania inwestycyjnego pod nazwą „II etap rozbudowy i modernizacji” rozpoczęto w 1978 roku. Jednak realna perspektywa zakończenia realizacji tej inwestycji zaczęła się rysować dopiero w latach osiemdziesiątych. Przewidywany termin zakończenia reali-

zowanego zadania, wg zawartej umowy z generalnym wykonawcą PR-BPM BUDOMASZ Ostrzeszów (obecna nazwa przedsiębiorstwa PMPM „TECHMA”) to rok 1986. Termin ten ze względu na stopień zaawansowania prac jest realny. Nadzieje więc całej załogi związane z tym faktem są w pełni uzasadnione. Koszt realizowanej przez Zakład inwestycji wynosi obecnie ok. 1,6 mld zł.

Lata osiemdziesiąte w Zakładzie to nie tylko intensywne wysiłki w kierunku zakończenia rozpoczętej inwestycji — to przede wszystkim okres wdrażania reformy gospodarczej. W warunkach Zakładu przedsięwzięcie to jest realizowane od kilku lat w sposób konsekwentny i przynosi konkretne, pozytywne efekty ekonomiczne. Kiedy we wszystkich przedsiębiorstwach w kraju kryzys dawał się we znaki, a produkcja gwałtownie spadała — w tutejszych Zakładach notowano znaczne przyrosty produkcji. Ilustrację tego procesu może stanowić poniższe zestawienie:

Lp	Nazwa wyrobu /surowca	Jednostka miary	1980	1981	1982	1983	Wskaźnik procent.		
							5:4	6:4	7:4
1	Akumulatory	szt.	427555	457905	512112	548464	107,1	119,0	128,3
2	Płyty akumul.	tys.	34460	35344	40341	42121	105,8	114,0	122,2
3	Ołów	szt. ton	8077,1	7793,5	9881,3	9174,2	96,8	114,0	122,3

Dane te pokazują ogrom wysiłku i pełne zaangażowanie ze strony całej załogi w realizację zadań produkcyjnych. Kryje się za nimi również wiele cennych inicjatyw Zakładu w zakresie prowadzonej gospodarki materiałowo-surowcowej będącej odzwierciedleniem realizacji zasad reformy gospodarczej. Zaliczyć do nich można przede wszystkim:

- uruchomienie (w 1981 r.) przemysłowej produkcji akumulatorów ciągnikowych w obudowach z odzysku. Dzięki tej inicjatywie gospodarce przybyło 50.000 szt. akumulatorów przy jednoczesnej oszczędności 0,5 mln dolarów USA
- uruchomienie produkcji akumulatorów ciągnikowych w obudowie z polipropylenu rodzimej produkcji. Jest to działanie przede wszystkim antyimportowe (blok z ebonitu pochodzący z importu kosztuje ok. 15 dolarów USA).

Zaangażowanie młodej załogi Zakładu w realizację zadań produkcyjnych daje więc wymierne efekty. Pracownicy są autorami wielu wniosków racjonalizatorskich i patentów, które

w sposób bezpośredni wpływają na osiągane dobre wyniki ekonomiczne. Choć załoga jest młoda, to jednak pracuje w Zakładach nadal kilku pracowników, którzy rozpoczynali tu pracę zaraz po wyzwoleniu. Są to: Zygmunt Stachelski, Mieczysław Włodarczyk, Zofia Bartoszczyk i Teresa Porzycka. W 1984 r. odszedł na zasłużoną emeryturę po 56 latach pracy w Zakładzie, najbardziej zasłużony nasz pracownik — Jan Woźniak. Związany był z Zakładami prawie od ich narodzin. Jego bogata wiedza fachowa i doświadczenie służyło wielu pokoleniom pracowników.

Długoletni i zasłużeni pracownicy są otaczani szczególnym szacunkiem i uznaniem w Zakładzie. Za ich długoletni i pełen zaangażowania wkład pracy są wyróżniani wysokimi odznaczeniami państwowymi i resortowymi. Nie zapomina się o nich przy okazji różnych zakładowych uroczystości.

Po wypoczynek i zdrowie

Obecnie warunki pracy są daleko lepsze od tych, w których pracowano kilka lat temu. Wszyscy pracownicy na wydziałach produkcji podstawowej i pomocniczej zatrudnieni są w 6 godzinnym dniu pracy.

Korzystają z dodatkowych urlopów zdrowotnych 12 i 9 dniowych. Każdy zaś z pracowników zatrudnionych w Zakładach otrzymuje bezpłatnie pełnowartościowe śniadanie i obiad.

Dysponują również wszechstronną opieką lekarską w Przychodni Zakładowej.

Mimo tych wszystkich przywilejów praca w Zakładach nie zalicza się do najłżejszych i dlatego tak ważną sprawą jest rekreacja i wypoczynek po pracy. Do 1962 roku Zakład nie dysponował własnym Ośrodkiem wczasowo-wypoczynkowym. Dopiero w 1962 roku wydzierżawiono teren leśny w miejscowości Brok n/Bugiem, gdzie pobudowano ośrodek wypoczynkowy. Powstał on, co jest nie bez znaczenia, przy znacznym wkładzie pracy społecznej całej Załogi. Obecnie do dyspozycji Załogi jest tam na jednym turnusie ponad 100 miejsc, w domkach campingowych, które nie odbiegają od standardu oferowanego przez FWP.

W 1975 roku, zgodnie z zaleceniami Zakładowej Służby Zdrowia Zakład zakupił w Międzygórze k/Bystrzycy Kłodzkiej dom z przeznaczeniem na drugi ośrodek wypoczynkowy dla załogi. Znajduje się on w pięknej i malowniczej górskiej okolicy. Dysponuje 10 pokojami — 21 miejscami wczasowymi na jednym turnusie. Warunki do aktywnego całorocznego wypoczynku załogi są tam wręcz znakomite. Zabezpieczono na miejscu dla każdego wczasowicza wiele sprzętu sportowo-

rekreacyjnego. Obecnie planowana jest dalsza rozbudowa i modernizacja tego ośrodka. Umożliwi znaczne podniesienie komfortu wypoczynku pracownikom. Pracownicy którzy pragną spędzić urlop w innych ośrodkach nad morzem lub nad jeziorami również mogą na to liczyć w naszym Zakładzie. Prowadzona jest bowiem wymiana miejsc wczasowych z innymi zakładami pracy. Wszyscy pracownicy korzystający z urlopu mogą go wykorzystać w ośrodkach wczasowych w różnych rejonach w kraju.

W zakładzie prowadzona jest również od wielu lat akcja kolonii dla dzieci i młodzieży pracowników. W sezonie organizuje się regularnie wycieczki na grzyby. Prężnie działa skupiające wielu pracowników Zakładu koło wędkarskie. Forma aktywnego wypoczynku załogi na świeżym powietrzu jest przedmiotem szczególnej troski administracji, Zakładu i Związków Zawodowych.

*

*

*

Dziś głównymi odbiorcami produkowanych przez Zakład akumulatorów są położone blisko Zakłady Mechaniczne „Ursus”, Fabryka Samochodów Osobowych oraz „Agroma” — dla których dostawy stanowią gros produkcji. Pozostała produkcja stanowi dostawy dla odbiorców produkcji niekatalogowej oraz na rynek wewnętrzny. Dalsze perspektywy 60 letnich Zakładów wiążą się przede wszystkim z zakończeniem II etapu modernizacji i rozbudowy. Z chwilą jego zakończenia, przewidywany jest prawie dwukrotny wzrost produkowanych w Zakładzie akumulatorów starterowych.

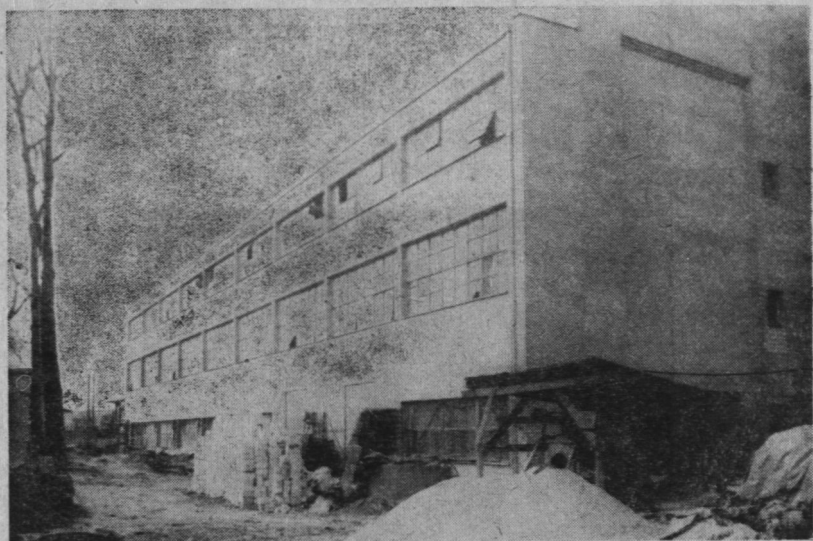
Zakończenie prac inwestycyjnych wiąże się również ze znaczną poprawą w warunkach pracy załogi. Wyeksploatowany już park maszynowy zostanie zastąpiony nowoczesnymi, bardziej wydajnymi maszynami. Wzrośnie stopień mechanizacji prac. Ma ulec poprawie jakość produkowanych akumulatorów oraz zmniejszy się ilość awarii.

Zamierzenia nasze są ambitne lecz stanowią jednocześnie miarę potrzeb gospodarki krajowej. Znając ofiarność i zaangażowanie załogi Zakładów Akumulatorowych „ZAP” można żywić przekonanie, iż postawione zadania zostaną w pełni zrealizowane. Co do tego nikt z zatrudnionych w Zakładzie nie ma wątpliwości.

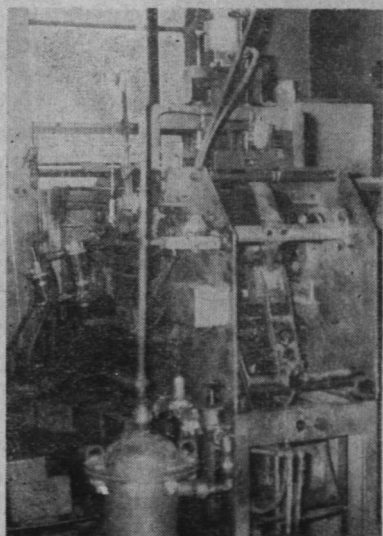
WYKAZ DYREKTORÓW NACZELNYCH
ZAKŁADÓW AKUMULATOROWYCH W PIASTOWIE

L a t a

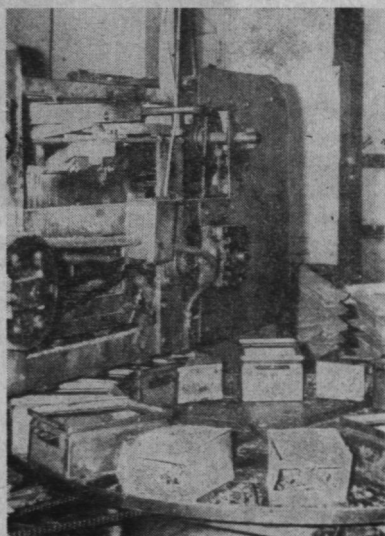
- 1924—1944 — inż. Fryderyk Müller
1945—1947 — inż. Adam Olszek
1947—1951 — mgr inż. Bronisław Strzelczyk
1951—1952 — Czesław Niedźwiedź
1953—1955 — mgr inż. Stanisław Karałow
1956—1957 — Tadeusz Jakubczak
1958—1966 — Jan Banachowicz
1967—1972 — mgr inż. Ryszard Santarek
1972—1980 — mgr inż. Jan Polański
1980—nadal— mgr inż. Jan Woźniak



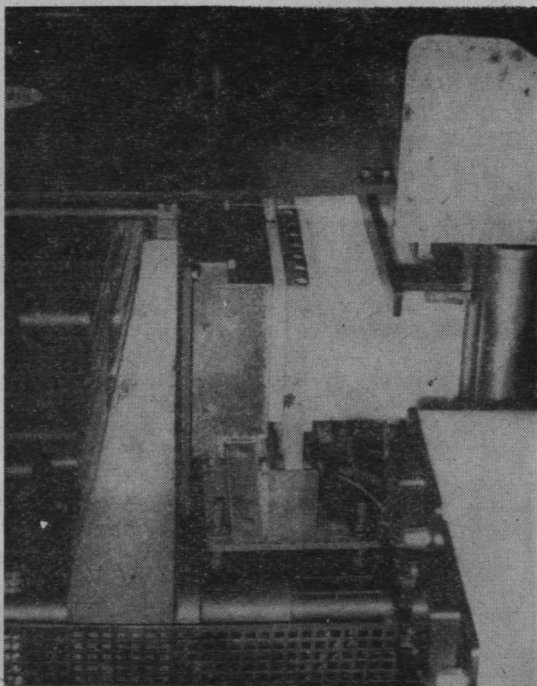
Z tym obiektem związane są największe nadzieje załogi — przyszłe (za rok) „serce Zakładów” (wydział montażu) zdjęcie z 1984 r.



Automat do odlewania detali ołowianych



Przykład eliminowania pracy ręcznej przy procesach odlewania ołowiu — automat odlewniczy



*Jedno z najnowocześniejszych urządzeń w światowym
przemysle akumulatorowym — automat do zgrzewa-
nia wieczek akumulatorów*