

Edward Olszewski
Stargard

Stargardia
Tom III, 2003

Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Stargardzie 1859 - 2000

*Opracowanie niniejsze poświęcam
pracownikom ZNTK w Stargardzie*

I. POWSTANIE I DZIAŁALNOŚĆ ZNTK DO ROKU 1945

W połowie XIX wieku na Pomorzu Zachodnim, wchodzącym wówczas w skład Królestwa Pruskiego, zaczęto budować drogi żelazne. W roku 1843 Szczecin uzyskał połączenie kolejowe z Berlinem, a w trzy lata później linia ta została przedłużona do Stargardu. W marcu 1846 roku spółka akcyjna - Towarzystwo Drogi Żelaznej Poznańsko-Stargardzkiej, dysponująca kapitałem 5 mln talarów, uzyskało koncesję na budowę linii Stargard-Poznań. W budowie uczestniczyło około 8 tys. ludzi, w tym wielu robotników sezonowych, -imigrantów z Wielkopolski i Śląska. Pracowali oni po 15 godzin dziennie z jednogodzinną przerwą obiadową.

Trasa jednotorowa, długości 148 km, została oddana do użytku 9 września 1848 roku. Zaczęły kursować dwa pociągi dziennie w obu kierunkach. Przejazd od Stargardu do Poznania trwał 6 godz. i 35 minut. W następnej kolejności uruchamiano trasy: Stargard-Piła (1895), Stargard-Koszalin (1859), a przed końcem XIX wieku do Kostrzyna przez Pyrzyce. Powstawały też linie wąskotorowe do Ińska i Dobrej Nowogardzkiej. Stargard, jako miasto leżące na skrzyżowaniu szlaków handlowych i dróg żelaznych, stał się dużym węzłem komunikacyjnym, co miało korzystny wpływ na jego dalszy rozwój gospodarczy.

Równoległe z budową kolei, tworzona była infrastruktura w postaci dworców, peronów, magazynów i warsztatów naprawczych. Wymienione wyżej towarzystwo akcyjne w roku 1856 rozpoczęło budowę w Stargardzie warsztatów naprawczych. Uroczyste oddanie do użytku tej inwestycji nastąpiło 30 maja 1859 roku. W tym czasie miasto jeszcze nie posiadało oświetlenia elektrycznego i wodociągów. Funkcjonowały tylko lampy gazowe i pompy uliczne. Na początku uruchomiono dwie hale produkcyjne: halę napraw lokomotyw i halę napraw wagonów. Oprócz tego oddano obiekty pomocnicze, tj.: magazyny, skład materiałów i budynek zarządu. Całkowita powierzchnia zabudowy wynosiła 7690 m².

Nowe warsztaty wyposażone zostały w maszynę parową o mocy 35 KM, która poprzez system wałów umieszczonych pod stropami i pasów transmisyjnych napędzała

maszyny oraz inne urządzenia. Pierwsza załoga składała się ze 100 robotników i 11 urzędników. Wprowadzone od roku 1850 w Królestwie Pruskim przepisy dla kolejowych warsztatów, określały ilość i rodzaj urządzeń, liczbę stanowisk oraz wyposażenia, które musiały być uwzględnione w projektach budowlanych dla tego typu obiektów. Na tej podstawie stargardzkie warsztaty od początku posiadały 20 stanowisk dla parowozów, 6 dla tendrów i 75 dla wagonów, a ponadto urządzenia dla rozłączania kół z osiami, stanowiska pomiarowe itp. Oprócz stanowisk krytych, prace naprawcze prowadzono na 152 stanowiskach otwartych: 22 dla tendrów i 130 dla wagonów.

W miarę rozrastania się sieci kolejowej i zwiększania liczby kursujących pociągów rosło znaczenie stargardzkich warsztatów, a to wymuszało ich dalszy rozwój. Po 50 latach działalności powierzchnia wynosiła 35160 m², natomiast liczba zatrudnionych pracowników 850. W roku 1914 warsztaty naprawcze przemianowano na warsztaty główne (*Hauptwerkstatt*) w Stargardzie. W czasie I wojny światowej utrzymywała się dobra koniunktura na usługi naprawcze; powstawały nowe miejsca pracy. W 1918 roku zatrudniano już 2211 osób, w tym 139 urzędników. Na lata 1916-1922 przypada okres przyspieszonej rozbudowy, w wyniku której zrealizowano kolejne nowe obiekty: oddział parowozowy, kotłarnię, oddział mechaniczny, kuźnię wyposażoną w młoty parowe i prasę hydrauliczną, oczyszczalnię kotłów parowych, acetylenownię, stołówkę, łaźnię i budynek mieszkalny dla zarządu. Powierzchnia warsztatów powiększyła się prawie dwukrotnie.

Rok 1923 przynosi nowe zmiany organizacyjne. Warsztaty Główne zostały przekształcone w Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego (*Reichsbahn Ausbesserungswerk Stargard*). Wykonywano naprawy okresowe lokomotyw i wagonów osobowych oraz naprawy awaryjne wagonów towarowych. W halach naprawczych zainstalowano przesuwnie, podnośniki i maszyny specjalistyczne, a także wyposażono je w środki transportowe. Organizacyjnie zakłady podlegały dyrektorowi. Utworzono pionry: techniczno-usługowy, lokomotywowo, wagonowy, gospodarki materiałowej i administracyjny. Oddziałami kierowało 2-3 inżynierów, a załoga była podzielona na 41 mistrzowni. Miesięcznie naprawiano 35 lokomotyw i około 1200 wagonów. W tym czasie (1923) rozpoczęto budowę zakładowego osiedla na 156 mieszkań. Powstawały budynki dla pracowników przy ul. Szczecińskiej, Jugosłowiańskiej, Łużyckiej, Serbskiej, Czeskiej i Bułgarskiej.

Na skutek ogólnoswiatowego kryzysu zmniejszyła się ilość zamówień na prace naprawcze, a liczbę pracowników zredukowano do 1300 (1932 rok). W następnych latach recesja ustąpiła, zaczęto naprawiać lokomotywy spalinowe. W 1937 roku, w związku z przygotowaniami do wojny, zakłady włączone zostały do procesów militaryzacji Niemiec. Produkowano części zamienne dla wojska i formowano pociągi dla Wehrmachtu.

W okresie II wojny światowej (1939-1945) wagony i lokomotywy trafiały tu do naprawy nadmiernie wyeksploatowane i uszkodzone wskutek działań na frontach. Najczęstsze zlecenia dotyczyły pozbawienia wagonów burt i przystosowanie ich do

przewozów sprzętu wojskowego. Używane w tym czasie typy lokomotyw, to: DRUU / TY4 i DR 53 / TY2.

Z relacji polskich jeńców wojennych, przebywających w obozie Stalag II D w Stargardzie, a zatrudnionych w ZNTK wynika, że w zakładach tych, w latach 1940 - 1941 pracowało około 4000 ludzi, a od roku 1942 do 1943 - około 6000. Liczba jeńców wynosiła od 500 do 2000. W tym czasie w Stargardzie przebywali jeńcy różnych narodowości. W latach 1939-1943 byli to Polacy, Francuzi i Sowieci, a w 1944 przybyli Brytyjczycy, Jugosłowianie i Włosi. Byli oni zakwaterowani w barakach zbudowanych przy ul. Towarowej (na terenie, który później przeznaczono pod budowę „Luxpolu”) i na przedmieściu Pszczelnik.

W lutym 1945 roku jeńców ewakuowano na tereny Niemiec, położone na zachód od Odry, a część z nich skierowano do Sassnitz na wyspie Rugii. Jednocześnie Niemcy zdemontowali najnowsze maszyny z ZNTK i wywieźli je w głąb Rzeszy. W nocy z 20 na 21 lutego radzieckie samoloty zbombardowały miasto, obiekty wojskowe i kolejowe, powodując zniszczenie oraz pożary, w tym również na terenie ZNTK. Był to największy nalot od początku wojny. A oto jak opisał go niemiecki reportażysta J. Thorwald: „Nagle o godzinie dwudziestej zaczęła strzelać niemiecka FLAK ze Stargardu. Nadleciała fala radzieckich samolotów. Rozbłysły rakiety na spadochronach, oświetlające wieżycy średniowiecznych kościołów. Potem nocne niebo napełniło się warkotem motorów i zahuczał potok bomb burzących i zapalających. Dowództwo radzieckie postanowiło zniszczyć niemiecką bazę wypadową. Nigdy dotąd lotnictwo nie atakowało z tak wielką liczbą maszyn ani tak systematycznie. Fale nalotów następowały jedna po drugiej; wśród nocy wyrastały całe lasy płomieni.”

W dniu 5 marca 1945 roku do Stargardu wkroczyły oddziały pancerne Armii Czerwonej. Skończył się okres niemieckiego panowania. Od marca do lipca omawiany obiekt przemysłowy podlegał sowieckiemu komendantowi wojennemu i w tym czasie odbywało się systematyczne zabieranie ocalałego wyposażenia, które ładowano na wagony i wysyłano na Wschód.

II. PRZEJĘCIE I ROZRUCH ZAKŁADÓW PRZEZ OSADNIKÓW POLSKICH

Po przejściu frontu na zachód, Stargard powoli zaczął wracać do życia. 23 marca 1945 roku ukształtował się polski zarząd miasta z burmistrzem Józefem Parysem. Uruchamiano kolejne zakłady i instytucje użyteczności publicznej. W ZNTK Radom została zorganizowana grupa rzemieślników, która miała przejąć i uruchomić warsztaty kolejowe w Stargardzie. Część tej grupy zatrzymała się w Szczecinie, a 20 osób z upoważnionym inż. Stanisławem Użarówskim w dniu 17 lipca przybyła do Starogardu nad Iną. W jej składzie znajdowali się kolejarze ze Stanisławowa, który w wyniku zmiany polskiej granicy wschodniej, został włączony do Ukrainy. Tego samego dnia podpisano protokół z przedstawicielami armii sowieckiej, dotyczący przekazania władzom polskim kolejowych warsztatów naprawczych. Przejęto tylko część

zabudowań i terenów położonych po stronie północno wschodniej. Reszta jeszcze przez kilka miesięcy pozostała pod zarządkiem wojsk sowieckich.

Opinie nowych polskich właścicieli były pełne słów przerażenia na widok ogromu zniszczeń i dewastacji jakie zastali w warsztatach. Nie było wątpliwości, że oprócz strat spowodowanych przez bomby i pożary, ogołocenia hal dokonali sowieccy zdobywcy Stargardu. Polacy zastali puste hale i kilka rozebranych parowozów przygotowanych do napraw okresowych. Natomiast nie był uszkodzony magazyn materiałów i części zamiennych.

Według szacunków dokonanych w 1945 roku, dewastacje wynosiły 80%, w tym: budynków i budowli 70%, maszyn i urządzeń 85%, instalacji energetycznych 60%, obrabiarek do metali pozostało 17%. Zbombardowana i pozbawiona dachu była hala napraw wagonów, częściowo uszkodzona hala napraw parowozów i kotłownia, budynek administracyjny uszkodziła bomba. Dlatego pierwsze biura dla zarządu umieszczono w budynku narzędziowni.

Następna grupa - „krakowska” dojechała 20 sierpnia, a po niej kolejno przybywali osadnicy z Warszawy, Bydgoszczy i Nowego Sącza. Szczegółowy wykaz nazwisk pierwszych osadników zatrudnionych w ZNTK zawiera monografia, autorstwa Jerzego Zajączkowskiego, pt.: „Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Stargard” w latach 1945-1982”. Jej maszynopis znajduje się w Archiwum Oddziału Państwowego w Stargardzie.

Narzędzia i urządzenia potrzebne do organizowania stanowisk pracy, takie jak: wiertarki, aparaty spawalnicze, podnośniki itp. wybierano z gruzowiska. Niektóre z nich były spalone, ale udało się je przywrócić do używalności. Pierwsze naprawy wagonów uruchomiono we wrześniu. Do końca 1945 roku naprawiono 12 parowozów, 178 wagonów i wykonano 69 rewizji okresowych. Liczba zatrudnionych osób wzrosła do 151. Pomimo bardzo trudnych warunków, wśród pracowników panował wielki entuzjazm i przekonanie, że po ciężkich latach wojny, podjęty wysiłek ma sens i jest potrzebny do dźwignięcia ze zniszczeń całego kraju - tym razem ukształtowanego w nowych granicach. Pracowano po kilkanaście godzin dziennie za symboliczne wynagrodzenie i posiłki organizowane w kolejowej stołówce. Przed nadejściem zimy, zakład był już uprzątnięty z gruzów. Własnym wysiłkiem udało się odbudować zburzoną ścianę hali napraw wagonów o powierzchni 1050 m², co poprawiło warunki pracy tej części załogi.

Naczelnikiem przywracanych do funkcjonowania Warsztatów Głównych PKP II Klasy (taka była pierwsza powojenna nazwa ZNTK) był inż. Stanisław Figurzyński, a jego zastępcą inż. Stanisław Użarówski. W okresie od 1946 do 1948 roku obowiązywał 46 godzinny tydzień pracy i wojskowe przepisy dyscyplinarne, które uchylono w połowie 1949 roku. Pracownikom przysługiwało kolejowe umundurowanie za odpłatnością 25% jego wartości oraz deputat w postaci 300 kg węgla miesięcznie. W roku 1948 wyremontowano budynek zarządu, znajdujący się przy bramie wjazdowej. W latach 1950 - 1952 Warsztaty Główne kilkakrotnie zamieniały swoją nazwę i podległość organizacyjną. Od 1.01.1950 nazwa brzmiała: Warsztaty

Mechaniczne i podlegały one Warsztatom Mechanicznym w Pile, a następnie - Zakłady Naprawcze Parowozów nr 18. Od 1952 roku przyjęta została nazwa: Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Stargard”.

W czasie planu 6-letniego (1949-1955) ZNTK zobowiązane były do udzielania pomocy

przedsiębiorstwom obsługującym resort rolnictwa. W ramach tej opieki objęły patronat nad Państwowym Ośrodkiem Maszynowym w Dobrzanach. Pracownicy brali udział w akcjach żniwnych i wykopkowych na polach państwowych gospodarstw rolnych oraz spółdzielni produkcyjnych. W końcu roku 1955 liczba zatrudnionych pracowników wynosiła 900 osób, z tego 20% stanowili pracownicy umysłowi. W tym czasie naprawiano wagony typu „Willach”, „Linz”, „Klagenfurt”, a później „Pafawag”. Od roku 1947 ważnym działem usług na rzecz PKP stała się naprawa parowozów, która miała trwać do końca lat 60. Średnio rocznie liczba napraw wynosiła około 120 sztuk (w rzeczywistości rozpiętość wynosiła od 14 do 226 sztuk). Po 10 latach pracy większość zniszczeń usunięto i zakład wszedł w fazę normalnej działalności produkcyjnej.

Pięćciolecie 1956-1960 można określić, jako pierwszy okres rozbudowy i unowocześnienia niektórych procesów produkcyjnych. Budowa suszarni i zakup maszyn do obróbki drewna spowodowały usprawnienie całej gospodarki tarcicą, która stanowiła główny materiał do budowy burt i podłóg wagonów węglarek. Wprowadzono malowanie metodą natryskową, w tym też opis wagonów, a gruntowanie desek farbą następowało przed ich montażem na wagony. Wydzielono specjalne gniazda regeneracji śrub, naprawy resorów i zderzaków. Naprawa wagonów odbywała się w starej hali (W-21), a parowozów w hali 25 (W-50). Tam dokonywano wstępnego oczyszczenia parowozów, rozbiórki i naprawy poszczególnych elementów, to jest ram, wózków, kotłów, cylindrów i ślimaków, naprawy tendrów oraz innych zespołów do ponownego montażu. Część tych prac była wykonywana w

kuźni. W 1959 roku przy ZNTK uruchomiono Zasadniczą Szkołę Zawodową, szkolącą wykwalifikowanych robotników w zawodach zgodnych z potrzebami zakładów (ślusarz, tokarz, spawacz, stolarz, malarz). W 1960 roku naprawiono 129 parowozów, 43 wagony osobowe i około 4000 wagonów węglarek i cystern. Stan załogi wzrósł do 1260 osób.

III. NOWA SPECJALIZACJA I DALSZY ROZWÓJ ZAKŁADÓW

Zapowiedzią zmian w specjalizacji ZNTK „Stargard” na początku lat sześćdziesiątych było wprowadzenie do produkcji nowych asortymentów, tj. budowy nowych wagonów wąskotorowych typu „Ziehla” dla potrzeb górnictwa i budowy podwozi typu 903R do wagonów cystern przeznaczonych na eksport do ZSRR. Jak się okazało w następnych latach, była to bardzo opłacalna produkcja. Niezależnie od tego, decyzją Ministra Komunikacji, ZNTK zostały wyznaczone do uruchomienia produkcji kolejnej nowości - maszyn torowych, które w dotychczasowej praktyce nie

miały krajowych odpowiedników i nie używano ich na sieci PKP. Miały zostać „wymyślone” przez konstruktorów nowego biura, powołanego w tym celu dnia 8 stycznia 1962 roku, tj.: Centralnego Biura Konstrukcyjnego Maszyn i Urządzeń Drogowych, zwyczajowo określanego jako CBK-D przy ZNTK Stargard. W tym czasie firmy zagraniczne - „Matisa” w Szwajcarii i „Plaser-Theurer” w Austrii - produkowały i eksportowały maszyny do mechanizacji prac torowych, m.in. dla polskich kolei.

Zadania CBK-D od początku polegały na śledzeniu techniki światowej, opracowaniu konstrukcji nowych maszyn i urządzeń drogowych oraz warunków ich produkcji i eksploatacji. W pierwszym okresie miała być utrzymana ścisła współpraca z załóżką tego biura, istniejącą już przy Centralnym Biurze Konstrukcyjnym Parowozowym, utworzonym we Wrocławiu, a które następnie zostało przeniesione do Stargardu. Kierownikiem CBK-D został inż. Konrad Buchholz.

W pierwszym dziesięcioleciu od utworzenia biura opracowano konstrukcje i rozpoczęto

produkcję następujących urządzeń i maszyn do prac na torach, takich jak:

- podbijarka do szyn typu PHN
- oczyszczarka lekka OWAL-108
- frezarka do pokładów Fp-200
- ładowarka szyn Lsz
- nasuwarka torów NH
- ciężka oczyszczarka tłucznia OT-400
- prasa do gięcia szyn,
- zgarniarka tłucznia ZT-250 i B/M
- nasuwarka torów NS-60
- pług odśnieżny 411S

W 1969 roku w Stargardzie została zorganizowana wystawa produkowanych w Polsce maszyn i sprzętu drogowego. Oprócz konstrukcji wytworów macierzystego CBK-D prezentowano osiągnięcia 7 innych zakładów podległych Zjednoczeniu ZNTK w Warszawie. Łącznie wystawiono 15 maszyn, 22 urządzenia i 47 rodzajów narzędzi do budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej. Jednym z wystawców były Zakłady Budowy Maszyn Drogowych „Madro” z Wrocławia. Wyroby ZNTK „Stargard” uzyskały wysoką ocenę ze strony przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji.

W następnych latach liczba typów urządzeń i maszyn rosła, aż do 37 rodzajów w grupie maszyn lekkich i średnich i do 16 - maszyn ciężkich. ZNTK Stargard stały się krajowym potentatem w tej dziedzinie. Liczby produkowanych wyrobów zostały przedstawione w dalszej części opracowania. Ich odbiorcami były jednostki podległe PKP, a część z nich była sprzedawana za granicę do takich krajów jak: NRD, Czechosłowacja, Rumunia, Włochy, ZSRR, (później Rosja, Litwa, Białoruś, Czechy, Słowacja) i Austria. W tym czasie (1962-1972) liczba naprawianych wagonów węglarek i cystern została podwojona. Produkcja nowych wagonów „Ziehla” osiągnęła poziom 150 – 200 sztuk i podwozi 903R na eksport - 1000 sztuk rocznie. Należy

podkreślić, że rezerwy proste wydajności pracy zostały wyczerpane i dalszy przyrost produkcji możliwy był po wprowadzeniu postępu organizacyjnego i inwestycji. Liczba pracowników wynosiła 2159, w tym 340 umysłowych (łącznie z CBK-D) - dane te odnoszą się do roku 1969.

Lata siedemdziesiąte i początek lat osiemdziesiątych zapisały się jako okres najbardziej dynamicznego rozwoju ZNTK Stargard zarówno pod względem wprowadzenia nowatorskich metod organizacyjnych, zastosowanych przy naprawie wagonów, jak i uruchomienia produkcji nowych maszyn konstrukcji macierzystego biura CBK-D. Równolegle prowadzono rozbudowę zakładów w drodze nowych inwestycji.

Wyrazem postępu organizacyjnego było wprowadzenie systemu potokowo-taktowego naprawy wagonów węglarek. Zamiast dotychczasowej naprawy stanowiskowej, gdzie ci sami ludzie wykonywali remont wagonu od początku do końca, w systemie taśmowym, proces naprawy został podzielony na operacje. Dla każdej operacji był przydzielony inny zespół rzemieślników i po jej zakończeniu, powtarzał te same czynności przy wagonie następnym, podczas gdy cała taśma spiętych wagonów przesuwiała się na kolejne stanowisko. Praca w tym systemie już od początku spowodowała wzrost wydajności o 22%; miesięcznie naprawiano o 100 wagonów więcej.

Nowa metoda, opracowana przez zespół technologów pod kierunkiem mgr Jerzego Zajączkowskiego, została wyróżniona I nagrodą na konkursie TNOIK (Towarzystwa Naukowej Organizacji i Kierownictwa) w 1971 roku, jako najnowocześniejsza w kraju. Metoda ta została następnie wprowadzona w innych ZNTK, tj: w Gliwicach, Bydgoszczy, Ostrowiu Wielkopolskim, Gdańsku i Łapach. Liczba naprawianych w Stargardzie węglarek przekroczyła 10 000 rocznie. Jednak przed ZNTK wkrótce miały stanąć nowe wyzwania, wynikające z konieczności szerszego stosowania mechanizacji prac na torach kolejowych.

Podczas wizyty ministra komunikacji J. Kamińskiego w 1976 roku podjęta została decyzja o stopniowym ograniczeniu napraw wagonów do poziomu 5 000 sztuk rocznie, a zwolnioną zdolność produkcyjną należało przesunąć na zwiększenie wykonawstwa maszyn torowych. Jednocześnie przyznano znaczne środki na inwestycje. Zakłady mogły partycypować kwotą 40 mln zł w budowie miejskiej ciepłowni, która w zamian miała zapewnić dostawę energii cieplnej w przyszłych latach. Niezależnie od tego zmodernizowano własną kotłownię zakładową. Dalsza działalność inwestycyjna polegała na budowie:

- 60 nowych mieszkań dla pracowników
- hali oddziału mechanicznego o powierzchni 6000 m²
- śrutowni, gruntowni i malarni cystem
- budynku biurowego dla administracji i CBK-D (pozwoliło to na zwolnienie dla załóg produkcyjnych pomieszczeń socjalnych zajętych na biura, a stary budynek administracyjny oddano na potrzeby szkoły przyzakładowej)
- wiaty do rozbiórki wagonów, co poprawiło ciężkie warunki pracy grupie

- zatrudnionej przy segregacji i odzysku desek staroużytecznych
- ośrodka wczasowego w Pobierowie (gmina Rewal).

Jednocześnie przeprowadzono remont kapitalny prototypowni polegający na wymianie dachu o powierzchni 1500 m², ponadto dokonano zakupów maszyn i urządzeń. Były to nowoczesne, wysoko specjalizowane obrabiarki do metali, w tym: tokarki sterowane numerycznie i szlifierki do kół zębatach - łącznie 46 obrabiarek na wyposażenie nowego oddziału mechanicznego. Powierzchnia obiektów produkcyjnych wzrosła do 51,7 tys. m², a całego zakładu – do 231,4 tys. m² (1982 r.).

W roku 1981 zakończono produkcję podwozi 903R, których łącznie wyeksportowano 15592 sztuk, zwolnioną zdolność wytwórczą przeznaczono na produkcję maszyn torowych, których liczba i rodzaje osiągnęły najwyższy powojenny poziom. W grupie maszyn ciężkich rocznie wytwarzano do 40 sztuk (5 rodzajów) i 200 sztuk maszyn i urządzeń typu średniego i lekkiego. Szczególnie rozwinięta była produkcja oczyszczarek tłuczni OT - 400, pociągów do transportu odsiewek, nasuwarek torów, przyczep motorowych i platform. Zastępowały one w ciężkich i pracochłonnych czynnościach robotników torowych. Oprócz tego, co rocznie naprawiano maszyny produkowane kilka lat wcześniej. Stąd w ciągu 10-lecia nastąpił przyrost wartości sprzedawanych wyrobów i usług o 80%.

Należy tu wspomnieć, że rozbudowana produkcja kilkunastu rodzajów skomplikowanych maszyn i kilku rodzajów wagonów stwarzała znaczne trudności w sferze zaopatrzenia w potrzebne zespoły i części pochodzące od innych dostawców, jak np.: silniki, cylindry hydrauliczne, odlewy manganowe, wyroby przemysłu chemicznego itp. Nie wszyscy już pamiętają, że piętą achillesową okresu PRL-u było zaopatrzenie, czyli ogólny deficyt potrzebnych materiałów i części, nie mówiąc o artykułach pierwszej potrzeby dla ludności. Liczący ponad 20 osób zespół specjalistów zaopatrzeniowców różnych branż, z trudem mógł zapewnić potrzebne dostawy. Liczne były przypadki stosowania tzw. „niekonwencjonalnych metod”, polegających na angażowaniu załóg różnych zakładów do wykonania, poza ustawowym czasem pracy, zespołów potrzebnych dla ZNTK, za wynagrodzenie „ekstra”, które wręczał przedstawiciel działu zaopatrzenia. W wyniku takich działań nawet najtrudniejsze sprawy rozwiązywano zadawalająco.

W rankingu jednostek podległych Zjednoczeniu ZNTK w Warszawie, pod koniec lat 70. Stargard osiągnął najlepsze wskaźniki ekonomiczne. Również w województwie szczecińskim, pod względem wielkości produkcji zajmował czwarte miejsce. Wyrzuciły go takie zakłady jak Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego, Zakłady Chemiczne Police i Fabryka Kabli Załom. Był to wynik dobrej organizacji pracy i współpracy na płaszczyźnie dyrekcja - organizacje społeczno-polityczne - załoga. Wycinki prasowe z tego okresu, dotyczące ZNTK Stargard, można określić jako wielki chór komplementów. Za całokształt osiągnięć zakłady zostały uhonorowane w 1979 roku przyznaniem Orderu Sztandar Pracy II Klasy. Jeszcze przez kilkanaście lat trwała dobra koniunktura i zapotrzebowanie na wyroby ZNTK - to jest do czasu załamania się systemu społeczno-ekonomicznego obowiązującego w PRL-u.

TABELA 1

Produkcja najważniejszych wyrobów w latach 1963-2000

Lp.	Nazwa wyrobu	Ilość	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
1	Nasuwarka torów	1468	1963	2000
2	Oczyszczarka tłucznia OT-400	155	1966	1996
3	Zagarniarka tłucznia ZT-250	121	1971	1993
4	Nasuwarka torów NS-60	589	1972	1991
5	Pociąg do transportu odsiewek PT0-200	56	1976	1990
6	Układarka szyn WS-1	51	1977	1991
7	Wózek motorowy WM-15	555	1977	1996
8	Platforma roboczo-gospodarcza PRG-45A	167	1974	1996
9	Przyczepa do wózka PWM-15	552	1979	1994
10	Chemiczna odchwasczarka CHOT-50	21	1980	1988
11	Podbijarka torów PT-80V	35	1982	1996
12	Profilarka łąwy torowiska PŁT-500	50	1985	1993
13	Podwozie 903R	15592	1962	1991
14	Plug odśnieżny 411S	158	1972	1989

TABELA 2

Naprawy ważniejszych rodzajów taboru i maszyn torowych

Lp.	Wyszczególnienie	Ilość	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
1	Parowozy różnych typów	2590	1947	1968
2	Wagony węglarki i cysterny	217840	1945	2000
3	Ciężka oczyszczarka tłucznia OT-400	405	1969	1998
4	Zagarniarka tłucznia ZT-250	295	1972	1996
5	Nasuwarka torów NH i NS-60	2564	1969	1993
6	Plug odśnieżny 411S	101	1978	1993
7	Wózek motorowy WM-15	437	1982	1999
8	Pociąg do transportu odsiewek PT0-200	28	1986	1996
9	Platforma roboczo-gospodarcza PRG-45A	160	1982	1999
10	Profilarka łąw torowiska PŁT-500	57	1988	1997
11	Wagony osobowe	549	1945	1966

TABELA 3

Liczba zatrudnionych pracowników w ZNTK Stargard (bez uczniów)

Lata	1945	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Pracownicy ogółem	151	845	1262	2159	2108	1532	391
W tym pracownicy umysłowi	19	138	148	340	361	325	132

Największe zatrudnienie pracowników w wystąpiło w roku 1972 - 2362 osoby. W grupie pracowników umysłowych w latach 1970-1990, około 50 osób stanowili pracownicy kadry konstrukcyjnej zatrudnionej w CBK-D, a wykazywanej w ewidencji łącznie z innymi osobami ZNTK.

IV. ROLA MIASTOTWÓRCZA ORAZ DZIAŁALNOŚĆ OŚWIATOWA I SOCJALNO – SPOŁECZNA ZNTK

Niezależnie od tego, jak ostatecznie potoczyły się losy prezentowanego zakładu, warto

odpowiedzieć na pytanie, jaki był udział tego przedsiębiorstwa w rozwoju Stargardu jako miasta. Z okresu niemieckiego zachowały się domy zakładowe z liczbą 156 mieszkań. Po 1945 roku rola miastotwórcza ZNTK była jeszcze bardziej znacząca, a jej efekty są trwałe. Najważniejsze w tym było budownictwo mieszkaniowe, realizowane z funduszy zakładowych. Są to budynki zlokalizowane przy ulicach:

- Pierwszej Brygady nr 12, 14 i 16, liczące 54 mieszkania
- Ks. Kardynała S. Wyszyńskiego nr 16 - mieszkań 52
- os. Kopernika nr 1 - mieszkań 60
- Marszałka J. Piłsudskiego nr 45, 52, 53, 55, 56 - mieszkań 176
- os. Zachód nr 17/13 - mieszkań 45
- Rumuńskiej nr 5 - mieszkań 40
- Rumuńskiej nr 9 - mieszkań 64
- Czeskiej nr 6 - mieszkań 40
- Węgierskiej nr 6/8 - mieszkań 60

Razem 591 rodzin otrzymało mieszkania zakładowe, nie wliczając w to budynków przy ul. Polskiej nr 35/36 i Czeskiej 2 i 2a, uzyskanych w wyniku przeprowadzenia kapitalnych remontów.

Nie mniej ważnym, z punktu widzenia potrzeb miasta, był udział ZNTK w kosztach budowy ciepłowni miejskiej, na którą przeznaczono 40 mln. złotych, na początku lat siedemdziesiątych, w zamian za zapewnienie budowy przyłącza i dostawy energii ciepłej w latach późniejszych. Ponadto zakłady uczestniczyły w budowie wodociągów miejskich, amfiteatru, Stargardzkiego Centrum Kultury, odbudowie stadionu miejskiego i rewaloryzacji zabytków. Przy ZNTK urządzono ogólnodostępny klub kultury, wspomagano zakładanie ogrodów działkowych oraz świadczone pomoc na rzecz samorządów mieszkańców, pełniono patronaty nad szkołami i ZHP. Z zakładowej przychodni lekarskiej korzystały rodziny ponad dwutysięcznej załogi. Miały one również ułatwiony dostęp do ośrodków wczasowych i kolonijnych.

Szersze znaczenie, ze względu na krąg oddziaływania, miało zorganizowanie w Stargardzie przy ul. Ceglanej magazynu części zamiennych i łożysk tocznych dla jednostek przemysłu metalowego województwa szczecińskiego. Oprócz tego na terenie ZNTK zrealizowana została druga wspólna inicjatywa wyżej wymienionych jednostek, które utworzyły wysoko specjalizowane stanowisko do szlifowania wielkogabarytowych łoż obrabiarek do metali. Z usług tego stanowiska korzystały różne fabryki także z kilku sąsiednich województw.

W dziedzinie współdziałania z miastem należałoby jeszcze wymienić ważną rolę zakładowej straży pożarnej, szkołę przyzakładową i wspieranie działalności klubów sportowych „Błękitni” i „Neptun”.

Natomiast w zakresie kwalifikacji kadr ważną placówką oświatową, utworzoną w 1959 roku przy ZNTK, była Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Pracujących. Jej pierwszym celem było dokształcanie pracowników w zawodach: ślusarz – spawacz, stolarz i malarz. Rzemieślnicy takich specjalności byli najbardziej potrzebni dla zakładów, naprawiających parowozy i wagony towarowe. Rok szkolny 1959/1960 rozpoczęło 68 słuchaczy. Pierwszym dyrektorem ZSZ był Stanisław Banasik.

W kolejnych latach szkoła poszerzyła swoją bazę lokalową i zmieniła strukturę organizacyjną. Od 1980 roku ZSZ przyjmuje nazwę Zespołu Szkół Kolejowych przy ZNTK. Następuje rozwój zajęć pozalekcyjnych, modernizowane są gabinety lekcyjne, uruchomiono radiowęzeł, szkolne centrum telewizyjne i pracownię komputerową. Jedną z form pracy było wykonywanie przez uczniów modeli maszyn produkowanych w ZNTK, których powstało kilkadziesiąt i były one eksponowane na okolicznościowych wystawach. W tym czasie absolwenci byli przygotowywani do pracy zarówno w ZNTK, które stało się największym w kraju producentem maszyn torowych, jak i w węźle PKP.

Od 1992 roku szkoła została podporządkowana Ministerstwu Transportu i Gospodarki Morskiej. Następuje zmiana nazwy na Zespół Szkół Transportowych. Ważnym wydarzeniem w działalności wychowawczej było otwarcie hali sportowej, pod względem wyposażenia, jednej z najnowocześniejszych w regionie. Szkoła ma bogaty dorobek osiągnięć w olimpiadach przedmiotowych, konkursach wynalazczości i rozgrywkach sportowych. Według stanu na koniec roku 2000 proces kształcenia odbywał się na kilku poziomach:

- Technikum Kolejowe (5-letnie), kształcące młodzież w takich zawodach, jak: technik – mechanik, elektryk, technik transportu, technik budownictwa, technik – geodeta;
- Technikum Zawodowe dla Dorosłych (3-letnie), przygotowujące do zawodu technik – elektryk (sterowanie ruchem);
- Zasadnicza Szkoła Kolejowo-Mechaniczna (3-letnia), kształcąca ślusarzy i elektryków;
- Liceum Ogólnokształcące - o ogólnym profilu kształcenia.

W roku szkolnym 1999/2000 liczba uczniów we wszystkich typach szkół wynosiła 830, a łączna liczba nauczycieli - ponad 50. Zespół Szkół Transportowych przy ul. I Brygady 35 w 1999 roku dokonał podsumowania efektów 40-letniej działalności. Z tej okazji ufundowany został sztandar, a szkole nadano imię Armii Krajowej.

Przy ZST gromadzone były eksponaty - zabytki techniki kolejowej, które w niedalekiej przyszłości miały stać się załączkiem muzeum kolejnictwa o znaczeniu ponadregionalnym. Niezależnie od upadłości macierzystego zakładu, szkoła przetrwała pomyślnie trudne okresy, jednak w 2003 r. została ostatecznie rozwiązana.

Inną działalnością, istotną dla pracowników i ich rodzin, była organizacja opieki zdrowotnej. Początek powstania zakładowej służby zdrowia datuje się od 1945 roku. Wtedy to powstał gabinet internistyczny zorganizowany przez lekarza medycyny Ładkowskiego, z którym współpracowała pielęgniarka Teresa Janas. Gabinet mieścił

się nad remizą straży pożarnej. Wkrótce został tam uruchomiony gabinet stomatologiczny, kierowany przez lekarza Leopolda Tadlewskiego, funkcję pomocy stomatologicznej pełniła Hanna Piątek.

Rozwój organizacyjny zakładowej służby zdrowia spowodowany wzrostem zatrudnienia osób w ZNTK nastąpił po 1957 roku. W tym czasie stanowisko lekarza zakładowego objął absolwent Akademii Medycznej w Szczecinie, lekarz medycyny, Henryk Weber. Był on znany z wielkiego zapału i licznych inicjatyw, których efektem było utworzenie Zakładowej Przychodni Lekarskiej. Współpracowali z nim lekarze medycyny: Ksawery Musiolik i Janina Daszkiewicz – Spustek. Zaczęto więcej uwagi poświęcać profilaktyce bezpośrednio na oddziałach produkcyjnych i na stanowiskach pracy. Uruchomiono gabinet fizykoterapii i punkt apteczny.

Od 1968 roku przychodnia została przeniesiona do nowego obiektu mieszkalnego, znajdującego się obok budynku zarządu ZNTK, przy ul. I Brygady. Przychodnia posiadała już trzy gabinety internistyczne, gabinet stomatologiczny, laboratorium analityczne, gabinet terapeutyczny i punkt apteczny, zatrudniono lekarza okulistę, zakupiono nowoczesny sprzęt do gabinetów specjalistycznych. Przychodnia w tym czasie należała do najlepiej wyposażonych placówek służby zdrowia w województwie szczecińskim.

Po odejściu z pracy lekarza H. Webera od 1973 r. przychodnię kierowała lekarz medycyny Ewa Myśliwiec, a od 1979 r. - lekarz medycyny Ksawery Musiolik. Oprócz zapewnienia podstawowej opieki lekarskiej i prowadzenia okresowych badań profilaktycznych, ZPL upowszechniła zasady ogólnej higieny w ZNTK poprzez lustrację stanowisk pracy szczególnie narażonych na zagrożenia zdrowia z powodu hałasu, zapylenia i czynników toksycznych.

W końcu lat 90. XX w., w miarę jak ulegała redukcji liczba pracowników w ZNTK, stopniowo zaczęto likwidować poszczególne gabinety. Część z nich została włączona do Kolejowej Przychodni Lekarskiej przy ul. Mickiewicza. Zwolnione pomieszczenia zostały wydzierżawione lub sprzedane na gabinety specjalistyczne osobom prywatnym. Część budynku sprzedano z przeznaczeniem na cele mieszkalne.

Więcej uwagi musimy poświęcić omówieniu szeroko rozbudowanej działalności socjalno – kulturalnej. Wyjazdy na wypoczynek urlopowy i na wakacje z dziećmi zaczęto organizować w latach 50. Początkowo był to przywilej dla rodzin wielodzietnych, przodowników pracy i racjonalizatorów produkcji. W ramach działalności socjalnej PKP powstawały ośrodki „wczasów wagonowych”. Lokalizowano je w miejscowościach atrakcyjnych pod względem krajobrazowym (Międzyzdroje, Kamień Pomorski, Jastarnia, Mielno) i w górach. Ośrodki te były dostępne dla pracowników ZNTK i ich rodzin.

W 1954 roku ZNTK przejęły teren nad jeziorem Miedwie. Po wyremontowaniu istniejącego tam budynku powstał ośrodek kolonijny początkowo dla 60 dzieci. Po zbudowaniu domków kempingowych na początku lat 70., w sezonie mogło korzystać z niego 200 dzieci i 340 osób dorosłych na dwutygodniowych wczasach pracowniczych. Ośrodek posiadał własną stołówkę, a w sąsiedztwie był hangar PTTK,

mieszczący sprzęt w postaci łodzi i kajaków, stanowiący własność ZNTK i jego pracowników.

W 1973 roku wybudowano nowy pawilon socjalno-usługowy nad jeziorem, przy Szkole Podstawowej w Wapnicy. Mieścił on kuchnię z zapleczem i jadalnię - -świetlicę. Powstał nowy ośrodek kolonijny. Dzieci były zakwaterowane w klasach szkolnych. Podczas wakacji organizowano po 2-3 turnusy, w każdym z nich uczestniczyło 150 dzieci. W Wapnicy (pow. stargardzki) wypoczywały dzieci z Nowego Sącza, Warszawy i Krakowa. Ośrodek nad Miedziem przeznaczono tylko dla dorosłych.

W roku 1978 zorganizowano dwa nowe ośrodki wczasowe w Pobierowie nad morzem. Od dyrekcji Funduszu Wczasów Pracowniczych wydzierżawiono teren, na którym ustawiono domki kempingowe z możliwością korzystania ze stołówek w DW „Wisła” i DW „Słoneczna”. Ze względu na atrakcyjne położenie domów, w sosnowym lesie i blisko plaży, ośrodki cieszyły się dużym zainteresowaniem zarówno pracowników naszego zakładu, jak i w ramach wymiany innych ZNTK.

W 1984 roku zakupiono od ZNTK Oleśnica pałacyk w Woliborzu k. Nowej Rudy, w sąsiedztwie Gór Sowich. Ośrodek ten ze względu na bliskość atrakcyjnych szlaków górskich preferowany był szczególnie przez amatorów młodzieżowych obozów wędrownych. Korzystali z niego uczniowie szkoły przyzakładowej ZNTK i dzieci turnusów kolonijnych. W tym samym czasie zakłady pozyskały wagon osobowy, który po remoncie i odpowiednim przystosowaniu pomieszczeń, zaczął pełnić rolę wagonu socjalnego. Służył on jako wagon sypialny do podróży grup wycieczkowych po całym kraju. Niezależnie od tego, istniały dwa autobusy do dyspozycji oddziału PTTK i klubu sportowego „Błękitni”. Uzupełnieniem działalności socjalno-bytowej było tworzenie pracowniczych ogrodów działkowych (POD).

Z inicjatywy pracowników ZNTK już w latach 1949-1953 utworzone zostały nowe kompleksy działek ogrodniczych. Pierwsze z nich otrzymały nazwy: POD im. 4-Marca, „Partyzantów”, „A. Mickiewicza” i „Na Grobli”. Działki o pow. 300-500 m² otrzymało około 450 pracowników.

Pomoc zakładów polegała na wnioskowaniu do władz miasta Stargardu o przyznanie terenów, opracowanie dokumentacji geodezyjnej, udzielaniu środków transportu i sprzedaży materiałów do budowy sieci nawadniającej.

Po roku 1970 następowała rozbudowa miasta i niektóre ogrody działkowe przeznaczone zostały pod osiedla mieszkaniowe lub pod inne obiekty sportowe oraz produkcyjne. Na podstawie decyzji miasta przekazano:

- w roku 1971 - ogrody przy ulicy Partyzantów pod budowę „Luxpolu” i przy ul. Jugosłowiańskiej pod budowę szkoły budowlanej (obecnie gimnazjum gminy Stargard),
- w roku 1975 - działki przy ul. Jugosłowiańskiej pod budowę os. Chopina,
- na początku lat 80. - działki pod budowę hotelu „INWIT”, stacji paliw „Statoil”, i inne.

W każdym przypadku zmiany terenu, działkowicze otrzymali odszkodowanie i nowe grunty do zagospodarowania oraz pomoc organizacyjną ZNTK.

W latach 1960--1990 pracownicy ZNTK dysponowali łączną liczbą 700 działek (co trzeci zatrudniony). Profitem działkowiczów były świeże warzywa i owoce oraz warunki do aktywnego wypoczynku i rekreacji całych rodzin.

Tworzona przez kilkadziesiąt lat baza socjalna stanowiła dobrą podstawę do zapewnienia pracownikom i ich rodzinom bogatej oferty spędzania wolnego czasu. Stwarzała też możliwość wyboru różnych form wypoczynku, który w części był dofinansowywany z funduszu socjalnego.

Wśród pracowników ZNTK ożywiona też była działalność kulturalna. Jej początkiem był amatorski zespół dramatyczny, który wystawił sztukę M. Bałuckiego „Grube ryby”. Przedstawienie odbyło się w niewielkiej sali przy ulicy Dworcowej (naprzeciw dworca PKP). Impreza ta cieszyła się dużym zainteresowaniem zarówno pracowników ZNTK, jak i społeczeństwa Stargardu i była wystawiana przez wiele tygodni. Sukcesy odnosiły również następne spektakle, a były to „Chata za wsią”, „Radcy pana Radcy”, „Damy i huzary”, „Pan Damazy” i inne. Były one wystawiane w Kasynie Oficerskim i w Teatrze „Rozmaitości” (późniejszy klub WSS „Społem” przy ul. Mickiewicza), a także w sali ZZK. Niektóre sztuki były wystawiane w Szczecinie, Białogardzie i w Słupsku.

Od 1947 roku przy ZNTK powstał chór męsko-żeński, który występował na licznych uroczystościach zakładowych i akademiach z okazji świąt państwowych. Z zespołu chóralnego wyodrębnił się chór rewelersów, który dawał samodzielne koncerty od 1953 roku. W tym czasie jako jeden z najlepszych zespołów województwa szczecińskiego, był on chętnie zapraszany na różne imprezy w kraju.

W 1970 roku chór został zreorganizowany - przyjął nazwę: Męski Chór Ziemi Stargardzkiej „ECHO”, jego członkami byli pracownicy ZNTK i stargardzkiego węzła kolejowego PKP. Chór otrzymał stałą siedzibę przy Domu Kultury Kolejarza ZZK. Od 1988 r. ponownie przekształcił się w chór mieszany „Echo - Arioso”. W ciągu lat zmieniali się prezesi i dyrygenci, ale zasadniczy trzon zespołu pozostał bez większych zmian. Część członków to pionierzy, pamiętający pierwsze występy na festiwalach i przeglądach chórów. „Echo-Arioso” skupia 44 członków, w swoim repertuarze ma ponad 100 utworów o różnej tematyce: począwszy od kolęd i pastorałek poprzez pieśni patriotyczne, marynistyczne, ludowe, religijne, okolicznościowe i inne kompozycje dawnych i współczesnych mistrzów. Część utworów wykonywana jest w językach obcych: włoskim, niemieckim, francuskim, angielskim oraz łacińskim.

W ostatnich latach związku chóru z macierzystym zakładem uległy rozluźnieniu. Jednak chór w dalszym ciągu należy do najlepszych zespołów śpiewaczych na Pomorzu Zachodnim. Znany też jest z koncertów w Niemczech, Czechach, na Węgrzech, Litwie, Lotwie i Białorusi.

Należy też wspomnieć o roli zakładowego klubu kultury. Utworzony on został w 1975 roku po przebudowie obiektu dawnej łaźni wg pomysłu i projektu inż. Stefana Grudzińskiego. Z sali klubu korzystały różne organizacje społeczne i związkowe działające przy ZNTK, a m.in. ZBOWiD, PTTK, PCK, KTiR, odbywały się tu spotkania brydżystów, szachistów, członków klubu emerytów, a także próby chóru,

zespołów muzycznych, tanecznych i inne. W klubie działały zespoły i kółka zainteresowań: fotograficzne, klub filmowy, zespół recytatorski. Klub wraz z kawiarnią stanowił centrum życia kulturalnego i działalności organizacji społecznych przy ZNTK. W końcu lat 90. został on przekazany Zespołowi Szkół Transportowych.

W działalności pozaprodukcijnej należy wyróżnić Klub Sportowy „Błękitni”, który powstał wkrótce po przejściu miasta przez władze polskie, bo już 18 maja 1945 roku. Inicjatorem jego powołania i pierwszym prezesem był Tadeusz Świnarski, a nazwę przyjęto od koloru błękitnych strojów, w które wyposażeni zostali zawodnicy. Stargardzki klub sportowy był pierwszą po II wojnie światowej na Pomorzu Zachodnim organizacją społeczną, skupiającą ludzi, którzy kilka tygodni wcześniej przybyli z różnych stron kraju jako pionierzy-osadnicy do ówczesnego Starogrodu n/Iną.

Po miesięcznym treningu, już na początku czerwca 1945 roku, na stadionie przy placu Majdanek rozegrano pierwszy międzynarodowy mecz piłki nożnej z jednostką wojsk radzieckich. Uzyskano wynik 4:2 dla „Błękitnych”. W niewielkich odstępach czasu nastąpiły kolejne rozgrywki z reprezentacjami Wojska Polskiego w Stargardzie i w Gryficach z MKS Łobez, KS „Dąb” Dębno i reprezentacją Koszalina. Zaczęto również organizować biegi lekkoatletyczne. Pierwsi piłkarscy zawodnicy pochodzili m.in. z „Czarnych” Lwów. Od 1948 roku Kolejowy Klub Sportowy „Ognisko” został połączony z KS „Błękitni”. Połączone kluby przyjęły nazwę KKS „Błękitni”. Patronat nad klubem przejęły jednostki węzła PKP i ZNTK.

W latach 1949-1956 działalność sportowa została podzielona na małe koła, współpracujące ze związkami zawodowymi przy zakładach pracy. W tym okresie działały sekcje: piłki nożnej, piłki siatkowej kobiet i mężczyzn, boks, tenisa stołowego, lekkoatletyki i turystyki, a od 1950 roku sekcja pływacka założona przez J. Zajączkowskiego i W. Kaczorowskiego. W 1956 roku reaktywowano silny KS „Błękitni” pod opieką Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego. Klub liczył 200 czynnych członków, skupionych w 7 sekcjach. W tym czasie największe sukcesy osiągnięto w tenisie stołowym, którego zawodnicy w 1957 roku awansowali do II ligi państwowej. Od 1950 roku trenerem, zawodnikiem i opiekunem był Witold Mateńko. W 1955 roku sekcja lekkoatletyki stała się załącznikiem Ludowego Klubu Sportowego „Pomorze”. Okres rozbudowy bazy sportowej w rejonie ulic Ceglanej i Łużyckiej przypada na lata 1971-1975. Powstały tu dwa boiska piłkarskie, w tym płyta główna z trybunami na 8 tys. widzów, boisko treningowe, zespół boisk do gry w siatkówkę, koszykówkę i tenisa, obiekty socjalno-administracyjne, a w roku 1990 - hala sportowa i hotel.

Drużynowym sukcesem zawodników piłki nożnej był awans do II ligi w sezonie 1980/81. Przyczynili się do tego trenerzy J. Kępa i K. Kordaczuk. Zawodnik Wiesław Wraga został zaangażowany do RTS „Widzew” Łódź, a Arkadiusz Bąk do „Olimpii” Poznań. W roku 1990 zawodnicy: Łukasz Woźniak, Bartosz Partyka i Mariusz Rogowski zostali transferowani do klubów w RFN. Piłka nożna nadal zachowuje swój status sekcji głównej skupiając ponad 300 zawodników w dziesięciu zespołach rozgrywających, reprezentujących różny stopień zaawansowania.

Klub organizuje rocznie ponad 30 rozgrywek. Szczegółowa historia klubu i jego poszczególnych sekcji została zawarta w monografii pt. „Oni byli pierwsi” autorstwa Witolda Mateńki wydanej w 2000 roku.

Od roku 1971 przy ZNTK zorganizowany został klub honorowych dawców krwi (HDK), który w krótkim czasie osiągnął bardzo dobre wyniki. Inicjatorem jego utworzenia był Zbigniew Kozycz, pracownik miejscowej kotłowni. W pierwszym roku zgłosiło się 23 członków. Oddali oni nieodpłatnie 95,5 litra krwi dla stargardzkiego szpitala. Dzięki wsparciu ze strony zakładów i utworzeniu atmosfery uznania oraz szacunku dla tej grupy osób, ich liczba zwiększała się z każdym rokiem. Hasło: „Krew - darem życia” stało się dewizą coraz większej liczby pracowników, dlatego też więcej oddawano tego cennego leku do stacji krwiodawstwa.

TABELA 4
Rozwój działalności HDK w pierwszym dziesięcioleciu

Lata	1971	1975	1980	1982
Liczba członków	23	205	420	450
W tym kobiet	1	17	52	54
Ilość oddanej krwi w litrach	95,5	221,3	243,7	289,8

Klub pod względem osiąganych wyników zajmował w tych latach I miejsce w skali zjednoczenia ZNTK, a na terenie województwa szczecińskiego ustępował tylko Szczecińskiej

Stoczni im. A. Warskiego, tj. kilkakrotnie większemu przedsiębiorstwu.

Oddawanie krwi odbywało się na terenie zakładów, odbiorcą była ekipa pracowników Wojewódzkiej Stacji Krwiodawstwa. Członkowie KHDK, osiągający najlepsze wyniki, wyróżnieni są odznakami PCK i odznaczeniami państwowymi.

Oprócz okresowych akcji oddawania krwi, organizowano specjalne akcje niesienia pomocy ofiarom klęsk żywiołowych i inne. Oddawano krew na potrzeby poszkodowanych w wyniku trzęsienia ziemi w Jugosławii, Rumunii i Bułgarii oraz dla Centrum Zdrowia Dziecka w Warszawie.

Od roku 1983 obowiązki prezesa klubu przejął Jerzy Kasperkowicz. W miarę zmian w stanie zatrudnienia ZNTK, zmniejszała się liczba członków HDK. W latach 1980 -- 1995 oddawano rocznie 150 - 200 l. krwi.

W 2001 roku KHDK obchodził 30-lecie swojej działalności, został podsumowany dorobek za ten okres w obecności przedstawicieli władz miasta i Polskiego Czerwonego Krzyża.

Od 2001 roku w związku z likwidacją ZNTK, klub przyjął nową nazwę: Międzyzakładowy Klub Honorowych Dawców Krwi PCK „ZNTK” w Stargardzie Szczecińskim. Liczba członków w 2001 roku wynosiła około 160. Klub podporządkowany jest Oddziałowi Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Stargardzie.

Wśród organizacji społecznych, jedną z najprężniej działających był oddział zakładowy Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego. W rzeczywistości pełnił on funkcję głównego koordynatora turystyki zakładowej, połączonej z elementami krajoznawstwa, opartej na wartościach propagowanych przez znanych w kraju patriotów i społeczników - pod hasłem „Poznaj swój kraj i Ojczyźnie służ” (A. Janowski).

Początki turystyki pracowniczej przy ZNTK datują się od lat pięćdziesiątych, kiedy to odkryto jezioro Miedwie jako wymarzone miejsce do aktywnego wypoczynku. W miejscu obecnej plaży rosły wysokie trzciny i tylko niektóre jej fragmenty przystosowane były do rekreacji na słońcu. Za namową entuzjastów turystyki wodniackiej Zakłady przejęły w 1954 roku zaniedbany ośrodek w Zieleniewie, wraz z działką terenu przyległego do jeziora i stopniowo zagospodarowały go na potrzeby zbiorowego wypoczynku.

Tam powstała baza pierwszego ognia turystów-wodniaków, którzy własnymi siłami budowali kajaki, żaglówki i łodzie wiosłowe. W sierpniu 1957 roku utworzyli oni Koło Żeglarskie mające już na początku 20 jednostek pływających. Dzięki wsparciu finansowemu ze strony Związku Zawodowego Kolejarzy, w rok później stan posiadania Koła Żeglarskiego wzbogacił się o dalsze 20 kajaków, łódź motorową, 3 jachty żaglowe M-5 i sprzęt w postaci namiotów, śpiworów, plecaków, kocherów itp. Liczebność koła wzrosła do 76 członków, którzy zaczęli rozwijać inne specjalności tj. turystykę motorową, kolarstwo i strzelectwo. Organizacyjnie koło zostało podporządkowane oddziałowi miejskiemu PTTK, jako Koło nr 14 przy ZNTK Stargard.

Po 10 latach działalności liczba członków żeglarzy wzrosła do 160. Brali oni udział w imprezach wodniackich ogólnopolskich, jak np. zloty turystów kolejarzy w Rucianem na Mazurach. W roku 1965 koło zorganizowało już 41 imprez, w tym: motorowych - 12, pieszych nizinnych i górskich - 15, kajakowych i żeglarskich - 7, narciarskich i innych - 7.

Bardzo udanym w turystyce zakładowej był rok 1966. Z okazji 1000 lecia Państwa Polskiego, za uczestnictwo w Wielkim Konkursie „X Wieków Państwa Polskiego”, koło PTTK nr 14 zdobyło I miejsce, a oddział miejski w Stargardzie, dzięki niemu, II miejsce w okręgu szczecińskim i nagrodę 100 tys. złotych, z której część koło otrzymało na zakup sprzętu. Sukces ten przyspieszył działania na rzecz powołania własnego oddziału PTTK przy ZNTK. Oficjalna rejestracja oddziału nastąpiła dnia 17 grudnia 1967 roku. Prezesem 5-osobowego zarządu oddziału został Ferdynand Kaczyński. Powołano komisje specjalistyczne: turystyki wodnej, pieszej, motorowej, rowerowej, krajoznawczej, młodzieżowej i ochrony przyrody. Organizacyjnie w oddziale wyodrębniono: koło zakładowe „Tramp” (turystyka piesza i powszechna), koło młodzieżowe „Włóczęgi Północy” (turystyka piesza i górską), klub wodniaków „Miedwie” (kajakowa i żeglarska), klub motorowy „Syrenka”. Nastąpił dalszy dynamiczny rozwój imprez turystycznych, których w tym czasie organizowano 100-140 rocznie, a stan członków PTTK w 1968 roku wynosił 358, zdobyto 47 odznak turystyki kwalifikowanej. Nad jeziorem Miedwie zaczęto organizować ogólnopolskie

złoty pod nazwą „Igrz z sieją”. Na pierwszym zlocie było 300 uczestników (w 1968), a w roku 1970 około 600. Kajakarze oddziału przy ZNTK uczestniczyli w XXVII Międzynarodowym Spływie na Dunajcu; na 140 drużyn (1500 kajakarzy) zdobyli 8 miejsce, co należy uznać za wielki sukces.

Od czerwca 1971 r. nastąpiła zmiana na stanowisku prezesa oddziału. Na miejsce F. Kaczyńskiego, który w 1970 zwolnił się z pracy w ZNTK, przyjęto Edwarda Olszewskiego, któremu powierzono obowiązki prezesa. Był on zapoznany z problematyką turystyczną i posiadał uprawnienia przewodnickie. W marcu 1972 r. został on oficjalnie wybrany przez III walny zjazd delegatów na to stanowisko.

W latach siedemdziesiątych, co roku odbywały się zloty ogólnopolskie nad jeziorem Miedwie, oprócz tego koła i kluby wg własnych planów organizowały swoje imprezy lub uczestniczyły w imprezach organizowanych przez różne oddziały PTTK na terenie kraju. Oddział własnymi siłami urządził pomieszczenie na biuro (po byłej kotłowni) i zatrudnił sekretarza na „ etatu. Co roku organizowano ponad sto różnych imprez. Dużą stratą była niespodziewana śmierć Renalda Szpakowskiego w 1973 r. - sekretarza oddziału. Był on dobrym organizatorem i wielkim entuzjastą turystyki motorowej. Funkcję po nim objął A. Kiewlicz. W tym samym roku turyści ZNTK uczestniczyli w 185 imprezach z udziałem 4505 uczestników, w tym były dwa zloty nad j. Miedwie dla 723 uczestników. Kadra społeczna obejmowała: 22 organizatorów turystyki, 24 przewodników turystyki kwalifikowanej, 3 instruktorów krajoznawstwa, kajakarstwa i żeglarstwa, 5 opiekunów zabytków, 2 strażników przyrody, 1 przewodnik PTTK.

W listopadzie 1977 roku, podczas obchodów X lecia oddziału PTTK powołano nowy klub „Seniora PTTK”, który włączył do działalności turystycznej liczną grupę emerytów i rencistów ZNTK. Jego prezesem został doświadczony „wodniak” i organizator turystyki A. Kiewlicz. W następnych latach klub ten rozwinął bardzo aktywną działalność. Oddział we własnym zakresie szkolił organizatorów turystyki, np. w 1981 roku takie uprawnienie zdobyło 19 członków PTTK. W latach 80. prężnie działało Koło Zakładowe „Tramp”, kierowane przez Romana Kierysa, przyciągnął on 10 zwolenników turystyki górskiej, absolwentów wyższych uczelni. Ich trasy prowadziły przez: Bieszczady, Tatry, Beskid Śląski, szlakiem Zamków Piastowskich i przez inne regiony kraju.

Z okazji 15-lecia oddziału w 1982 roku ufundowany został sztandar ze składek członków i dotacji od dyrekcji ZNTK. W uroczystości brało udział wielu zaproszonych gości, w sali ZZK odbył się bal turysty, prowadzony przez znanego wodzireja K. Strycharczyka. W 1983 roku oddział zakupił od Stoczni Szczecińskiej szalupę okrętową, którą siłami wodniaków przerobiono na jacht żaglowy pod kierunkiem bosmana H. Żukiewicza, członkowie klubu wodnego przepracowali społecznie ok. 4000 godzin. Jachtowi nadano imię „Mors”, matką chrzestną była Grażyna Makaro - członkini zarządu oddziału. W skrótowym omówieniu bogatej działalności pominięto liczne wyróżnienia i nagrody uzyskane przez koło i kluby, a także przez oddział, od władz zwierzchnich PTTK i od władz miejskich Stargardu. Przykładem może być

to, że w 1984 roku oddział przy ZNTK zajął I miejsce i zdobył tytuł najlepszego oddziału spośród wszystkich jednostek podległych Ministerstwu Komunikacji - otrzymał dyplom i wielki puchar. Było to wyróżnienie za liczny udział stargardzian w krajowych imprezach i wysoki poziom pracy kół i klubów. Rok 1985 przyniósł dalsze osiągnięcia, ale na podkreślenie zasługuje zdobycie I miejsca w VII Ogólnopolskim Turnieju Oddziałów Zakładowych PTTK w Białymstoku, gdzie na 40 uczestniczących drużyn z wielkich zakładów pracy, grupa ZNTK Stargard okazała się najlepsza i otrzymała puchar i I nagrodę. W 1989 roku w konkursie kronik oddziałów PTTK z terenu woj. szczecińskiego I miejsce i dyplom oraz nagrodę przyznano kronice oddziału przy ZNTK. Dla członków zarządów kół i klubów oraz oddziału co rok organizowano 5 - 6 dniowe wycieczki szkoleniowe autokarem zakładowym, często z udziałem przewodników oddziału miejskiego PTTK. Była to forma nagrody za pracę społeczną.

W 1991 roku na skutek zmiany systemu ekonomicznego i przejście na zasady rynkowe, ograniczyły się możliwości dofinansowania działalności socjalnej i turystycznej. Trudności finansowe spowodowały szybki spadek liczby organizowanych wycieczek, a praca kół i klubów, z wyjątkiem koła szkolnego i klubu „Seniora PTTK”, zamarła. W listopadzie tego roku podjęto decyzję o likwidacji oddziału. Klub Seniora został podporządkowany oddziałowi Kolejowemu, a sprzęt turystyczny sprzedano, przeznaczając uzyskane wpływy na działalność turystyczną.

W roku 1992 podsumowano, prawie 25-letnią działalność oddziału przy ZNTK. Z tej statystyki wynika, że w tym okresie zorganizowano 2236 imprez turystycznych z udziałem 53780 uczestników.

Omówione wydarzenia zostały udokumentowane w licznych kronikach w formie skrótowych odnotowań i w kronikach opisowych autorstwa Antoniego Adaszyńskiego oraz Andrzeja Kiewlicza; są one świadectwem epoki państwa socjalnego.

Do organizacji funkcjonujących w ZNTK, które osiągnęły wymierne efekty ekonomiczne należały: koło Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji (SITKOM), klub Techniki i Racjonalizacji (KTiR) oraz Polskie Towarzystwo Ekonomiczne (PTE).

Założone w 1952 roku SITKOM początkowo skupiał około 20 pracowników pod kierunkiem Wasyla Owczarenko. Stawiali oni sobie za cel rozwiązywanie trudnych problemów technicznych, usprawnianie procesów technologicznych, uruchomienie zniszczonych maszyn i urządzeń oraz szukanie źródeł oszczędności materiałowych. Pierwszym efektem pracy tego koła było adaptowanie pomieszczenia do naprawy wózków transportowych, z urządzeniem stanowisk do ładowania akumulatorów. Rozwinięcie działalności nastąpiło po 1976 roku, kiedy to funkcję prezesa stowarzyszenia objął inż. Stefan Grudziński. Została nawiązana ścisła współpraca z KTiR-em, zespołem konstruktorów CBK-D i komórką do spraw wynalazczości. Liczba członków stowarzyszenia wzrosła do 186 osób. Osiągnięciem technicznym, które zostało uznane jako wspólny sukces, była budowa nowej, zmodernizowanej wersji zgarniarki tłuczni ZT-250A. Przeprowadzono przeglądy konstrukcji wyrobów i technologii pod kątem „odchudzania” poszczególnych elementów, co przyniosło

duże oszczędności w zużyciu materiałów hutniczych.

Bieżący udział przedstawicieli koła SITKOM polegał na współuczestnictwie przy opracowaniu nowych wytworów CBK-D, takich jak: wózek motorowy WM-15, pociąg do transportu odsiewek PTO-200, pociąg do chemicznego odchwaszczania torów CHOT-50, profilarka podtorza PP-500 i inne. Ponadto prowadzono działalność szkoleniową operatorów maszyn torowych, dźwignic, studium mistrzów produkcji i kursy bhp. Organizowano spotkania - prelekcje, na których prezentowano filmy o tematyce technicznej, odczyty i wystawy. W konkursie na najlepiej działające koło SITKOM w woj. szczecińskim w latach 1978-1982, koło ZNTK zajęło I miejsce i otrzymało puchar oraz nagrodę.

Na podkreślenie zasługuje ożywiona działalność KTiR-u, zapoczątkowana już w 1949 roku. W pierwszym okresie praca jego skupiała się na rozwiązywaniu zagadnień technicznych, szukaniu oszczędności w zużyciu metali kolorowych, tj. miedzi i mosiądzu oraz na poprawie warunków bhp. Pierwszym racjonalizatorem był Henryk Wlazło, a najbardziej kreatywnym - Czesław Gajda, który do 1954 roku miał na swoim koncie 16 projektów racjonalizatorskich, przyjętych i zastosowanych w produkcji. Przyniosły one znaczne oszczędności finansowe.

Na początku lat siedemdziesiątych ub. wieku, opracowaniem które uzyskało wysokie uznanie, był agregat hydrauliczny do przecinania nakrętek. Jego przydatność przy rozbiórce wagonów węglarek z desek, okazała się rewelacyjna. Liczne usprawnienia i wynalazki stargardzkiego KTiR-u w latach osiemdziesiątych sprawiły, że klub ten zajmował czołowe miejsce w skali województwa.

Natomiast działalność PTE i TNOiK polegała na prowadzeniu szkoleń, odczytów i dyskusji, dotyczących bardziej efektywnych sposobów gospodarowania. Dokonywano analiz opłacalności produkcji poszczególnych asortymentów wyrobów, bądź ich napraw. Wyniki tych analiz umożliwiały bardziej trafne podejmowanie decyzji przez kierownictwo zakładów. Koła skupiały kilkunastu ekonomistów, odbywających regularne spotkania dyskusyjne. Pracami tymi kierowali Zygmunt Roczniak i mgr Elżbieta Kaśnicka.

W sferze działalności pozaprodukcyjnej należy wyróżnić zespół orkiestry dętej, który powstał w październiku 1946 roku z inicjatywy Ludwika Świątka i Michała Walniczaka. Muzycy amatorzy, po okresie prób, prezentowali koncerty cieszące się uznaniem nie tylko środowiska kolejarzy, ale i całego społeczeństwa miasta Stargardu. Podczas wieloletniej pracy zespół osiągnął wysoki poziom artystyczny i brał udział w licznych przeglądach orkiestr dętych w kraju i za granicą. W składzie zespołu do dziś uczestniczą zarówno byli pracownicy ZNTK, jak i węzła PKP, a część muzyków - to absolwenci szkoły przyzakładowej, którzy nabyli umiejętności w orkiestrze młodzieżowej.

V. ZMIANY ORGANIZACYJNE I PRYWATYZACJA

W 1982 roku wszystkie jednostki zgrupowane w Zjednoczeniu ZNTK zostały podporządkowane przedsiębiorstwu Polskie Koleje Państwowe. Podległość ta trwała do 31.07.1991 roku, kiedy to nastąpiło wyłączenie zakładów o charakterze pomocniczym ze struktur kolejowych. Powstały trzy odrębne sektory na własnym rozrachunku: transport, przemysł (w tym ZNTK) i budownictwo. ZNTK stały się samodzielnym przedsiębiorstwem, które w 1993 roku przystąpiło do programu powszechnej prywatyzacji w oparciu o ustawę o Narodowych Funduszach Inwestycyjnych. Korzyścią były ulgi inwestycyjne, między innymi zwolnienie z obowiązku wpłaty dywidendy i podatku od wzrostu wynagrodzeń. Również podział akcji utworzonej spółki przewidywał nieodpłatne udostępnienie pracownikom 15% akcji. Prywatyzowane przedsiębiorstwa miały uzyskać pomoc w zakresie umacniania ich pozycji na rynku, pozyskiwania dla nich nowych technologii i kredytów oraz poprawy zarządzania. Od 2 stycznia 1995 r. utworzona została jednoosobowa spółka Skarbu Państwa i jeszcze w tym samym roku została ona włączona do rządowego programu prywatyzacji, co oznaczało, że jej akcje zostały wniesione do Narodowych Funduszy Inwestycyjnych (NFI).

Kapitał akcyjny ZNTK, wynoszący wg stanu na 31.12.1996 r. 2 890 614 zł, podzielony został na 1 405 950 akcji w cenie nominalnej 2,12 zł. Właścicielem 25% akcji został Skarb Państwa, 15% pracownicy ZNTK i 60% NFI. Jednak zapowiadana pomoc nigdy nie została udzielona. Jak się okazało, Narodowe Fundusze Inwestycyjne nie były zainteresowane angażowaniem się w poszukiwanie rynków zbytu dla swoich spółek i nie pomagały w pozyskaniu kredytu. W 1999 roku, gdy ZNTK poszukiwało kredytowania budowy pociągów sieciowych i banki potrzebowały dodatkowego zabezpieczenia kredytu w postaci gwarancji lub poręczenia NFI, takiej pomocy nie uzyskano. Przyczyniło się to w dużym stopniu do upadku ZNTK.

W tym czasie eksport, który w latach 1991 - 1993 wykazywał szybką tendencję wzrostu, aż do 40% udziału w przychodach, zaczął spadać i w 1998 roku stanowił już niecałe 6%, a w roku 2000 zanikł całkowicie. Po 1995 roku zmniejszyły się zamówienia na budowę nowych maszyn; w roku 1999 wykonano tylko jeden pociąg sieciowy PUSiO i nasuwarę NH. Również do kilku sztuk w roku zmniejszyła się ilość naprawianych maszyn, które jeszcze przed paru laty stanowiły znaczący udział w przychodach. Jedynie naprawa wagonów cystern, wagonów w/t „Ziehla” oraz wyprzedaż zbędnych obiektów pozwalały na egzystowanie w ograniczonym zakresie.

Po wyłączeniu zakładu ze struktur PKP, zaczęto porządkować sprawy własnościowe zabudowań i gruntów. Przynależne do ZNTK i utrzymywane przez lata obiekty, takie jak: szkoła przyzakładowa, hotel robotniczy, klub, stołówka, bary, stadion sportowy, teren pod halą sportową, mieszkania zakładowe, do których miesięcznie dokładano ogromne kwoty, okazały się niemożliwe do utrzymania i zbędne do prowadzonej działalności. Koszt ich utrzymania wzrósł także z powodu konieczności opłacania podatku od nieruchomości, z którego zwolnione było przedsiębiorstwo PKP, a więc

i ZNTK do momentu pozostawania w jego strukturach. Szkołę, warsztaty szkolne, hotel, stołówkę i klub przekazano w drodze decyzji administracyjnej Ministerstwa Komunikacji Zespołowi Szkół Transportowych w Stargardzie w 1992 roku. Stadion sportowy i teren pod halą sportową przekazano na rzecz miasta, a mieszkania zakładowe sprzedano w roku 1993 po cenach preferencyjnych dotychczasowym najemcom. Nowelizacja ustawy o funduszu socjalnym uniemożliwiła pokrywanie kosztów utrzymania obiektów socjalnych z tego funduszu i niemożliwe stało się dalsze utrzymanie wszystkich ośrodków, tj. w Pobierowie, Zieleniewie nad Miedwiem i w Karpaczu. Ośrodek w Karpaczu sprzedano w 1993 roku, aby za uzyskane środki podnieść standard wypoczynku w ośrodku w Pobierowie, który cieszył się największym zainteresowaniem pracowników i ich rodzin.

Ośrodek w Zieleniewie podzielony został na nieduże działki rekreacyjne i sprzedany nabywcom w latach 1998-1999. Sprzedaży ośrodka wypoczynkowego w Pobierowie dokonał już likwidator ZNTK w roku 2000.

Pomimo tych działań zakłady utraciły zdolność konkurencji, płynność finansową i stanęły przed groźbą bankructwa. Liczbę pracowników zredukowano do 391 osób. Od kwietnia 2000 roku został rozpoczęty proces likwidacji.

Na upadek wieloletniej firmy złożyło się kilka przyczyn, do najważniejszych z nich należy zaliczyć całkowite uzależnienie się od PKP, które same przeżywały trudności finansowe. W tym czasie zmalał eksport węgla i wpływy kolei za jego przewozy do portów. W poszukiwaniu oszczędności dyrekcje PKP ograniczyły zamówienia na maszyny torowe, produkowane przez ZNTK. Naprawy posiadanych maszyn starano się wykonywać we własnym zakresie; w ZNTK tylko częściowo zaopatrywano się w części zamienne. W jednostkach podległych PKP nie było zainteresowania zwiększaniem usług na rzecz innych resortów.

Niekorzystnie wpłynęło też wyłączenie ZNTK z napraw wagonów węglarek. Zakłady „Stargard”, które w poprzednich latach zostały wytypowane do produkcji maszyn torowych, zlikwidowały już potokowo-taktowy system napraw węglarek. Taśmę przystosowano do montażu wózków motorowych WM-15. Remonty wagonów przejęły inne ZNTK. Pozostawiono tylko naprawę wagonów cystern w ograniczonej ilości. Zmiany te w pierwszym okresie były bez zastrzeżeń akceptowane przez załogę. Eliminowały bowiem niskokwalifikowaną pracę przy starych typach wagonów węglarek na rzecz bardziej nowoczesnej produkcji. Przybyło więcej skomplikowanych konstrukcji stalowych. Była to sytuacja korzystna, ale tylko do czasu, gdy napływały zamówienia na maszyny torowe. W momencie spadku liczby zamówień zabrakło pracy dla załóg oddziałów wytwórczych.

Utrata rynków zagranicznych to trzeci czynnik, który zbiegł się z załamaniem socjalistycznego systemu społeczno-gospodarczego w Polsce i w krajach sąsiednich. Republiki byłego ZSRR po uzyskaniu samodzielności przeżywały trudności gospodarcze, podobnie jak i Federacja Rosyjska. W krajach byłego Związku Radzieckiego istniało duże zapotrzebowanie na maszyny torowe, produkowane przez ZNTK, jednakże załamanie się gospodarki tych krajów i brak pieniędzy spowodował

drastyczne ograniczenia w zakupach. Ponadto wprowadzono tryb przetargowy dokonywania zakupów, co spowodowało, że trzeba było zmierzyć się z silną konkurencją firm, takich jak np. Plasser und Theurer z Austrii. Jest to firma zajmująca niekwestionowaną pozycję lidera w dziedzinie maszyn dla kolejnictwa, posiadająca szerokie wsparcie instytucji finansowych i rządowych w zakresie promowania eksportu do państw byłego ZSRR. W takiej sytuacji przy przetargach, szczególnie tych, w których zamówienie było finansowane przez Bank Światowy lub EBOR, wówczas ZNTK nie miało żadnych szans na wygranie przetargu mimo atrakcyjnej ceny. Na rynku rosyjskim konkurentem dla ZNTK były Zakłady Kaługa Put Masz i MTH Praga, gdzie podjęto współpracę przy budowie maszyn torowych, tj. oczyszczarek tłuczni, koparek rowów, transporterów materiałów sypkich.

W sytuacji radykalnego zmniejszenia się zamówień dla kolejnictwa, w tym również napraw wagonów, a także pojawienia się w przetargach cen poniżej kosztów wytwarzania, często pokrywających tylko zakupione materiały i usługi kooperacyjne, ZNTK nie było w stanie pozyskać liczby zamówień odpowiedniej do posiadanego parku maszynowego i liczby zatrudnionych pracowników. Opracowano plany strategiczne na kilka następnych lat, które zostały zaakceptowane przez radę nadzorczą spółki. Przewidywały one sprzedaż zbędnego majątku produkcyjnego oraz dwóch obiektów socjalnych - ośrodków wypoczynkowych w Zieleniewie i Pobierowie.

Wymogi przetargowe stawiane przez radę nadzorczą, reprezentującą właścicieli spółki, a więc NFI i skarb państwa, opóźniły wyprzedaj majątku, co w sytuacji zwiększania podaży nieruchomości produkcyjnych spowodowało obniżenie ceny. Zarzutem pod adresem zarządu spółki i organizacji związkowych może być fakt zbyt późnego uruchomienia decyzji o zwolnieniach grupowych pracowników, którzy nie mając pracy, pobierali wynagrodzenia stanowiące ogółem ponad 30% kosztów. Gdyby dokonano tego w latach 1998-1999, pracownicy ci mieliby szansę znaleźć pracę w innych przedsiębiorstwach w Stargardzie i w Szczecinie, natomiast zwolnienia w momencie likwidacji ZNTK, tj. w kwietniu 2000 roku, spowodowały, że w dobie narastającego kryzysu gospodarczego w regionie, większość osób musiała skorzystać z zasiłków przedemerytalnych i dla bezrobotnych.

Uchwałą akcjonariuszy, część majątku trwałego przekazana została nowej spółce pod nazwą Fabryka Pojazdów Szynowych (FPS) Stargard - wyodrębnionej z ZNTK Stargard S.A. Wartość tego aportu wynosiła około 6 mln złotych i obejmowała budynki, budowle, maszyny i urządzenia, narzędzia, przedmioty nietrwałe, zapasy materiałowe oraz inne wartości niematerialne i prawne. Jednocześnie FPS zatrudniła 160 osób z likwidowanego ZNTK. Według stanu na koniec roku 2001, syndyk prowadzący postępowanie upadłościowe, dokonał już sprzedaży majątku ZNTK dla około 20 podmiotów o charakterze produkcyjnym i usługowo-handlowym.

Według stanu na koniec roku 2001 syndyk masy upadłościowej, prowadzący postępowanie likwidacyjne, dokonał już rozdysponowania majątku ZNTK:

- zespół hal W-20 i W-50 wraz z otaczającym terenem przekazano w formie

- aportu Fabryce Pojazdów Szynowych;
- suszarnia drewna i magazyn socjalny zajęła firma „Termobud”;
 - obiekty przy ul. Pierwszej Brygady otrzymała firma „Metalik”;
 - stację paliw wykupiła firma „Oktan”;
 - budynek przychodni lekarskiej – przejęło przedsiębiorstwo usługowe – Zakład Pracy Chronionej „ROKA”, w tym 34% właściciel prywatny;
 - część terenu z basenem ,garażami, pracownią plastyczną zakupił właściciel prywatny;
 - warsztaty szkolne sprzedano firmie „Luxpol-Bis” na magazyn wyrobów;
 - kawiarnię kupiła firma „Stal- Kol”;
 - starą halę (W- 21) przejęła firma handlowa „Technolog”;
 - krajalnię kupiła firma „Premostal”, produkująca elementy stalowe młynów;
 - stolarnię nabyła firma „Stan- Led”, wykonująca prace ziemne dla PKP;
 - bocznicą kolejową wydzierżawiona została przez firmę „Cement” w celu parkowania cystern DEC;
 - magazyn przy ul. Ceglanej sprzedano Hurtowni Materiałów Budowlanych;
 - skład tarcicy przekazano pod targowisko;
 - obiekty położone przy bramie wjazdowej, tj. klub, hotel robotniczy i stołówka zostały przekazane do dyspozycji Zespołu Szkół Transportowych;
 - część pomieszczeń nie została jeszcze rozdysponowana .

Aby zapewnić swobodny dojazd nowych właścicieli do nabytych nieruchomości, projektowana jest droga przez podzielony teren od ul. Pierwszej Brygady do ul. Ceglanej.

W końcu kwietnia 2002 roku została podjęta uchwała stargardzkiej Rady Miejskiej o rozpoczęciu starań w celu utworzenia Regionalnej Strefy Przemysłowej na terenie byłego ZNTK S.A. Celem tych działań jest zmniejszenie bezrobocia i wykorzystanie wolnych obiektów do działalności gospodarczej.

TABELA 5

Imienny wykaz członków kierownictwa ZNTK Stargard w latach 1945 – 2000

Lp.	Imię i nazwisko	Stanowisko	Okres pracy na stanowisku kierowniczym
1	2	3	4
Naczelnicy/dyrektorzy			
1	inż. Stanisław Figurzyński	naczelnik	18.07.1945 – 31.12.1946
2	inż. Stanisław Użarowski	naczelnik	01.01.1947 – 31.08.1948
3	inż. Bogdan Matczyński	p.o. naczelnika	01.09.1948 – 19.02.1949
4	inż. Leon Michalski	naczelnik	20.02.1949 – 31.07.1950
5	inż. Bogdan Matczyński	dyrektor	01.08.1950 – 31.12.1952
6	Wasył Owczarenko	dyrektor	01.01.1953 – 31.12.1956
7	inż. Henryk Wlazło	p.o. dyrektora	01.01.1957 – 31.12.1957
8	inż. Zbigniew Andrys	dyrektor	01.01.1958 – 25.10.1959
9	mgr inż. Stanisław Chełstowski	dyrektor	26.10.1959 – 19.03.1963
10	mgr inż. Józef Śmiechowski	dyrektor	20.03.1963 – 05.07.1966
11	inż. Wiesław Motyka	p.o. dyrektora	06.07.1966 – 31.01.1967
12	inż. Henryk Kubica	dyrektor	01.02.1967 – 19.01.1971
13	mgr Jerzy Zajączkowski	dyrektor	20.01.1971 – 08.07.1982
14	mgr inż. Jan Kuźnicki	dyrektor	09.07.1982 – 30.10.1987
15	mgr Włodzimierz Czaboryk	dyrektor	02.11.1987 – 20.05.1990
16	inż. Henryk Klupś	dyrektor	22.05.1990 – 31.07.1991
17	inż. Leszek Szczepański	prezes	21.08.1991 – 29.10.1999
18	mgr inż. Juliusz Kajkowski	prezes	02.11.1999 – 19.04.2000
Z-cy dyrektora ds. technicznych (główni inżynierowie)			
1	inż. Stanisław Użarowski	z-ca naczelnika	18.07.1945 - 31.12.1946
2	inż. Bogdan Matczyński	z-ca naczelnika	01.01.1947 – 31.08.1948
3	Wasył Owczarenko	z-ca ds. techniczny	01.09.1948 – 31.12.1952
4	inż. Henryk Wlazło	gł. inżynier	15.09.1954 – 31.12.1957
5	mgr inż. Stanisław Chełstowski	gł. inżynier	01.01.1958 – 25.10.1959
6	mgr inż. Józef Śmiechowski	gł. inżynier	01.07.1960 – 19.03.1963
7	inż. Wiesław Motyka	gł. inżynier	20.03.1963 – 31.01.1967
8	inż. Marian Wyrwa	gł. inżynier	01.02.1967 – 19.01.1971
9	mgr inż. Mirosław Kmita	gł. inżynier	20.01.1971 – 31.10.1974
10	mgr inż. Zbigniew Palczewski	gł. inżynier	01.11.1974 – 31.12.1976
11	mgr inż. Józef Tadaszak	gł. inżynier	01.07.1977 – 31.07.1979
12	inż. Henryk Klupś	gł. inżynier	01.08.1979 – 20.05.1990
13	mgr inż. Anatol Jakszuk	gł. inżynier	21.05.1990 – 14.10.1998
14	inż. Ryszard Głuch	gł. inżynier	15.10.1998 – 19.04.2000

Z-cy dyrektora ds. ekonomicznych (handlowych)			
1	mgr Stanisław Banasik	gł. ekonomista	01.06.1954 – 30.08.1965
2	mgr Ryszard Bartold	gł. ekonomista	01.09.1965 – 31.01.1966
3	mgr Ferdynand Kaczyński	gł. ekonomista	01.02.1966 – 31.12.1970
4	mgr Edward Olszewski	gł. ekonomista	01.05.1971 – 31.12.1983
5	mgr Włodzimierz Czaboryk	gł. ekonomista	01.05.1984 – 31.10.1987
6	mgr inż. Waław Koziół	gł. ekonomista	21.08.1990 – 20.03.1992
7	mgr Marian Paciejewski	gł. ekonomista	20.03.1992 – 07.07.1993
8	mgr inż. Wojciech Banasik	gł. ekonomista	10.02.1994 – 14.10.1998
Główni księgowi			
1	mgr Edmund Witkowski	gł. księgowy	01.05.1960 – 28.10.1991
2	mgr Barbara Brysiak	gł. księgowa	29.10.1991 – 19.04.2000

VI. ANEKS:

MGR INŻ. PAWEŁ ROMAŃCZUK – “MOJE WSPOMNIENIA Z OKRESU PRACY W ZNTK „STARGARD” W STARGARDZIE”

W latach 50. ubiegłego wieku największym zakładem w Stargardzie były niewątpliwie ZNTK, dokąd w styczniu 1958 r. udałem się w poszukiwaniu pracy. Po rozmowie z dyrektorem zakładu zostałem skierowany do działu kontroli technicznej, gdzie początkowo pracowałem jako brakarz kontroli jakości naprawianych zespołów parowozów, a następnie – kontroler robót spawalniczych w zakładzie.

Zetknąłem się wówczas z wieloma bardzo ciekawymi, o dużym doświadczeniu i mądrości życiowej, osobami. Często były to osoby, których szorstkość w kontaktach i rubaszny koloryt językowy, niejednokrotnie raził. Niektórzy czuli się nawet dotknięci zwrotem językowym takiego „baciara” lwowskiego. Przy bliższym jednak poznaniu okazywało się, że większość tych osób cechował przyjazny i życzliwy stosunek do innych.

Taką ciekawą dla mnie postacią był Błażej Malinowski, doświadczony parowoziarz, przybyły do Stargardu ze Stanisławowa. Jego język (gwara) i sposób bycia pochodziły z tamtych stron. Było też i wiele innych ciekawych postaci, z którymi wówczas się zetknąłem.

Z czasem praca w dziale Kontroli Technicznej przestała dawać satysfakcję. Zapragnąłem zająć się czymś innym. Taką szansę dała mi decyzja o uruchomieniu w zakładzie produkcji wagonów wąskotorowych typu 4Ww „Ziehla”. Uruchomienie produkcji wyrobów nowych stało się ambicją zakładu, zdawano bowiem sprawę, że taka produkcja jest bardziej opłacalna i mniej uciążliwa, a ponadto otwiera nowe perspektywy rozwoju.

Do uruchomienia produkcji tych wagonów powołano oddział wytwórczy. Kierownikiem oddziału został Edward Golczyński, a mistrzem – ja. Wraz z kilkoma

robotnikami przeniesionymi z innych oddziałów zaczęto przygotowywać stanowiska robocze i wyposażenie oraz zapoznawać się z dokumentacją techniczną wagonu.

Poza otrzymaną z zewnątrz dokumentacją konstrukcyjną i częściowo technologiczną nic nie wiedzieliśmy o tych wagonach i o problemach, jakie mogą powstać przy ich budowie. Aby uzyskać chociaż elementarną wiedzę o produkcji wagonów, zostałem delegowany do ZNTK „Ostrów Wielkopolski”, gdzie budowano nowe wagony. W ciągu kilku dni podpatrywałem organizację produkcji i sposób wykonawstwa poszczególnych zespołów oraz montaż wagonu. Poznawałem stosowane operacje technologiczne i metody pracy, między innymi sposób prostowania kształtowników i blach poprzez nagrzewanie ich palnikiem acetylenowo – tlenowym, uzyskiwanie wymaganych strzałek ugięcia ram itp. Następnie pojechałem do Bytomia, gdzie znajdowały się omawiane wagony, aby je obejrzeć.

W krótkim czasie mimo wielu trudności, głównie materiałowych, brakowało bowiem odpowiednich kształtowników stalowych i blach, wykonano pierwszy wagon. Jednocześnie przygotowano szereg stanowisk, między innymi do spawania i pomiaru ram oraz przyrządów i urządzeń pomocniczych.

Wkrótce uruchomiona została produkcja seryjna tych wagonów, a w latach następnych nastąpił szybki wzrost liczby budowanych wagonów.

Produkcja ta okazała się wielce opłacalna. Była jednocześnie świadectwem możliwości techniczno – organizacyjnych zakładów i początkiem rozwoju produkcji nowych wyrobów.

W połowie 1961 roku zaczęto mówić o uruchomieniu w ZNTK „Stargard” nowych wyrobów – maszyn torowych. Potrzeba tych maszyn była bezsporna. Wynikała ona z konieczności poprawy stanu technicznego dróg kolejowych w kraju oraz doświadczeń zebranych w czasie eksploatacji kilku maszyn zakupionych w firmie „MATISA” i „Plasser und Theurer.” Firmy te, jednak jako pierwsze w świecie, zapoczątkowały dostawę nowoczesnych maszyn do mechanizacji robót torowych. ZNTK „Stargard” stanęły przed bardzo ambitnym zadaniem. Należało zaprojektować i uruchomić produkcję tych, tak bardzo niezbędnych maszyn dla potrzeb służby drogowej PKP.

Początek temu dało zarządzenie ministra komunikacji z dnia 8.01.1962 r., powołujące Centralne Biuro Konstrukcyjne Maszyn i Urządzeń Drogowych (CBK-D) przy ZNTK „Stargard”. Zadaniem tego biura było przede wszystkim opracowanie dokumentacji technicznej nowych maszyn i urządzeń do mechanizacji robót torowych na sieci PKP oraz stosowne działania na rzecz uruchomienia ich produkcji.

Wiosną 1962 r. przystąpiono do organizacji CBK-D. Do pracy w biurze konstrukcyjnym przeniesiono część inżynierów i techników pracujących w zakładzie oraz ogłoszono nabór pracowników inżynieryjno – technicznych z zewnątrz. W gronie przeniesionych do pracy w CBK-D znalazłem się i ja.

Kilka miesięcy później w dwóch pokojach przy hali napraw wagonów pracowała już spora grupa inżynierów i techników. Wśród nowo przyjętych sporo było absolwentów Politechniki Szczecińskiej i Poznańskiej.

W tym czasie istniał już dział konstrukcyjny maszyn drogowych powołany

wcześniej przy Centralnym Biurze Konstrukcyjnym Parowozowym we Wrocławiu. Dział ten zajął się opracowaniem dokumentacji konstrukcyjnej ciężkiej oczyszczarki tłucznia OT-400 i nasuwarki torów NH. Natomiast w Stargardzie utworzono dział technologii ogólnej i specjalistycznej oraz dział organizacji produkcji. Kierownikiem biura został mianowany Konrad Buchholz.

Trwały intensywne studia w zakresie budowy i utrzymania toru kolejowego, technologii i organizacji robót torowych oraz stosowanych przy tym maszyn, narzędzi i sprzętu. Należy przy tym zaznaczyć, że wszyscy pracownicy rozpoczynający pracę w biurze w Stargardzie, mieli kontakty z koleją tylko jako pasażerowie.

Wyjazdy na szlak, przyglądanie się wykonawstwu prac torowych oraz dyskusje ze specjalistami służby drogowej PKP pozwoliły w krótkim czasie sprecyzować najpilniejsze potrzeby w tym zakresie. Pracownicy biura pracowali już w tym czasie w pomieszczeniach po byłym hotelu robotniczym, zwiększyła się także ich liczba.

Powstają pierwsze projekty techniczno – organizacyjne i konstrukcyjne oprzyrządowań. Opracowano konstrukcje i uruchomiono produkcję kilku najprostszych maszyn, takich jak: oczyszczarki tłucznia OWTŁ-108 typu Barykina, ładowarki szyn Ł.Sz i inne. Jednocześnie w roku 1964 rozpoczęto budowę prototypu ciężkiej oczyszczarki tłucznia OT-400, dokumentację konstrukcyjną, którą przyjęto z likwidowanego działu konstrukcyjnego biura działającego przy biurze parowozowym we Wrocławiu oraz nasuwarki torów NW. Dokumentacje te wymagały sporych zmian konstrukcyjnych, bowiem przyjęte tam rozwiązania techniczne nie w pełni mogły być zrealizowane w zakładzie. W prace te zaangażowała się większość pracowników CBK-D, przygotowując dokumentację konstrukcyjną, technologiczną i zagadnienia techniczno – organizacyjne. Pracami tymi kierował szef biura Konrad Buchholz, a szczególnie zaangażowanymi byli inżynierowie Mirosław Kmita, Lech Elster, Franciszek Krywan, Waldemar Maj, Jerzy Jurga, Waclaw Boradyn i wielu innych.

Równolegle wykonano prototyp nasuwarki torów NH oraz opracowano koncepcje i dokumentację konstrukcyjne takich maszyn, jak:

- zgarniarka tłucznia ZT-250 (konstruktor prowadzący Leonard Wittek)
- frezarka podkładów FP-1 (konstruktor prowadzący Stanisław Tomaszewski)
- lekka podbijarka podkładów BWH-L (konstruktor prowadzący Bogusław Więckowski)
- maszyna do usuwania spływów z szyn MUS-1 (konstruktor prowadzący Jerzy Jurga)
- podgrzewarka szyn do toru bezстыkowego PG-2 (konstruktor prowadzący Stanisław Makowski).

Skonstruowano też wiele maszyn, urządzeń i przyrządów specjalnych.

W latach 1964-66 wykonano prototypy większości z ww. maszyn, a następnie uruchomiono ich produkcję seryjną. Nawiązano pierwsze kontakty z ośrodkami badawczymi i wyższymi uczelniami, między innymi z COBiRTK w Warszawie, Politechniką Warszawską, Wojskową Akademią Techniczną, Ośrodkiem Konstrukcyjnym Hydrauliki Sitowej we Wrocławiu i innymi.

Zmieniali się ludzie w biurze i jego organizacja oraz struktura zatrudnienia. Zmieniła się również lokalizacja. Biuro zaczęło funkcjonować w odpowiednio zaadaptowanych pokojach budynku mieszkalnego i magazynowanego na terenie zakładu. Nastąpił szybki wzrost zatrudnienia, przybyło też nowych tematów i zagadnień do rozpracowania.

W połowie lat 60. przystąpiono do opracowania konstrukcji maszyny do kopania rowów kolejowych i ścinania łąw torowiska PP-500. Po próbach i badaniach eksploatacyjnych oraz długotrwałych dyskusjach na jej podstawie w latach 1980-83 powstają dwie oddzielne maszyny – profilarka łąw torowiska PŁT-500 i koparka rowów KR-500. W pracach nad powstaniem i uruchomieniem produkcji tych maszyn zaangażowanych było sporo osób, a szczególnie Mirosław Kmita, Stanisław Karatysz, Ziemowit Bielenny, Bohdan Dęga, Roman Grzęda, Jerzy Jurga i inni.

W latach 70. zrodziły się nowe koncepcje i opracowano dokumentacje konstrukcyjne kolejnych maszyn, takich jak:

- samojezdna nasuwarka torów NS-60 (konstruktor prowadzący Bogusław Więckowski)
- podbijarka podkładów NP-300 (konstruktor prowadzący Anatol Jaszuk)
- wkładarka szyn WS-1 (konstruktor prowadzący Lech Elster)
- urządzenie do hartowania elementów rozjazdów SHR (konstruktor prowadzący Roman Grzęda)
- pociąg do transportu odsiewek PTO-200 (konstruktor prowadzący Adam Czubek)
- prasa do gięcia szyn PPG-300 (konstruktor prowadzący Jerzy Jurga).

Wykonano prototypy tych wyrobów oraz przeprowadzono ich próby i badania. Większość z nich była produkowana seryjnie.

W roku 1976 uruchomiono produkcję seryjną już zmodernizowanych oczyszczarek tłuczni OT-400C (konstruktor prowadzący Ziemowit Bielenny) oraz wykonano prototyp ciężkiego wózka motorowego WM-15 (konstruktor prowadzący Bogusław Więckowski).

W listopadzie 1965 r. zostałem przeniesiony do działu głównego technologa, a nieco później powołany na stanowisko szefa produkcji w zakładzie. Praca na tym stanowisku była bardzo ciekawa, lecz jednocześnie niezwykle trudna i absorbująca. Przypadła ona bowiem w czasie rosnących z roku na rok planów produkcyjnych, zwłaszcza liczby naprawianych wagonów, trudności energetycznych i zaopatrzeniowych oraz zarysowującego się niezadowolenia społecznego w kraju, którego kulminacyjnym punktem był grudzień 1969 roku.

Tamte dni w grudniu 1969 i styczniu 1970 roku, były pełne napięcia; wystąpiły przerwy w pracy, na wiecach wysuwano różne żądania, a przede wszystkim domagano się zmian na szczeblu dyrekcji zakładu. Osobiście nie wyczuwałem oznak wrogości w kontaktach z pracownikami.

Po tym okresie nic się nie zmieniło. Trudności istniały nadal w zakresie realizacji narzuconych planów produkcyjnych, każdy dzień zaczynał się od rozliczeń wykonania

zadań dnia poprzedniego. Natomiast koniec każdego miesiąca był prawdziwą batalią o każdy naprawiany wagon, każde podwozie do cystern 903R czy maszynę torową. Nerwowość i wzajemne pretensje udzielały się wszystkim i dopiero po kilku dniach wracała normalność. Większość kierowników oddziałów produkcyjnych cechowała duża odporność na stres, dzięki czemu udawało się podtrzymywać poprawne relacje, a nawet koleżeńskość i przyjaźń.

Niezwykle dużą pomoc okazali mi pracownicy działu. Bez wszechstronnej pomocy i zaangażowania takich osób, jak: Stanisław Sawicki, Zbigniew Kamiński, Lech Jańczak czy Zdzisia Horak, nie sposób było wykonywać swoich obowiązków.

Po blisko ośmiu latach pracy na stanowisku szefa produkcji, zapragnąłem nieco spokojniejszego zajęcia.

Po powrocie do CBK-D w styczniu 1977 r. włączyłem się natychmiast w rozwiązywanie wielu pilnych spraw. Szczególnie dokonać należało niezbędnych zmian konstrukcyjnych w wyprodukowanych uprzednio oczyszczarkach tłucznia OT-400C i pociągach do transportu odsiewek PTO-200.

Przeprowadzone w 1977 r. próby eksploatacyjne prototypu wózka motorowego WM-15, wykazały szereg wad i niedogodności użytkowania. Zaszła zatem konieczność zasadniczej jego przebudowy. Przekonstruowano wiele zespołów i ich wzajemne usytuowanie.

Tak zmodernizowany wózek uzyskał wysoką ocenę użytkowników i z drobnymi zmianami był produkowany nieprzerwanie od 1979 roku. Wykonano ich ponad 500 sztuk. Wózki te pracują również na kolejach Litwy, Łotwy, Rosji i Białorusi. Na szczególną uwagę zasługuje zastosowana w wózku kabina, której głównymi twórcami byli Andrzej Urbanowicz, Kazimierz Blumowski, Jerzy Jurga, Jan Jakubowski i inni.

W roku 1980 zespół pracowników biura otrzymał wyróżnienie Rady Oddziału Wojewódzkiego NOT w Szczecinie za opracowanie i uruchomienie produkcji omawianego wózka.

W połowie lat 80. opracowano dokumentację konstrukcyjną i wykonano prototyp nowego, bardziej uniwersalnego wózka motorowego WMU-15. Ze względów techniczno – organizacyjnych i finansowych wózek ten nie wszedł do produkcji seryjnej, jednak zastosowane tam rozwiązania techniczne zostały wykorzystane przy wykonawstwie pojazdów dla potrzeb służb energetycznych PKP, których produkcję podjęto w latach 90.

Rosnące potrzeby w zakresie wykonawstwa opracowań konstrukcyjnych skłoniły kierownictwo CBK-D. do zmian organizacyjnych biura. Najważniejsze z nich to powstanie trzech działów konstrukcyjnych: działu konstrukcji maszyn ciężkich (pod kierownictwem Stanisława Karatysza), działu konstrukcji maszyn średnich (kierowanym przez Jana Klenowskiego) i działu konstrukcji specjalistycznych (z kierownikiem działu Jerzym Jurgą). Poprzednio był tylko jeden duży dział konstrukcyjny, co niezwykle utrudniało specjalizację personelu biura.

W latach 1978-80 opracowano konstrukcję, następnie uruchomiono produkcję

chemicznych odchwaszczarek torów CHOT-50 (konstruktor prowadzący Józef Kałuża) i zmodernizowanych zgniatarek ZT-250BS (konstruktor prowadzący Feliks Szramiak), a ponadto modernizowano i udoskonalano konstrukcje wszystkich produkowanych seryjnie maszyn.

W roku 1980 wszystkie komórki CBK-D zostały przeniesione do pomieszczeń wybudowanego biurowca, co zdecydowanie poprawiło warunki pracy, a zwłaszcza działów konstrukcyjnych. Nie powiodły się natomiast zabiegi o podwyżkę płac, które w biurze były stosunkowo niskie.

W roku 1979 władze resortu komunikacji podjęły decyzję o uruchomieniu w ZNTK „Stargard” produkcji wysoko wydajnych podbijarek torów i rozjazdów na podstawie dokumentacji technicznej firmy „Plasser und Theurer”. Wytężona praca zespołu konstruktorów (konstruktor prowadzący Bogdan Kubiak) i technologów, zwłaszcza Mieczysława Pacholczyka i Tadeusza Stasiaka, zakończyła się sukcesem. Bardzo szybko otrzymaną dokumentację techniczną dostosowano do możliwości produkcyjnych zakładu i warunków krajowych i już w 1982 r. wykonano pierwszą podbijarkę.

Za prace nad uruchomieniem produkcji ww. podbijarek zespół pracowników biura i zakładu w 1985 r. otrzymał nagrodę ministra komunikacji.

Kilka lat później również w oparciu o dokumentację techniczną otrzymaną z firmy „Plasser und Theurer” uruchomiona została w ZNTK „Stargard” produkcja uniwersalnych zgarniarek tłuczni ZTU-300.

Powstały też całkiem nowe oryginalne konstrukcje, takie jak: urządzenie do bezdźwigowej wymiany rozjazdów, różnego rodzaju specjalistyczne pojazdy dla poszczególnych odbiorców w kraju i za granicą.

Produkowane w ZNTK „Stargard” maszyny drogowe cieszyły się wciąż niesłabnącym zainteresowaniem. Jednak mimo tego, że były one stale udoskonalane i modernizowane, w biurze istniało przekonanie, że niektóre z nich nie w pełni odpowiadają rosnącym i zmieniającym się wymaganiom użytkowników. Jedną z nich była oczyszczarka tłuczni, dlatego już w 1979 r. pojawia się pomysł oczyszczarki nowej generacji OT-800, oczyszczarki o dwukrotnie większej wydajności aniżeli OT-400, o nowych możliwościach technicznych i wysokich walorach użytkowych. W latach 1981-83 opracowano dokumentację konstrukcyjną, a wiosną 1987 r. ukończono budowę prototypu tej oczyszczarki; konstruktorem prowadzącym był Lech Elster. Po próbach i badaniach eksploatacyjnych prototypu, wykonano drugi egzemplarz prototypowy, a następnie uruchomiono produkcję seryjną omawianych oczyszczarek.

W konstrukcji oczyszczarek tłuczni OT-800 zastosowano szereg bardzo nowoczesnych rozwiązań technicznych, a przygotowanie konstrukcyjne uruchomienia ich produkcji wymagało zaangażowania prawie całego potencjału konstrukcyjnego biura i dlatego trudno byłoby wymienić osoby, których wysiłek i wkład pracy przyczynił się do powstania omawianej maszyny. Należy przy tym zauważyć, że uruchomienie produkcji każdego nowego wyrobu - to nie tylko dokumentacja konstrukcyjna. Sporo

wysiłku, inwencji i zaangażowania ze strony CBK-D wymagały też nadzory nad wykonaniem prototypów, przeprowadzenie prób i badań eksploatacyjnych każdego prototypu i serii próbnej (tu należy szczególnie podkreślić zasługi Romana Grzedy) oraz odpowiednie wykorzystanie wyników tych prób w dalszych pracach, a także zbieranie spostrzeżeń i opinii użytkowników, zwłaszcza w początkowym okresie eksploatacji wyrobów. Zatem uruchomienie produkcji prawie każdej nowej maszyny torowej, było dziełem sporego zespołu pracowników.

W tym kontekście trzeba chociaż w krótkim zarysie przedstawić proces powstawania nowego lub zmodernizowanego wyrobu w CBK-D w latach 70., tj. w okresie kiedy ja byłem kierownikiem. Zaczynało się to zazwyczaj od pomysłu powstałego w biurze lub inspiracji z zewnątrz o potrzebie zmechanizowania określonej czynności, względnie zmiany walorów użytkowych już istniejącej maszyny. Sprawa ta od samego początku stawiana była na posiedzeniu tak zwanej Rady Naukowo – Technicznej CBK-D. Rada ta na posiedzeniach analizowała i omawiała kolejno wszystkie problemy związane z danym wyrobem, zaczynając od założeń projektowych i koncepcji konstrukcyjnej, do szczegółowego rozwiązania technicznego poszczególnych zespołów i mechanizmów projektowanego lub modernizowanego wyrobu. Po wszechstronnej analizie i dyskusji do dalszych rozpracowań przyjmowano rozwiązania optymalne.

Stałymi członkami ww. rady byli kierownicy działów konstrukcyjnych biura (3 osoby), kierownik i zastępca kierownika biura.

W posiedzeniach tej rady brali udział również konstruktorzy, którzy uprzednio opracowali rozpatrywany temat, specjaliści z zakresu hydrauliki, elektroniki, napędów i innych dziedzin oraz wszyscy ci, którzy mogli coś wnieść do dyskusji będącej przedmiotem tematyki posiedzenia. Spośród konstruktorów, zaangażowanych przedmiotem rozpracowania i mających odpowiednie kwalifikacje, wyznaczało się tak zwanego konstruktora prowadzącego, który bezpośrednio zajmował się wyłącznie tym jednym tematem i realizował ustalenia Rady Naukowo – Technicznej. Z konstruktorem prowadzącym wszyscy pracownicy opracowujący konstrukcję zespołów, podzespołów i układów funkcjonalnych wyrobów uzgadniali szczegóły konstrukcyjne i ewentualne zmiany. Stosowanie bowiem coraz doskonalszych nowoczesnych rozwiązań technicznych wymagało bieżącej koordynacji i ścisłej współpracy wszystkich osób uczestniczących w procesie konstrukcyjnego przygotowania produkcji. Nabrało to szczególnego znaczenia zwłaszcza po 1989 r., kiedy to znikły bariery w stosowaniu najnowocześniejszych elementów i zespołów również z importu (zwłaszcza z krajów zachodnich), a tym samym stworzone zostały warunki szybszego i sprawniejszego powstawania doskonalszych maszyn oraz lepszego dostosowania ich do wymogów odbiorców. Należy przy tym podkreślić, że uprzednio w konstrukcji maszyn mogliśmy stosować prawie wyłącznie elementy i zespoły produkowane w kraju, choć nie były one zawsze dostępne.

Szeroki dostęp do nowoczesnych technologii i rozwiązań technicznych stworzył olbrzymią szansę ekspansji naszych maszyn na rynki zagraniczne, zwłaszcza chłonny

rynek rosyjski. Niemało osób zarówno w biurze, jak i Zakładzie, zdawało z tego sprawę, obserwując kurczący się rynek krajowy. Tym bardziej, że eksport był wysoce opłacalny.

Dla lepszego poznania potrzeb i wymagań potencjalnych odbiorców zagranicznych już w latach 80. nawiązano współpracę z wieloma biurami konstrukcyjnymi i zakładami produkującymi maszyny torowe w ZSRR (później Rosji), NRD, Czechosłowacji i Austrii. Współpraca ta owocowała cenną wymianą doświadczeń i przyczyniła się do szerszego zainteresowania naszymi maszynami i ich zakupem.

Po odwołaniu mnie w czerwcu 1989 r. ze stanowiska kierownika CBK-D starałem się podtrzymywać kontakty z ww. biurami i zakładami. Zajmowałem się bowiem wówczas badaniem rynku i marketingiem w krajach powstałych po rozpadzie ZSRR.

Początek lat 90. był bardzo korzystnym w zakresie eksportu, ponieważ dochodziło nawet do 90% udziału w przychodach. Bowiem po rozpadzie ZSRR i odzyskaniu niepodległości przez Litwę, Łotwę i Białoruś, zarządy kolejowe tych państw wskutek uzyskania samodzielności i intensywnych naszych zabiegów, zakupiły sporo maszyn i sprzętu, zwłaszcza wózków motorowych WM-15, oczyszczarek tłuczni OT-400 i podbijarek torów PT-800. Również dyrekcje okręgowe Rosji uzyskawszy nieco samodzielności zaczęły więcej sprowadzać naszych maszyn. Chociaż trudności i problemów przy tym nieraz było dużo, udawało się je rozwiązywać z korzyścią dla obu stron. I tak np. eksport oczyszczarek tłuczni dla Kolei Moskiewskiej oparty był na wymianie baterowej z udziałem rosyjskiej i niemieckiej firmy handlowej. Kolej Moskiewska za pośrednictwem firmy rosyjskiej przez terytorium Chin dostarczała szyny staroużyteczne firmie niemieckiej, która to sprzedawała je odbiorcom w Japonii. Uzyskane pieniądze firma niemiecka przekazywała firmie rosyjskiej, a ta poprzez banki amerykańskie przekazywała na konto ZNTK.

W tym czasie zacieśniła się współpraca z Centralnym Biurem Konstrukcyjnym – Technologicznym Służby Drogowej Ministerstwa Komunikacji Rosji. Jednocześnie zakłady w Kałudze (Rosja), podległe Ministerstwu Komunikacji Rosji, żywo zainteresowane były współpracą koordynacyjną przy produkcji szeregu maszyn, zwłaszcza oczyszczarek tłuczni, koparek rowu, profilarek torowiska i innych. W Stargardzie była delegacja z Kaługi, szczegółowo zapoznając się z maszynami i potencjałem produkcyjnym zakładu. Była również rewizyta przedstawicieli ZNTK „Stargard” w Kałudze.

Dla omówienia szczegółów współpracy ZNTK „Stargard” i zakładów w Kałudze przyjechała do Stargardu specjalna delegacja Ministerstwa Komunikacji Rosji. Spotkała ją jednak afront, bowiem ówczesna dyrekcja ZNTK zapatrzona była w firmę w Linzu. Notabene ta sama delegacja kilka tygodni później pojechała do Czech, a wkrótce zakłady w Kałudze zaczęły wspólnie z Czechami produkować oczyszczarki tłuczni, a nieco później – koparki rowów i inne maszyny. Natomiast firma z Linzu zrobiła wiele, aby wyeliminować ZNTK „Stargard” z Rosji i innych krajów, umiejętnie wykorzystując swe zdolności i możliwości, zwłaszcza finansowe.

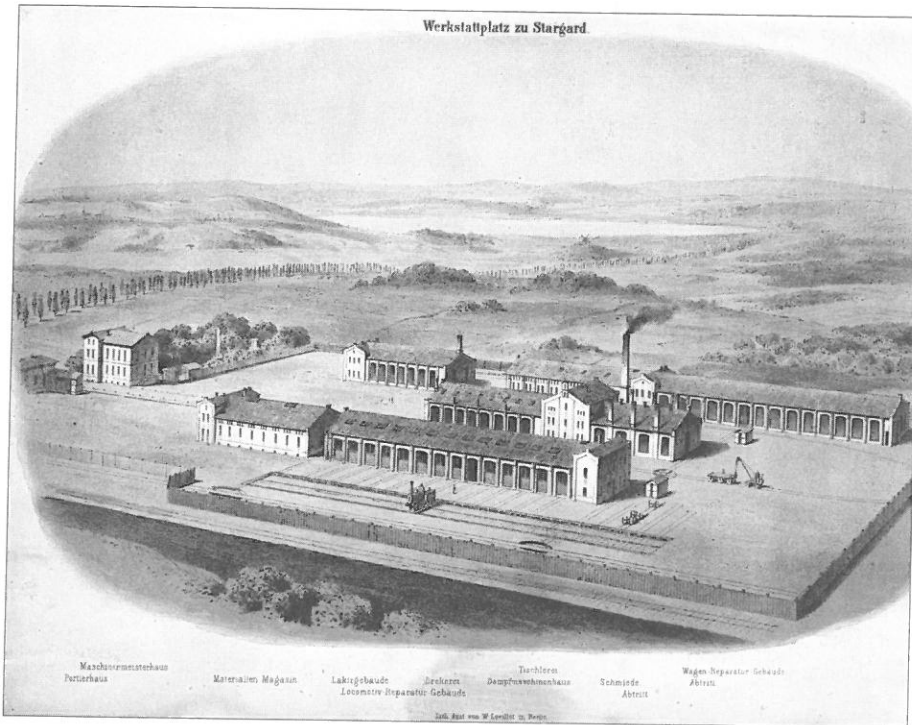
Jednocześnie w latach 90. prawie cały wysiłek CBK-D skierowany był na

modernizację wózków WM-15, konstrukcję pojazdów dla potrzeb służb energetycznych i inne środki transportowe. Zaniechano prawie całkowicie prac przy oczyszczarkach tłuczni, koparkach rowów, profilarkach ław torowiska i innych maszynach a więc wyrobach bardziej skomplikowanych, w produkcji których ZNTK „Stargard” były liczącym się w świecie producentem, mogącym konkurować w innymi firmami. Wymagało to jednak udoskonalenia zarówno konstrukcji, jak i jakości wykonania, a dla tych działań zabrakło w zakładzie odpowiedniego klimatu, zwłaszcza politycznego, wyobraźni i determinacji.

Szczecin, listopad 2002 r.

Skrócony zarys dziejów ZNTK „Stargard” opracowano na podstawie:

- materiałów archiwalnych ZNTK „Stargard” i opracowań Fabryki Pojazdów Szynowych w Stargardzie z lat 1999-2000,
- monografii pt. „Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Stargard” w Stargardzie Szczecińskim w latach 1945-1982” autorstwa Jerzego Zajączkowskiego, 1983 r. (maszynopis w zbiorach Archiwum Państwowego O/Stargard),
- artykułów prasowych dotyczących ZNTK i Fabryki Pojazdów Szynowych z lat 1970-2001 („Głos Szczeciński” i „7 Dni Stargardu”),
- wspomnień wieloletniego pracownika ZNTK mgr inż. Pawła Romańczuka i wywiadów z byłymi pracownikami ZNTK,
- zdjęcia ze zbiorów przechowywanych z ZNTK (w likwidacji) oraz zbiorów własnych autora.



Ilustr. 1. Warsztaty kolejowe w Stargardzie, litografia z 1862 r., wg A. Bergera



Ilustr. 2. Hala napraw parowozów, fot. sprzed 1945 r. ze zbiorów Muzeum w Stargardzie



Ilustr. 3. Widok ogólny warsztatów kolejowych, fot. sprzed 1945 r. ze zbiorów Muzeum w Stargardzie



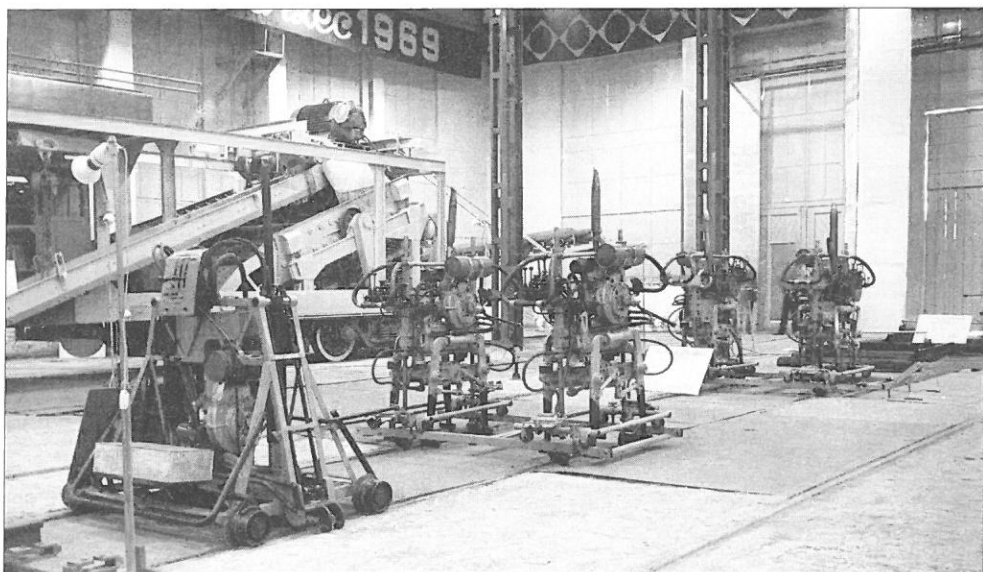
Ilustr. 4. Hala napraw wagonów po zniszczeniach wojennych w 1945 r.



Ilustr. 5. Grupa pionierów ZNTK (od lewej: Stanisław Rybak, Bronisław Lis, Stanisław Preiss, Kazimierz Małecki, NN, NN, Jan Chmiel), fot. z 1946 r.



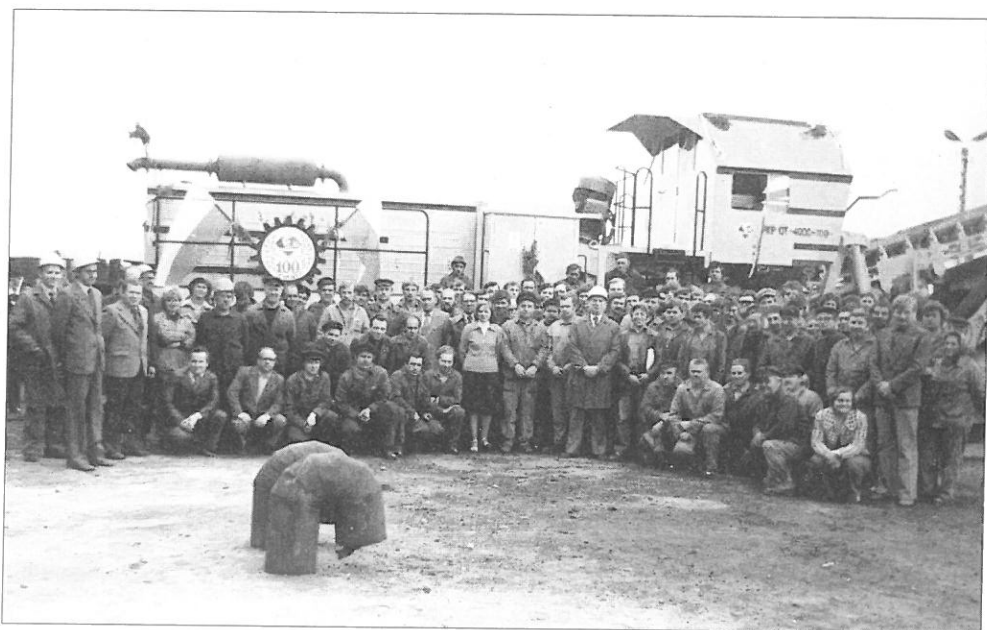
Ilustr. 6. Absolwenci pierwszego kursu na mistrza, fot. z 1965 r.



Ilustr. 7. Wystawa maszyn i urządzeń torowych w ZNTK, fot. z 1969 r.



Ilustr. 8. Kadra kierownicza ZNTK Stargard, fot. z 1975 r. (30-lecie powojennej działalności)



Ilustr. 9. Pamiątkowa fotografia wykonana z okazji wyprodukowania setnej oczyszczarki tłuczni dla PKP, fot. z 1980 r.



Ilustr. 10. Kierownictwo Oddziału W-50 – mistrzowie i brygadziści przy setnym pługu odśnieżnym wyprodukowanym w 1982 r.



Ilustr. 11. Podbijarka torów PT-800 numer fabryczny 01



Ilustr. 12. Szkolna orkiestra dęta, fot. z 1980 r.



Ilustr. 13. Ciężka mechaniczna oczyszczarka tucznia OT-400B



Ilustr. 14. Drużyna piłkarska KS „Błękitni”, która awansowała do II ligi, fot. z 1980 r.



Ilustr. 15. Jedna z licznych wycieczek organizowanych przez Oddział Zakładowy PTTK przed pomnikiem Nike w Warszawie, fot. z 1981 r.



Ilustr. 16. Ufundowanie sztandaru PTTK z okazji 15-lecia Oddziału Zakładowego ZNTK



Ilustr. 17. Nowa siedziba zarządu zakładów i CBK-D w budowie, fot. z 1978 r.



Ilustr. 18. Zespół orkiestry dętej ZNTK, który powstał w 1946 roku



Ilustr. 19. Grupa kierownicza ZNTK przy zakładowym pomniku pionierów
(40-lecie powojennej działalności)



Ilustr. 20. Pociąg sieciowy produkcji ZNTK Stargard, wytwór z ostatnich lat XX wieku