







Zwycięstwo polskich „Bałtyków”

Od Jahrów, Tornowów i Millnerów do Zjednoczonych Zakładów Rowerowych

Już tylko dni dzielą nas od startu gigantycznego „Wyciągu Pokoju”, organizowanego przez redakcję „Trybuny Ludu”, „Rudeho Prava” i „Neues Deutschland”.

W wyciągu tym polscy kolarze pojedą na polskich rowerach — popularnych już „Bałtykach” — produkowanych w centrum naszego przemysłu rowerowego, w Bydgoszczy.

Dwadzieścia lat to długi szmat czasu a mimo to, aż dwadzieścia lat potrzebowałem w okresie międzywojennym, aby doczekać się pierwszego polskiego roweru.

Po wypędzeniu wyzyskiwaczy i kapitalistów stanęło przed nami zadanie: rower, ten najtańszy, prosty, wygodny, odpowiadający wszystkim — robotnikom, chłopom, inteligentom, młodzieży.

Przed ludźmi, którym powierzono zadanie stworzenia od nowa, od podstaw, polskiego przemysłu rowerowego wyłoniono się tysiące trudności — opowiada dr. Franciszek Ugorek z Bydgoskich Zjednoczonych Zakładów Rowerowych.

Przejęcie przez Państwo prywatnych, opuszczonych fabryczek i warsztatów — oto pierwszy etap. Drugi, to połączenie ich w spójną, jednolitą całość.

Wspólnym wysiłkiem robotników, techników, inżynierów, dyrekcji, rady zakładowej, personelu administracyjnego, wspólnym wysiłkiem całej załogi — realizowano kolejno zadania każdego etapu.

Dzisiaj mamy rok 1952, trzeci rok Planu Sześcioletniego. W Zakładach Rowerowych kwitnie współzawodnictwo i rozwija się ruch racjonalizatorski.

Uwaga pod adresem Zakładu Lecznictwa Pracowniczego: ambulatorium przy Wydziale III (razem z personelem adm. kilkunastu osób).

W yścigowe „Bałtyki”, turystyczne „R 11”, przeznaczone dla dzieci „R 18”, to najpopularniejsze z typów, produkowanych przez Bydgoskie Zakłady.

go konstruktora stanowią dobitny dowód tego, że początkowe trudności zostały przełamane i że w ciągu kilku zaledwie lat, jakie upłynęły od chwili wyzwolenia i na tym odcinku zrobiliśmy znacznie więcej, niż w ciągu międzywojennego dwudziestolecia.

Szef produkcji, racjonalizator Marian Chojnacki, główny technolog inż. Wardała, wielokrotny racjonalizator Danel, konstruktorzy Jelito, Żelazny, Modrzyk, Kajzer — oto kilkadziesiąt z czołówek Zakładów.

— Dawniej chodziło tylko o ilość — mówią starzy robotnicy z Wydziału nr 2, pamiętający dobre czasy Tornowów, Jahrów i Millnerów — produkowało się tandetę, ładnemu z fabrykantów nie zależało na tym, żeby rower był trwały i solidny.

A więc wczoraj: drobne, prywatne warsztaty. Dziś — silne Zjednoczone Zakłady Rowerowe produkujące coraz więcej, coraz lepiej i lepiej. W Planie Sześcioletnim Zakłady te rozrosną się i rozszerzą, zwiększą produkcję, jeszcze bardziej usprawnią pracę, rozpoczną produkować nowe, jeszcze lepsze, jeszcze praktyczniejsze typy rowerów.

na tym odcinku zaszła ogromna zmiana. Sens jej jednak nie polega tylko na tym, że „Luzznik” zastąpiony został przez „Bałtyka”.

Nie chodzi bowiem o nazwę roweru. Chodzi o to, że rower przestał być nieosiągalnym marzeniem dla człowieka pracy, a stał się dostępnym i dla robotnika i dla chłopca, co było niemożliwe dopóty, dopóki przemysł rowerowy był domeną Tornowów, Jahrów i Millnerów.

Niezależnie od tego, czy nasze „Bałtyki” odniosą zwycięstwo na trasie „Wyciągu Pokoju” — jedno można powiedzieć: zwycięstwo już zostało odniesione.

A. Rudnik



Dnia 21 kwietnia br. odbyło się w Prezydium Rady Ministrów spotkanie z radzieckimi projektantami — budowniczymi Pałacu Kultury i Nauki.

Jeziro Maltańskie wzorowy ośrodek wypoczynkowo-sportowy

Ludowe władze Poznania przywiązują szczególną wagę do sprawy powiększenia pasów zieleni otaczających i przecinających miasto.

Mysł o potrzebach ludzi pracy kierowała również budowa olbrzymiego sztucznego jeziora. W 1946 roku postanowiono, że powstanie ono na Malcie, we wschodniej dzielnicy Poznania, jednej z najpiękniej położonych.

Jeziro Maltańskie nie jest to nazwa ostateczna; czynnik zainteresowane szukają obecnie odpowiedniejszej i bardziej odzwierciedlającej jego przeznaczenie nazwy.

niałym kąpieliskiem i ośrodkiem sportów wodnych.

Na północno-wschodnim brzegu sztucznego jeziora założone zostaną obszerne plaże wraz z kabinami i urządzeniami pomocniczymi.

Powstanie jeziora, nad którego budowaniem pracowano blisko 6 lat, zwiększy nie tylko ilość miejsc wypoczynkowych dla mieszkańców najbliższych dzielnic Poznania, głównie śródmieścia.

Pobudka o szóstej...

Na stacji w Gniewkowie wyładowują traktory. Skromne, poważne „Ursusy”, kolorowe i pozornie delikatne „Zetory”.

Tą drogą w krótkim czasie przybyło siedem ciągników. A tu akcja sięwna na głowie. Dyrektor Jan Korycki stracił rachubę czasu godzin, trzeci... Jeden za drugim wypelzają traktory w polne drogi.

W POM-ie są rzeczywiście zajęci robotą. Czas siewu skrótł sama wiosna, opóźniła go o dziesięć dni. A jednak zakończenie akcji wypadnie w tych samych dniach — co zwykle.

toru. Mianowicie w Onorzu „zachorował” ciągnik — decydowała sprawa pierścienia. Wygląda to na kujawską „legendę” o pierścieniu, a jest zwyczajnym opowiadaniem o troskach agronoma.

Nasze zadania — tłumaczą w P. O. M.-ie — są bardzo rozległe. Działamy ściśle według planu, ale przecież pomoc indywidualnym gospodarstwom — obowiązują nas również. Chcemy tak szybko wykonać główne prace, aby dać ciągniki i sprzęt potrzebującej wsi.

Warkot motorów nie ustaje. Ochochodzą bez przerwy w pole, w ciepłe i czarne kotłiny ziemi kujawskiej, pod horyzont białkiny i miękkiej Siew. Z parku maszynowego biegną zygaki dróg.

Szybki wzrost pogłowia zwierząt w sowchozach radzieckich

Szybko wzrasta pogłowie zwierząt w sowchozach obwodu moskiewskiego i leningradzkiego, zajmujących się hodowlą bydła.

Advertisement for the 5th International Peace Race (V. INTERNATIONALE RADFERNFAHRT) from Warsaw to Berlin to Prague, held from April 30 to May 13, 1951. The ad features an illustration of cyclists and text in German and Polish.