

DYSKUSJE WYDZIAŁOWE

Technolodzy i konstruktorzy o swoich problemach

Różne problemy i kłopoty, jakich nagromadziło się w ostatnich miesiącach, stały się 25 sierpnia okazją do zorganizowania w dziale głównego technologa kolejnej narady produkcyjnej, podsumowującej wykonanie zadań za I-sze półrocze br. Omówiono też aktualną sytuację w TT i warunki pracy, w jakich przebiega realizacja planu do końca roku. Oprócz technologów i konstruktorów, w spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele ZPP WSK, Rady Pracowniczej, kierownictwa zakładu, KZ partii z sekretarzem TADEUSZEM STASZAKIEM.

Zadania planowe nałożone na ten dział, znacznie przekraczają jego możliwości. Oprócz „normalnej” pracy, TT uczestniczy w realizacji zadań związanych z uruchomieniem produkcji śmigłowców „Sokół” i „Kania”. Nawal obowiązków oraz niedobór zatrudnienia (w TT brakuje 8 techników) zmusza do pracy w wolne soboty i w godzinach nadliczbowych. Pracownicy TT odpowiedzialni są także za trwającą od paru miesięcy modernizację zakładu.

Realizacja tych zadań wymaga nie tylko dodatkowych środków finansowych, ale także zwiększenia zatrudnienia odpowiadającego potrzebom. Tymczasem młodzi ludzie nie chcą pracować w TT, głównie z powodu niskich zarobków. Jeśli obecna sytuacja utrzyma się przez następne lata, w TT wystąpią poważne trudności kadrowe. Sytuację pogarsza brak pomieszczeń biurowych i ciasnota. Technolodzy domagają się uregulowania sys-

temu wynagradzania za prace dodatkowe, zahamowania odpływu kadry inżyniersko-technicznej, uzupełnienia i unowocześnienia systemu komputerowego do rosnących potrzeb, poprawy organizacji pracy — między innymi zintegrowania systemu przekazywania rysunków, poprawy zaopatrzenia w pomoce biurowo-techniczne. Ważna sprawa, o której mówiono, to przestrzeganie planowego ustawiania maszyn i urządzeń i właściwa realizacja planu wymiany obrabiarek. W dalszym ciągu zdarzają się przypadki, że wydziały domagają się wy-

(Dokończenie na str. 2)

MARAT TISZCZENKO:

Sokół wspaniałe lata...

Taką opinię wyraził niedawno na pokazach lotniczych w Świdniku generalny konstruktor moskiewskiego Biura Śmigłowcowego — inż. MARAT TISZCZENKO.

Konstruktor śmigłowców jest od 30 lat. Ma wiele wspomnień z tego okresu. Mi6, Mi8, Mi14, Mi10, Mi10k, — w każdym z nich ma swój udział pracy.

— „Śmigłowce — powiada za Millem — to takie urządzenia, które porównać można do trudnych, podmokłych terenów. Poznanych, ale ciągle niebezpiecznych”. Trzeba posiadać olbrzymią wiedzę, by je poznać. A poznać trzeba je ciągle. Aby w tej dziedzinie osiągnąć sukcesy trzeba znać wiedzę kilku pokoleń.

Polscy konstruktorzy są świetnie do tego przygotowani. „Sokół” jest tego najlepszym dowodem. Wspaniałe lata. Świetnie się sprawdza. Jest to niewątpliwie zasługą jego głównego projektanta mgr inż. Stanisława Kamińskiego. Doceniam jego przygotowanie i fachowość. Cenię sobie wysoko tę znajomość.

Do Świdnika przyjechałem po raz pierwszy w 1971 roku. 15 lat współpracy z WSK PZL-Świdnik nie sposób wykreślić z pamięci. Ten związek jest silny nie tylko dla mojego instytutu w którym pracuję, ale i dla mnie osobiście. A wspólne koncepcje „Sokoła” jeszcze mocniej pogłębiły tę więź...

(bw)

Robocze spotkanie w OWB

Prototyp czy produkcja seryjna?

Parę minut po piętnastej świetlica wydziałowa wypełnia się po brzegi. Tego dnia będzie można mówić o swoich problemach i kłopotach w obecności dyrektora przedsiębiorstwa. Taka okazja zdarza się tutaj raczej rzadko. Wydziały produkcyjne, wiadomo, częściej goszczą dyrektorów. Robota idzie tu też wolniej. Przy wytwarzaniu nowego wyrobu nie pośpieszy. Lepiej czasem kilka razy się zastanowić, zanim przystąpi się do roboty. W gruncie rzeczy to się opłaca.

Kierownik wydziału wytwarzania prototypów inż. Marian Oldakowski pokrótce omawia wykonanie zadań za pierwsze półrocze. Ogólnie można powiedzieć, że jest dobrze. Na ogół załoga OWB wywiązuje się z obowiązków. Roboty związane z uruchomieniem produkcji śmigłowców „Sokół” i „Kania” mimo nekających wydział braków materiałowych, braku niektórych narzędzi i ciągłych zmian konstrukcyjnych, posuwają się do przodu zgodnie z planem. Pracownicy rozumieją potrzebę dopracowywania konstrukcji. Trudno im jednak pogodzić się z brakami materiałowymi. A tu roboty coraz więcej. Oprócz wspomnianych śmigłowców, załoga ma wykonać sporo roboty związanej z modernizacją Mi-2. W takiej sytuacji obciążenie znacznie przewyższy możliwości wykonawcze OWB. Po omówieniu przez kierownika zadań na drugie półrocze, wywiązuje się dyskusja.

— Zajmuję się wypożyczalnią narzędzi — mówi pierwszy, najważniejszy pewnie z pracowników wydziału. — Widzę niepravidłowości. Od dłuższego czasu nie dostajemy narzędzi rzemie-

ślniczych takich jak tarliki, ścisłki stolarskie. Dziwi to, bo w

(Dokończenie na str. 2)



TYGODNIK ZAŁOGI WSK „PZL-ŚWIDNIK“

Nr 35 (815)

11 września 1986 r.

Cena 5 zł

600 lotów bojowych na PO-2

KOBIETA - BOHATER

Honorowym gościem niedawnych pokazów lotniczych była pani OLGA GOŁUBIEWA, pilotka z czasów II wojny światowej, która



rej wojenna przeszłość jest szczególnie bogata i zwłaszcza w odniesieniu do kobiety — niezwykła. Służąc w 46 Gwardyjskim Tamaskim Żeńskim Pułku Nocnych Bombowców Olga Gołubiewa rozpoczęła loty w 1942 roku na Ukrainie i zajmując stałe fotele pilo-

ta — nawigatora wykonała 600 lotów bojowych przemierzając się wraz z sojusznikami armiami w zwycięskim marszu do Berlina. Wiele z lotów pani Olga odbyła nad północno-wschodnimi rejonami Polski, na tamtych ziemiach spoczywają zresztą prochy jej najbliższych koleżanek z Pułku, które zginęły w czasie wykonywania zadań. Bywało — wspomina pilotka — że jednej nocy wykonywano 8-10 wylotów nad cele wroga, często wydawało się, że już kolejnego wylotu nie będzie. Ona jednak ze swoją załogą wracała i ostatnie zadania bojowe wykonała dopiero nad Berlinem.

Aktualnie kapitan lotnictwa OLGA GOŁUBIEWA mieszka w Saratowie, cieszy się dobrym zdrowiem i posiada chyba nie mniejszą energię niż wiele lat temu. Jest dziennikarką, pisze książki, w których wspomina tamte, wojenne czasy. Zaproszenie na świdnickie pokazy przyjęła z radością a ich przebieg obserwowała z największym zainteresowaniem. Załowała tylko, że na spotkaniu z Wytwórną świdnicką miała tak mało czasu. Pragnęłaby poznać bliżej tę lotniczą rodzinę.

ZA NASZYM POŚREDNICTWEM PANI OLGA DZIĘKUJE ZA ZAPROSZENIE I CAŁĄ ZAŁOGĘ WSK SERDECZNIE POZDRAWIA.

(j)

Dyplomy i medale



Na uroczystych spotkaniach 430 pracownikom Wytwórni i 40 weteranom pracy wręczono: medale upamiętniające 35-lecie WSK i dyplomy przyznane za znaczny wkład pracy w rozwój przedsiębiorstwa oraz aktywną postawę społeczną. Fot. K. Majkowska

Na ręce Dyrektora Naczelnego WSK z racji jubileuszu 35-lecia Wytwórni napływają kolejne gratulacje i życzenia.

„Z okazji 35-lecia Waszego Zakładu — czytamy w liście Dyrektora Generalnego w Ministerstwie Handlu Zagranicznym gen. bryg. Włodzimierza Seweryńskiego — mam zaszczyt w imieniu kolektynu Centralnego Zarządu Inżynierii Ministerstwa Handlu Zagranicznego oraz w swoim przekazać Załodze Wytwórni najserdeczniejsze gratulacje.

GRATULACJE I ŻYCZENIA

Pragnę podkreślić, że CZI MHZ szczególnie blisko współpracuje z Waszą Wytwórną, gdyż historia naszych organizacji rozpoczęła się prawie równocześnie i rozwój ich jest ze sobą ściśle powiązany. Departament Inżynierii został powołany do życia w MHZ w 1951 r. i od tamtych lat jesteście naszym największym partnerem w branży lotniczej, a solidność i terminowość wykonywania przez WSK — Świdnik wszystkich zadań planowych w eksporcie czyni z Waszego Zakładu firmę uznawaną i cenioną na wielu rynkach świata.

Doceniając trud całej Waszej Załogi składający się na wysoką ocenę Wytwórni, CZI MHZ dąży zawsze do tego, aby nasza współpraca układała się w duchu pełnego zrozumienia potrzeb Zakładu, gospodarki narodowej i potrzeb.”

(Dokończenie na str. 2)

35-lecie WSK

Niecodzienne spotkanie odbyło się w czwartek, 28 sierpnia w WSK. Z okazji jubileuszu 35-lecia Wytwórni oraz Dni Lotnictwa,

CHALIKA i WŁADYSŁAWA JANIK.

Dyrektor WIESŁAW ZWOLAK przypomniał na wstępie wkład tych ludzi w budowę, uruchomienie i rozwój zakładu zajmujące-

w którym wyszkolono setki pilotów, Fabrycznego Klubu Sportowego Avia, rozbudowy zakładowych ośrodków wypoczynkowych, budowy Zakładowego Domu Kultury, miasta.

Wieczór wspomnień

tego dnia w klubie emerytów i rencistów przedstawiciele kierownictwa zakładu i załogi spotkali się z byłymi pracownikami zakładu — pierwszymi budowniczymi zakładu oraz rodzinami byłych dyrektorów WSK: KONRADA BIAŁEGO, KAZIMIERZA MI-

go dziś czołowe miejsce na Lubelszczyźnie i w kraju. Ludzie ci, swoją postawą, zaangażowaniem i fachowością zawsze dawali przykład do naśladowania. Przyczynili się do rozwoju przemysłu lotniczego, powstania i rozwoju Aeroklubu Robotniczego,

Następnie senior zakładowych inżynierów, ADAM HADRAWA, współorganizator spotkania, nieustraszonego propagatora utworzenia izby pamięci, przedstawił sylwetki byłych dyrektorów oraz ich życiowe drogi od czasu nauki do ostatnich chwil aktywności zawodowej. Z kolei I sekretarz KZ partii, KAROL SZCZOTKA opowiedział o tym, co aktualnie dobrego dzieje się w WSK, nowych śmigłowcach własnej konstrukcji

(Dokończenie na str. 2)

ZMIANY PERSONALNE

Nominacje otrzymali:

z dniem 86.09.01 mgr Jerzy Krzyżowski — dyrektor ZDK, z dniem 86.08.15 inż. Jakub Miszkurka kierownik W-330

Robocze spotkanie w OBW

Prototyp czy produkcja seryjna?

(Dokończenie na str. 1)

Handlu detalicznym to rzeczy są. Niektóre frezy też musimy sami dorabiać. Tłumaczy się nam, że brakuje narzędzi, bo nie mamy dewiz. Rozumiem, że na narzędzia specjalistyczne potrzebny jest specjalny materiał. Czasem trzeba je sprowadzać z zagranicy. Ale dlaczego brakuje prostych narzędzi?

Znowu chwila przerwy. Pierwszy głos nie przelamuje tropy. Po twarzach zebranych widać, że wielu ma coś do powiedzenia, a jednak trudno wstać i mówić. Tym bardziej, że niektóre wypowiedzi są nagrywane. Mają być wykorzystane w audycji w zakładowym radiowęźle.

— Bardzo proszę — zachęca do zabierania głosu przewodniczący Rady Pracowniczej, Ryszard Kochanowski. — Dzisiaj wszystkie problemy mogą być poruszane. Jest ku temu okazja. Słucha nas dyrektor Ryszard Taracha. Jest na zebraniu główny specjalista ds. konstrukcyjno-badawczych ZBR, Krzysztof Bzówka, przedstawicielka ZPP, Lidia Czyż. — Kierownik powiedział, że rośnie nam fluktuacja na wydziale — podejmuje dyskusję kolejny pracownik. — Moim zdaniem coraz więcej ludzi będzie od nas odchodzić. Ceny rosną, a ostatnie przeszerzeganie były u nas 1 lata temu. Ponad 5 lat temu dostaliśmy ostatni raz nowe maszyny. Co z tego, że dostajemy uchwyty tokarskie, skoro nie ma do nich szcepek. A nasi mechanicy nadają się tylko do czyszczenia maszyn.

— Na moim stanowisku brak lupy — dodaje kolejny uczestnik narady produkcyjnej. — Czekały na nią od paru lat, ale jakos nie możemy się doczekać.

— Jeśli można, chciałbym poruszyć sprawę zarobków. Za obsługę maszyn unikalnych jest dodatek w wysokości 600 zł. Kiedyś była to spora suma pieniędzy.

— Może wyjaśnię sprawę szcepek — przerywa pracownik odpowiedzialny za zaopatrzenie wydziału w narzędzia. — Przecież szcepek do starych uchwytów są. Do nowych nie ma. Dlatego sprowadziliśmy tylko dwa nowe uchwyty. — A ja chciałem zapytać, jak przedstawia się sytuacja z wielozawodowością. Niektórzy mówią, że wielozawodowcom należy się dodatek. Może sobie to wyjaśnimy.

— Kierownik wspominał o ciężkich warunkach na laminatach. Rzeczywiście warunki mamy słabe, ale dostajemy tylko 3 zł dodatku szkodliwego.

Zalega cisza. Znowu przerwa w dyskusji. Ludzie szepczą, ale chętnych do zabrania głosu brak. Po chwili przerywa ją pracownik

zatrudniony na laminatach.

— U nas szwankuje wymiana butelek. Dostajemy wodę w wyszczerbionych butelkach, za które później wydział musi płacić. — W uzupełnieniu chciałbym poruszyć problem wody. Jest dokument mówiący o obrocie butelkami w zakładzie. Zakłada się w nim 3-procentową wymianę butelek, ale za nasze pieniądze. Dla nas nie ma znaczenia, czy zapłaci za to mistrz, czy potracą nam za to z funduszu wydziałowego. Uważam że trzeba nasilić kontrolę. Wytwórnie wody celowo przysyłała nam wodę w wyszczerbionych butelkach, żeby pomniejszyć swoje straty. Może w takim razie zmienimy nieuczciwego dostawcę.

— Szanowni zebrani, chyba nasza dyskusja poszła w niewłaściwym kierunku — zwraca uwagę pracownik, który do tej pory przysłuchiwał się wypowiedziom swoich kolegów. — Te sprawy z powodzeniem możemy załatwić własnymi siłami. Wydaje mi się, że zapomnieliśmy dzisiaj o najważniejszych rzeczach dotyczących ZBR-u. Naszym zadaniem jest wykonywać to, co wymyślił konstruktorzy. A tymczasem coraz częściej robimy seryjną produkcję.

— I o takich sprawach powinniśmy dzisiaj mówić — podchwytuje R. Kochanowski. — O wodzie, butelkach, narzędziach i innych naszych utrapieniach możemy sobie porozmawiać przy innej okazji i niekoniecznie w obecności dyrektora. Wnioskuje, abyśmy skupili się na sprawach najważniejszych. Przede wszystkim z wytwarzaniem prototypów.

Uwaga przewodniczącego Rady Pracowniczej robi swoje. Pracownicy dostrzegają, że niektóre sprawy z powodzeniem można załatwić w mniejszym gremium.

— Moim zdaniem, my zbyt szybko zachwytujemy się własnymi osiągnięciami. Jak nas ktoś przycisnie, mobilizujemy się, konstruujemy nowy wyrób, a potem znowu robimy seryjną produkcję.

— Na początku narady kierownik mówił o laminatach. Chce jeszcze dopowiedzieć, że u nas jest tak ciemno, że nie można swobodnie przejść. Pracownik ledwo się przecisnął, a tu trzeba przynosić detale. Może ktoś mi powie, ile może kosztować zniszczenie łopaty. Piętnaście lat temu mieliśmy dostać suwnice, których do tej pory nie mamy. Przeniesienie przrządu zajmuje nam teraz ponad godzinę. Przy pomocy suwnicy te roboty można wykonać w ciągu 10 minut. Mamy coraz więcej roboty, a warunki nam się nie poprawiają. W śmigłowcu jest ciżej jak przy naszych wyciągach.

— Proszę bardzo — zaprasza do dyskusji kierownik Oldakowski. — Słysz, że są problemy.

— Oczywiście, że są. Przede wszystkim chcemy, żeby nas traktowano na równi z innymi wydziałami w zakładzie. Z ZBR-u wszyscy żyją. „Sokół” jest dla nas wielką szansą. To jest przykład naszej dobrej pracy. Ale my zawsze stawiani jesteśmy na końcu.

— Chciałbym nawiązać do słów pana Kochanowskiego. Dobrze, że „Sokół” wchodzi do produkcji. Prototyp tego śmigłowca wykonaliśmy w bardzo krótkim czasie. Teraz wiemy, że nasz wydział powinien się zajmować głównie budową prototypów, a nie wykonywaniem robót seryjnych. Uważam, że należy się zastanowić nad uruchomieniem wydziału krótkich serii. Dziwi mnie też, że na co dzień ludzie narzekają na brak pieniędzy, a tu nikt na ten temat nie chce mówić.

— Słuszna uwaga — dodaje sąsiad. — Nasz wydział coraz częściej zajmuje się produkcją seryjną, bo my taniej robimy niż w zakładzie. Sami musimy postarać się o narzędzia, przyrządy.

— No właśnie — wtrąca inny pracownik. — Jeśli my wywiązujemy się ze swoich obowiązków bez odpowiedniego wyposażenia, to znaczy, że chcemy pracować. Dlatego powinniśmy więcej zarabiać.

— Zgadza się z kolegą. Na ostatnich pokazach lotniczych wszyscy podziwiali naszego „Sokola” jak unosił w powietrze Mi-2. Okazuje się, że potrafimy coś zrobić. Dlatego tym bardziej powinno się nas dostrzegać, naszą pracę. Proszę jednak pamiętać, że przed nami są kolejne prototypy śmigłowców. Jeśli zakład chce się rozwijać, szybciej musimy unowocześniać produkcję. Ale produkcja ta także zależy od jakości naszego parku maszynowego.

Im więcej dyskutantów, tym więcej problemów. Po trzech godzinach dyskusji dyrektor R. Taracha po raz kolejny prosi o głos. Wyjaśnia, tłumaczy, polemizuje. Z wieloma argumentami pracownicy wydziału prototypów się zgadzają. Niestety, nie wszystko można robić tak, jakby się chciało. Prawa rynkowe są twarde, musimy się do nich dostosowywać. Z uwagą zostają wysłuchane wyjaśnienia szefa JÓZEFA ADAMCZYKA dotyczące rozbudowy ZBR. Nie wszyscy jednak można załatwić na naradzie. Wnioski są zapisane i zostaną przekazane wyżej.

(al)

Wieczór wspomnień

(Dokończenie na str. 1)

„Sokół” i „Kania”, udziałem załogi wytwórni w gromadzeniu funduszy na budowę miejskiego domu kultury, rewolucyjną lubelskiej starówki.

Podczas spotkania wspomniano tamte bliskie choć już odległe czasy. Były też kwiaty, upominki i zaduma nad upływem czasu.

Organizatorzy imprezy Zarząd Zakładu ZPP WSK i Klub Seniorów SIMP zamierzają kontynuować tego rodzaju spotkania pokoleń.

(al)

GRATULACJE I ŻYCZENIA

(Dokończenie ze str. 1)

Sześćsetwo Techniki Lotniczej MON z okazji pięknego jubileuszu 35-lecia gratuluje Kierownictwu i Załozce Zakładu dotychczasowych osiągnięć w produkcji wysokiej jakości sprzętu lotniczego. Życzenia podpisał gen. bryg. Mieczysław Sikorski.

Z okazji jubileuszu 35-lecia życzenia i gratulacje składają doradcy radzieccy.

Z tej samej okazji otrzymujemy życzenia i wyrazy uznania od dyrektora Okręgu KPKS.

O naszym święcie pamiętali także członkowie Społecznego Komitetu Odnowy Zabytków Lublina. Życzenia podpisał zastępca przewodniczącego SKOZL, Andrzej Szpringer.

Wspominamy wakacje

Do wakacji tylko 10 miesięcy — pocieszamy razem z Teleekspressem, siedzącą już w ławkach młodzień. Lato '86 mamy już za sobą, warto jednak dobrym, zwyciężającym podsumować, tak się zaczyna robi, gdy mamy do czynienia z większą akcją, a taką jest wypoczynek letni zorganizowany przez WSK dla dzieci pracowników zakładu.

Na bieżąco, przez zakładowy radiowęzeł, informowaliśmy zalogę o przebiegu kolonii i obozów młodzieżowych. Szczególnie wnikliwie analizowaliśmy wszystkie sygnały i interwencje. Dzisiaj

(Dokończenie na str. 4)



Dzieciacy plener malarski nad Jeziorem Białym.



Fot.: A. Kwiek

Technolodzy i konstruktorzy o swoich problemach

(Dokończenie na str. 1)

miany starych maszyn nadających się jeszcze do eksploatacji. Sprawa ta wynika dopiero po zakupie nowej obrabiarki.

Pracownicy działu TT, znając potrzeby zakładu, postanowili niektóre problemy rozwiązać własnymi siłami. W tym celu poczynili m. in. starania o utworzenie zespołów gospodarczych. Ich starania napotykały jednak na olbrzymie trudności. Po miesiącu, od złożenia dwóch wniosków, jeden został odrzucony. Ponadto, aby nabrać „urzędowego charakteru” trzeba zebrać 14 podpisów! W WSK Mielec trzeba ich 3!

Na spore trudności napotyka działalność racjonalizatorska. Wniosek przynoszący oszczędność materiałow, złożony przez technologa, w świetle przepisów traktowany jest jako obowiązek pracownika. Spór trwa a w efekcie ilość zgłoszonych projektów zmniejsza się. Pracownicy TT wnioskiem uruchomienie komunikacji wewnątrzzakładowej.

Sporo miejsca na poniedziałkowej naradzie poświęcono trwającej modernizacji zakładu. Stwierdzono, że aktualnie prowadzona przebudowa wytwórni pod nowożytną produkcję lotniczą przebiega zgodnie z planem. Spodziewana jest znaczna poprawa organizacji pracy i produkcji. Nie do końca natomiast dzieje się z materiałami odzyskiwanymi w czasie prowadzenia robót wyburzeniowych. Takie m.in. materiały jak stal, szuby, materiały dźwiękochłonne zgodnie z przepisami, zdrowym rozsądkiem i ich stanem technicznym nadają się do dalszego wykorzystania. Tymczasem podczas rozbiorów starych obiektów zwykle są niszczone.

Na zakończenie obrad, które prowadził główny technolog inż. Tadeusz Czerniak, podjęto uchwałę, w której znalazły się problemy poruszone w czasie dyskusji. Uchwała zostanie przekazana dyrekcji przedsiębiorstwa do rozpatrzenia.

(al)

niu. Ruchowi zawodowemu potrzebna jest silna partia a partii silne związki.

NARADY PRODUKCYJNE ZA I PÓŁROCZE

Dobiegają końca narady produkcyjne w poszczególnych wydziałach WSK PZL-Swidnik. Podjęte wnioski będą systematycznie realizowane.

POSIEDZENIE MRN

23 sierpnia odbyło się posiedzenie MRN, na którym przyjęty został materiał sesyjny. Najbliższa sesja zajmie się będzie rozwojem kultury fizycznej na terenie miasta do 1990 roku.

WYBRANO CZŁONKÓW KOLEGIUM I ŁAWNIKÓW

Zakończyły się zebrania, na których wyłaniano kandydatów na członków kolegium przy naczelniku miasta i na ławników do sądu rejonowego. Specjalnie powołany zespół dokona wyboru na sesji MRN (25 bm).

(bw)



POSIEDZENIE RADY REPREZENTANTÓW FEDERACJI „METALOWCY”

W sierpniu odbyło się kolejne posiedzenie Prezydium Rady Reprezentantów. Głównym tematem była rola i zadanie związków zawodowych w społeczno-gospodarczym rozwoju kraju po X Zjeździe PZPR. W dyskusji mówiono o konieczności jednolitych działań partii i związków w określonych sprawach, wzajemnym wspiera-

Józef Łapa

Był rok 1950, gdy po ukończeniu Gimnazjum Ogólnokształcącego w moim mieście rodzinnym w Myślenicach i trzyletnim Liceum Budowlanym w Krakowie z nakazem pracy w rękę, udałem się do Wytworni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, gdzie podjąłem pierwszą w moim życiu pracę zawodową 16 lipca 1950 roku mając 22 lata. Muszę na wstępie podkreślić, iż byłem o czarowaniu, mile zaskoczony troską, opieką, uprzejmością i sposobem przyjęcia nas do pracy. Z Krakowa i innych stron Polski, w różnych zawodach, w młodym wieku, przyjechało nas kilkunastu. Po krótkim spotkaniu z jednym z dyrektorów przedsiębiorstwa, przedstawiciel kadr wręczył i pomógł nam wypełnić druki związane z przyjęciem, przebadaniem, przeszkoleniem bhp i poz., otrzymaniem z kasy zakładowej bezzwrotnej pożyczki w kwocie 20 tys. zł, ulokował nas w służbowych mieszkaniach w blokach. W następnym dniu byliśmy już na stanowiskach pracy.

Ja rozpocząłem pracę w służbie inwestycyjnej zakładu jako inspektor nadzoru budowlanego,

kacja zdemontowana w Krzesinach koło Poznania z poniemieckich hangarów i hal produkcyjnych. Dojście do nieogrodzonego jeszcze terenu przyszłego Zakładu stanowiła wąska ścieżka biegnąca na ukos do wspomnianego wyżej hangaru drewnianego, przez łąkę istniejącego lotniska. Obok hangaru była rozpoczęta budowa nowego hangaru B-7. Teren za tym obiektem we wszystkich trzech kierunkach to właśnie plac budowy Zakładu.

Następny obiekt, do którego zmierzaliśmy, to mурowany barczek czteroboczowy z korytarzem w poprzek, z którego były wejścia do Dyrekcji Budowy WSK, gdzie się udałem i do pomieszczeń Kierownictwa Grupy Robót Społecznego Przedsiębiorstwa Budowlanego z siedzibą w Lublinie. Po przywitaniu się zostałem przez dyrektora K. Białego przedstawiony panu Zachornemu, Jerzemu Burkiemu, który zajmował się produkcją przyszłą i sekretarce Marii Sawickiej. Tytuł było wówczas pracowników WSK. Po zapoznaniu mnie z podstawowymi obowiązkami przez dyrektora oraz przekazaniu dwu szaf

stalowych przed i po montażu całych elementów, koordynacja robót poszczególnych wykonawców na każdym obiekcie, sprawdzanie faktur na roboty itp., czynności związane z pełnieniem funkcji inspektora nadzoru.

Pod koniec roku 1950 przedsiębiorstwo budowlano-montażowe posiadało około 500 pracowników, w tym 470 fizycznych w różnych zawodach oraz niewykwalifikowanych i około 60 wozaków miejscowych i przyjezdnych, zatrudnionych przy użyciu lasu, wywożeniu drewna, wykopach ziemnych i przemieszczaniu urobku. Jak rozwinąć transport wewnętrzny i rozładunku wagonów.

Ze sprzętu „Mostostal” posiadał jeden żuraw wieżowy samojedźny, kilka dźwigów samochodowych 3 t dwa traktory oraz kilka samochodów ciężarowych. SPB Lublin kilka betoniarok o napędzie spalinowym i elektrycznym.

Na placu budowy była jedna studnia głębinowa i podstacja elektryczna. W tym czasie, ze względu na napięte terminy wykonania robót, praca wykonawców prowadzona była na I i II zmianie, a niejednokrotnie i na trzech. Czynności związane z nadzorem musiały być dostosowane do tempa i terminów j.w. Miało więc miejsce częste dowożenie mnie do pracy w godzinach nocnych celem dokonania odbioru robót od zakonczonych, których użycie miało być dalszy postęp. Dzień następny rozpoczynany był o 7.00 lub nawet przed, po krótkiej drzemce w pomieszczeniach biurowych. Z braku drogi o trwałej nawierzchni jak również dojeżdżając ciągle wykopy pod różne rodzaje robót, w okresach słońca i deszczu, poruszanie się po terenie wymagało butów gumowych i nieładna i niejednolitość w przemieszczaniu się z

dzielski z Gdańska, oraz miejscowi z Lublina jak Marian Zmysłowski, Roman Cieślak i inni. Powiększony skład pracował już w wielopokojowym baraku przyjeżdżającym od wykonawców robót.

Zwiększający się front robót na budowanych obiektach i rozpoczynających, wymagał również zmian organizacyjnych w kierownictwach robót i przedsiębiorstwach.

Wówczas ze Społecznego Przedsiębiorstwa Budowlanego powstało Lubelskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego Lublin z Kierownictwem Grupy Budów w Świdniku. Na plac budowy weszły kierownictwa Robót Przedsiębiorstwa Instalacji Przemysłowych Lublin oraz Przedsiębiorstwa Robót Elektrycznych „ELEKTROMONTAŻ” Lublin i inne.

Zwiększające się ilości zatrudnionych przy budowie początkowo 1 tys. następnie 2 tys. i 3 tys. wymagały budowy zaplecza socjalno-mieszkaniowego o charakterze tymczasowym, lecz zabezpieczającego niezbędne warunki delegowanym z całej Polski do Świdnika. Rozpoczęcie budowy tegoż zaplecza miało miejsce w IV kwartale 1950 roku i trwało kilka lat. Z tego okresu do obecnej chwili pozostał dom kultury i przedszkole w jednym z baraków.

Realizowane rok rocznie zadania inwestycyjne dawały do dyspozycji Zakładu coraz większą powierzchnię produkcyjną wraz z nowymi stanowiskami pracy. Brak fachowców na terenie Lubelszczyzny zmuszał w szybkim tempie zabezpieczyć Świdnik w budynki mieszkalne i tak w I

towe jak boisko do piłki nożnej i siatkówki, korty tenisowe, basen otwarty wraz z zapleczem i hala sportowa z basenem krytym. W każdym z tych obiektów pozostawiłem utrwaloną cząstkę mego życia, jako pracownik kierownictwa służby inwestycyjnej naszego zakładu.

W pierwszych latach po uruchomieniu produkcji byłem organizatorem zakładu prefabrykacji i grupy własnego wykonawstwa inwestycyjnego O.W.I., która przetrwała do dzisiaj jako W-160, wykonującą szereg bardzo pilnych, w warunkach najtrudniejszych robót inwestycyjnych, a w tym prawie wszystkie obiekty sportowe.

W okresie mojej pracy w latach 1966-70 ukończyłem wyższe studia budowlane. Jestem członkiem partii od 1956 roku, a wcześniej członkiem ZMP od 1948 roku. Za zasługi w pracy przy rozpoczęciu budowy Zakładu byłem w dniu 1 maja 1952 roku odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi w pierwszej pięciopięciowej grupie. W dalszych latach otrzymałem szereg dyplomów okolicznościowych z okazji świąt państwowych, czy zakładowych, oraz „Medal 30-lecia PRL”. Za pracę w kole PZITB otrzymałem srebrną i złotą odznakę, a za wieloletnie honorowe krwiodawstwo — odznakę „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi”.

W latach 1959-1964, kiedy nasilenie prac inwestycyjnych zmalało za zgodą Zakładu zostałem przekazany do Przedsiębiorstwa Budownictwa Terenowego, w mo-

WSPOMNIENIA

jednego z obiektów rozbudowywanej się części już potężnego przedsiębiorstwa. Ilość zadań, a jednocześnie brak czasu zmuszał kierownictwo do zatrudnienia nas po godzinach. Toteż otrzymana pierwsza wypłata zasadnicza, plus płace za godziny nadliczbowe i wspomniana zaliczka uczyniły mnie posiadaczem prawie fortuny, za którą zakupiłem prawie wszystko co było niezbędne do ubrania się „od stóp do głowy”, część wysłałem rodzicom, za resztę żyłem do następnej wypłaty.

Po chudych latach szkolnych i niedostatkach było to dla mnie szokującym przeżyciem. Ogrom zakładu, rodzaj produkcji i perspektywa możliwości uczestniczenia w jego dalszej rozbudowie były powodem mego dumy i wyróżnienia. Radość była jednak zbyt krótka, gdyż w sierpniu Centralny Zarząd Przemysłu Sprzętu Komunikacyjnego w Warszawie polecił Dyrekcji WSK Mielec oddelegować mnie do Dyrekcji Budowy Wytworni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku koło Lublina.

Niepewność nowych warunków pracy i bytu zmniejszała mnie do wyjazdu. Kierownictwo służby inwestycyjnej również starało się do tego nie dopuścić, lecz mimo odwołania od decyzji, 14 września 1950 roku udałem się do Lublina, gdzie w hotelu „Polonia” zostałem czasowo zakwaterowany. Mieszkał tu już inż. Konrad Biały, dyrektor budowy WSK Świdnik i mgr Bohdan Zachorodny, jego zastępca do spraw administracyjno-prawnych.

Wstępne oględziny Lublina warty na mnie wrażenie ujemne na korzyść Krakowa, jako miasto zaniedbane, biedne, w pełni potwierdzające moje wyobrażenia o Polsce „B”.

15 września udałem się do Świdnika jedynym środkiem lokomocji jakim był pociąg (przyjeżdżał o godzinie 10-ej z minutami i wracał do Lublina o 17.20). Po wyjściu z pociągu zobaczyłem rozległy obszar typowo wiejski z bezkresną łąką (było to rzekomo lotnisko), z polami, lasem i wiejskimi zabudowaniami.

Innym nieco obiektem był widoczny z dala hangar na prawym obrzeżu lotniska. Na stacji kolejowej masa wagonów z materiałami budowlanymi i wyładowanymi dawniej na pobożach wzdłuż torów. W oddali również widoczne były składy materiałów, a szczególnie niezliczone ilości ton konstrukcji stalowej zdemontowanej gdzieś i zwiezionej do Świdnika. Jak się okazało później, była to konstrukcja

stalowych, pełnych dokumentacji projektowo-kosztorysowej przysyłanych obiektów, zapoznałem się wstępnie z planem sytuacyjnym zabudowy, granicami projektowanego zakładu i udałem się na obchód całego terenu budowy.

W niewielkiej odległości od opisanych obiektów tymczasowo zlokalizowana była siedziba kierownictwa Robót „Mostostal” Zarząd wraz z barakowymi pomieszczeniami na biura, dla załogi, pomieszczeniami magazynowymi i warsztatami. Była również tymczasowa kuchnia i stołówka, z której przez pracowników z „Mostostalu” korzystali również nasi pracownicy WSK „Mostostal” Zarząd było przedsiębiorstwem, które opracowało całą inwentaryzację demontowanej konstrukcji stalowej w Krzesinach, jak również kierownictwem budowy kompletującym, uzupełniającym całość konstrukcji stalowej hangarów i hal w Świdniku.

Całość zaplecza tej firmy cechował ład i porządek oraz dobra organizacja robót.

Dalsza część terenu tak od strony torów jak wschodniej i północnej była mocno zalesiona. W części północnej pokryta lejami po minionej wojnie, jak również rowami i stanowiskami obronnymi.

Obszar poza terenem budowy także zalesiony i posiatkowany polami, wiejskimi drożkami, łąkami z małą ilością zabiedzonych gospodarstw rolnych, z przestarzałymi zabudowaniami mieszkalnymi i gospodarczymi, niejednokrotnie pokrytymi słomianą strzechą. Od strony północnej widoczna była droga łącząca miejscowość Melgiew i inne z Lublinem. Widok terenów od strony południowej torów kolejowych identyczny.

Po kilkudniowym zapoznaniu się z dokumentacją na niektóre hale produkcyjne, przewidziane w pierwszej kolejności drogi, ogrodzenia i uzbrojenie terenu, oraz obiekty pomocnicze, jak również po zapoznaniu się ze stanem budowy hangaru B-7, hali B-4 (przyszłej stolarni), hali B-2 (nala montażu) — rozpoczęła wyćminka lasu, dyrektor budowy Zakładu inż. Konrad Biały na naradzie 27 września 1950 roku dokonał pierwszego pismego podziału pracy, w wyniku którego mnie przypadł nadzór techniczny budowlany nad wszystkimi robotami budowlano-montażowymi.

O powyższym powiadomił również kierownictwa poszczególnych przedsiębiorstw budowlanych i ich kierowników robót. Od tej pory rozpocząłem pracę na moją odpowiedzialność za każdą robotę wykonaną przez wykonawcę. Każdy dzień był wypełniony wszelkiego rodzaju czynnościami jak codzienna kontrola postępu robót, odbiory jakościowe robót i ich zgodność z dokumentacją projektowo-kosztorysową oraz normami budowlanymi, odbiory robót zanikowych, międzyfazowe i cząstkowe, nitowanie węzłów w konstrukcjach

miejsc na miejsce. Liczebny stan pracowników WSK zwiększył się o 5-ciu techników-mechaników, którzy w połowie października skierowani zostali tu z Ursusa, lecz funkcji inspektora nadzoru żaden z nich pełnić nie mógł. Zajęli się więc przygotowaniem prac związanych z oprządkowaniem przyszłej produkcji, zaopatrzeniem w materiały itp. Nadzór był zatem nadal jednoosobowy.

Tak dobiegł końca rok 1950 przynosząc wymianę pieniędzy z dużych wielkości cyfrowych na małe, a dla mnie pierwszą nagrodę z C.Z.P.S.K. Warszawa, w kwocie 300 zł, za wkład pracy przy budowie naszego zakładu.

Dalszy postęp robót na obiektach rozpoczętych i rozpoczynanych wraz z rozpoczęciem pierwszego etapu wszelkich sieci zewnętrznych, oczyszczalni, ujęć wody, podstacji elektrycznych, kotłowni c.o. itp., wymagał zwiększenia zatrudnienia w służbie inwestycyjnej, jak również dla przyszłego programu produkcyjnego. W I półroczu roku 1951 powstała dyrekcja Zakładu z dyr. Józefem Domalskim oraz przybyło wielu nowych pracowników. Dokonano szereg zmian organizacyjnych, w wyniku których powstała wydzielona służba inwestycyjna z kierownikiem działu mgr inż. Adamem Hadravą i jego zastępcą inż. Henrykiem Strumińskim. Na stanowiska inspektorów nadzoru przyjęci zostali Franciszek Zielenkiewicz i Tadeusz Nie-

półroczu 1951 roku rozpoczęto, a pod koniec roku oddano kilka murowanych baraków, oraz po zniwaniu tegoż roku rozpoczęto budowę osiedla, które w następnych latach stało się miastem wielofunkcyjnym, a obecnie trzydziestokilkutysięcznym.

Tych kilka słów odzwierciedla część moich odczuć i przeżytych smutnych i radosnych, miłych i trudnych, a w sumie jest częścią mego życia związanego z rozpoczęciem pracy w tułajskim przedsiębiorstwie, którą wykonałem przez wiele lat następnych na różnych stanowiskach, od inspektora nadzoru przez kierownika sekcji odbiorów, zastępcę kierownika działu do spraw wykonawstwa i nadzoru, kierownika działu i głównego specjalistę do spraw inwestycji.

W roku 1952 założyłem tu rodzinę, a więc wrażliwym coraz trwałej w tę ziemię. Urodzona tu córka dzielić nadal twierdzi, że miasto Świdnik jest ich miastem rodzinnym i najlepszym z miast.

Praca moja dotyczyła udziału w zakończeniu I etapu budowy zakładu, a następnie w dalszej rozbudowie, adaptacji, przebudowie, modernizacji, czy renowacji w zależności od rodzaju i wielkości produkcji.

Wraz z rozwojem zakładu powstały obiekty socjalne jak: ośrodek wypoczynkowo-wczasowy w Dąrkowie, Polanicy i inne, oraz obiekty spor-

im mieście rodzinnym w Myślenicach, gdzie byłem zatrudniony na stanowisku kierownika budowy, zastępcę dyrektora do spraw technicznych i dyrektora tegoż przedsiębiorstwa.

Rozpoczęcie II etapu rozbudowy Zakładu i reorganizacja przedsiębiorstwa budownictwa terenowego przez ministra budownictwa w większe przedsiębiorstwo, umożliwiła mi powrót do zakładu na wniosek dyrekcji i za zgodą Przedsiębiorstwa Budowlanego w Wadowicach w sierpniu 1964 roku.

W nagrodę za długoletnią pracę kierownictwo Zakładu wyraziło zgodę na czasowe oddelegowanie mnie do dyspozycji Centrali Handlu Zagranicznego „BUDIMEX” i „DROMEX” w Warszawie do pracy w Libii w latach 1975-76 i 1978-80. O pracy w tych przedsiębiorstwach świadczą otrzymane dyplomy i opinie.

W wyniku poważnych kłopotów ze zdrowiem, komisja ZUS zakwalifikowała mnie na przejście z dniem 1 lipca 1983 roku na rentę inwalidzką II grupy.

Posesja '86

Już za parę dni (od 15 do 30) września rozpocznie się drugi etap akcji „Posesja '86”. Przypominamy o tym zainteresowanym. O przebiegu akcji informować będziemy czytelników na bieżąco.

Pisząc o niej ponownie ostrzegamy, że akcja prowadzona będzie bardzo rygorystycznie. Wzorowy porządek musi zapanować wszędzie — na ulicach, w posesjach, przy szkołach, w łóbkach, przedszkolach, zakładach pracy, obok obiektów handlowych... Opornym „wlepianym” będą wysokie grzywny i mandaty.



Za chwilę start. Rozruch silników śmigłowca z wózka zastłania lotniskowego.

LUDZIE 35-lecia

Moją pasją jest praca

RYSZARD KRAUZE. Nie wyróżnia się spośród kolegów wiekiem, czy siwąną włosów. Nie jestem faktycznie tak stary — dodał z pogodnym uśmiechem. Przeżyłem dopiero pół wieku, z czego 35 lat przepracowałem tu, w Wytwórni. — *Dlaczego wybór padł właśnie*



na mnie? — usłyszałem na wstępie niespodziewanie. Niczym specjalnie się nie wyróżniłem. Moją pasją jest praca zawodowa. Zdałem sobie sprawę, że nie nadaję się na działacza społecznego i w zasadzie tą „działką” się nie zajmowałem. Choć muszę powiedzieć, że przez wiele, wiele lat brałem udział we wszystkich czynach społecznych. Stadion sportowy Avii, czy basen otwarty jest efektem wielu — nie tylko przede mną — społecznie przepracowanych godzin. Kopalem rowy pod różne instalacje, a na ulicy Przędowników Pracy wykonywałem niefachowe prace przy zakładaniu instalacji oświetleniowej. Zresztą tych prac mogłbym wymienić więcej, ale przecież nie o to chodzi. Z tych lat został mi pewien obraz — wielki zapał, zaangażowanie wszystkich, bez wyjątku.

Teraz czasy się zmieniły. Zawodowo związałem się z kontrolą dostaw, chociaż po przyjeździe w lipcu 1951 roku do Wytwórni trafiłem do działu głównego mechanika na stanowisko ucznia ślusarskiego. Takich młodych, a miałem wtedy 15 lat, było wtedy więcej. Chcieliśmy się czegoś nauczyć i podobno nawet nie najgorzej pracowaliśmy. Zresztą, jaki miałem wybór? Z braku miejsc nie przyjęto mnie do Technikum Mechanicznego w Lublinie, wykształcenie uzupełniałem później.

Zakład zaczął rosnąć, rozwijać się, uruchomiono produkcję seryjną podzespołów do samolotu MiG i potrzebni byli kontrolerzy jakości. Ukończyłem kurs kontrolerów i brakiem prowadzony przez Aleksandra Kantora, z którym później długo współpracowałem. Właśnie on zainteresował mnie...iskrami. Zaczęłem się uczyć określać gatunki stali na podstawie koloru i długości iskr, powstających w czasie szlifowania próbek. Z A. Kantorem chodziliśmy po wszystkich magazynach i sprawdzaliśmy czy gatunek materiału zgadza się z zamówieniem, czy odpowiada normom. Tak jest do dzisiaj. Zmieniły się warunki pracy, ale nie jej charakter. Nadal

kontroluję wszystkie dostawy wyrobów metalowych. Każdą sztukę wyrobów walcowanych z hut musimy — mówię musimy, gdyż pomagają mi koledzy, których wyszkoliłem — sprawdzić na iskrzenie. Jest to konieczne ponieważ zaufanie do hut jest coraz mniejsze. Nie zgadzają się gatunki stali z cechami na wyrobach, a przecież my podpisujemy zgodę na wydanie materiałów na produkcję. Tu żartów nie ma. Każdy zdaje sobie sprawę z ogromnej odpowiedzialności. Gdy powstaje brak to najczęściej pierwsze pytanie brzmi: czy materiał był taki jaki powinien?

Przez te lata nauczyłem się obowiązkowości. Wiem co do mnie należy i nikt nie musi mnie poganiać. Nie lubię też udawania, że pracuję. Niektórzy twierdzą, że kontrola dostaw jest wydziałem karnym. Dlaczego? Praca jak każda inna. Nie wolno się denerwować, bardzo spieszyc, bo pomyłka może spowodować ogromne straty. Przez te lata pracy nie pomyliłem się ani razu.

Z tego co powiedziałem można odnieść wrażenie, że jestem idealnym pracownikiem. Zdaję sobie sprawę, że mam wady, które ich nie ma. Koledzy są młodszy ode mnie, ale mam nadzieję, że jeszcze kilka lat przepracuję razem. Do emerytury mam — o ile nie zmienią się przepisy — 15 lat, które chce spędzić w Wytwórni.

(as)



Zbliżający się termin konferencji nt. „Agrolotnictwo XX w”, której organizatorem jest ART w Olsztynie, skłania do kilku refleksji na ten temat.

WSK Świdnik jest jednym z niewielu przedsiębiorstw na świecie budujących śmigłowce rolnicze. We współczesnym podziale na rynek producentów i rynek użytkowników lotniczego sprzętu agrotechnicznego miejsce Polski w grupie producentów tego sprzętu jest bardzo znaczące. Jako użytkownicy wyglądamy nieźle, ale przecież są kraje, w których nie produkuje się sprzętu agrolotniczego, a wykonuje zabiegi agrolotnicze na obszarze porównywalnym z tym, co w Polsce.

Zanim spróbujemy przyjrzeć się dokładnie naszej agrolotniczej rzeczywistości — trochę historii.

Pierwsze próby użycia samolotów do celów rolniczych wykonano już w 1917 roku, ale tak na dobrą sprawę dopiero po drugiej wojnie światowej, na bazie sprzętu latającego z demobilu, zorganizowano regularne lotnicze przedsiębiorstwa agro. Ponieważ adaptacja maszyn bojowych do celów rolniczych nie zawsze kończyła się sukcesem, wyspecjalizowane firmy zaczęły produkować samoloty specjalne dla rolnictwa.

Takim konstrukcjom postawiono też specjalne wymagania, z

których kilka warto przytoczyć: — krótka droga startu i lądowania, — duży nadmiar mocy silnika, — konieczność operowania z ładowisk terenowych, — duży ciężar ładunku użytecznego, — nieskomplikowana obsługa techniczna, — bezpieczna kabina pilota.

Około 1960 roku, gdy światowy przemysł śmigłowcowy na tyle okrzepł, że można było mówić o dopracowanych konstrukcjach poszczególnych typów śmigłowców — i te maszyny zaczęły adaptować do prac agro.

Już po pierwszych próbach okazało się, że śmigłowce potrafią więcej niż się tego spodziewano. Po pierwsze mogą operować w terenie trudnym, gdzie z powodu drzew, linii energetycznych, zabudowy nie zaryzykuje żaden samolot.

W przypadku gdy trzeba np. obustronnie pokryć cieczą liście roślin, zabieg taki może być wykonany tylko ze śmigłowca. Strumień powietrza od wirnika nośnego skutecznie kołysze rośliny, zwłaszcza gdy przelot odbywa się na małej wysokości z małą prędkością.

Śmigłowiec jest bardzo zwrotny — czas nawrotu nad polem wynosi 12 sekund podczas gdy samolot potrzebuje tego czasu, na taki sam manewr, znacznie więcej. Śmigłowiec nie potrzebuje długich ładowisk — jak mawiają agrolotnicy — „lata prawie wszędzie i siada prawie wszędzie”.

Progrem na drodze do zawojuwania rolnictwa przez śmigłowce jest fakt, że niewiele firm na świecie produkuje te maszyny, są one droższe w eksploatacji i bardziej skomplikowane w obsłudze.

Aby choć skróto zobrazować współczesny rynek producentów sprzętu latającego wystarczy po-



Aparatura aplikacyjna do zwalczania ślepoty rzecznej w Afryce zachodniej — zabudowana na śmigłowcu Mi-2.

WSPOMINAMY WAKACJE

(Dokończenie ze str. 2)

gdy w ośrodkach już pusto, lato wo o końcówce wnioski.

Zanim jednak ujęte zostaną w sprawozdaniach działu socjalnego i będą dla jego pracowników wytyczną na przyszłe lata, popatrzymy na wypocinek dzieci może trochę inaczej.

Na początek kilka liczb

- Na koloniach i obozach przebywało 1243 uczestników.
- Dzieci odpoczywały w 10 ośrodkach kolonijnych i na 3 obozach młodzieżowych.
- Do obsługi kolonistów zatrudniono: 83 wychowawców, 6 lekarzy, 3 pielęgniarki, 6 instruktorów KO i WF, 7 ratowników, 39 pracowników administracyjno-gospodarczych, 62 pracowników obsługi żywienia, 7 pedagogów, w sumie 213 osób.
- 76 kursów (przewozów kolonijnych) wykonał dział transportu.
- 36 konwojentów czuwało nad bezpiecznym przewozem dzieci.

Przedstawione liczby obrazują wysiłek włożony w organizowanie letniego wypoczynku dla dzieci. Najważniejsza jednak sprawa to odpowiedź na pytanie, czy zaangażowane koszty, zapewniły dzieciom dobre wakacje? Dzieci z Gdańska-Oliwy wróciły zapuchnięte od plaży. Nie wyobrażały sobie rozstania. A jak wyglądało to rozstanie przy autokarze w Świdniku, najlepiej wiedzą sami rodzice, którzy w większości przyłączyli się do ogólnego placzu.

W niedzielę, 31 sierpnia, grupa kolonistów poszła powitać Franciszkę Maliszewską — kierowniczkę kolonii, która wróciła z Gdańska.

Transparenty z podziękowa-

niami dla najmilszej kierowniczk, laurki, pamiątki od dzieci — poszły do szuflady z pamiątkami rodzinnymi.

To na pewno najmilsze i najlepsze, bo szczerze i prawdziwie podziękowane za włożony trud.

Z Gdańska dzieci przywiozły dyplomy, puchary i mnóstwo

wraża, o których mogą opowiadać bez końca i zawsze z największym zachwytem. Przy okazji ciekawostka: — o naszym ośrodku mówiono i to dobrze w „Studio Lato”.

Mówimy tu o Gdańsku, bo o tych koloniach było najgłośniejsze. Wcale nie gorzej upłynęło kolo-

nijne lato w innych ośrodkach.

Dużych niedociągnięć nie odnotowano w żadnym ośrodku, a te drobne na pewno nie wpłynęły na ogólną atmosferę i przebieg dziecięcego wypoczynku.

Gdy już jesteśmy przy podsumowaniu, może trochę ogólnych wniosków.

— Nie można — stwierdza H. Szajewska — pominąć zaangażowania i pomocy wielu ludzi. To ich dobra wola i podejście do sprawy w głównej mierze decydowało, że wszystko mogło być po prostu lepsze. Dział transportu wystawiał na dłuższe trasy wygodne autokary. Ja spokojnie zęgałam dzieci, gdy za kierownicą samochodu widziałam M. Tkaczyka, N. Romaniuka, K. Szmulko, S. Szajdara, K. Scibiora, K. Kudenia, Wojnarskiego czy Mazurę. Byłam pewna, że to nie tylko kierowcy, ale jednocześnie opiekunowie dzieci. Na każdą prośbę natychmiast reagował dział energetyki, a G. Bałowski sprawę załatwiał od ręki. Muszę wspomnieć o pomocy rodziców, którzy odwołali dzieci. Przecież zapewnienie tylu konwojentów to sprawa trudna. Nie zawsze oczywiście odbywało się bez kłopotów. Zarówno rodzice jak i kierownicy działów nie chcieli zrozumieć naszych potrzeb. Ale na szczęście stanowią oni mniejszość. Za pomoc i życzliwość wszystkim przyjaciółom dzieci — dziękujemy.

I na zakończenie miła informacja

Nasze świdnickie dzieci, wcale w niemaleńczej ilości (1200 osób) oceniono dobrze. Nie było z nimi poważniejszych kłopotów. Taką ocenę wystawiono we wszystkich 13 ośrodkach, a pani Maliszewska na swoją 322 osobową gromadkę nie może znaleźć słów uznania. Miło o tym pisać!

I. Wierchoś



Kapleisk nad Jeziorom Białym.

Fot.: A. Kwiek



...NOSIŁ WIK RAZY KILKA, PONIEŚLI I WILKA

KU „AGRO”

rzeć na przedstawioną tabelę. Istoty w wielu przypadkach celnych maszyn nie są stałe, lecz zmienną, stąd podajemy tylko ich charakterystyki podstawowe i techniczne.

Obok firm, które wyspecjalizowały się w produkcji sprzętu latającego dla agrolotnictwa, powstają także, które produkują wyposażenie agrolotnicze. Swoją markę na świecie wyrobiły firmy: Simplex, Transland, Ronair, Beecomist. Obok sprzętu latającego wyposażenie specjalistyczne jest też przedmiotem handlu, na tym się zarabia i to

Kilka przypadkowych danych o współczesnym agrolotnictwie:

- corocznie obrabia się z powietrza ok. 250 mln ha, t.j. około 5 procent ogólnej powierzchni upraw świata,
- corocznie pracuje nad polami około 25.000 statków powietrznych,
- najwięksi producenci sprzętu agrolotniczego to: USA, Polska, Wielka Brytania, ZSRR, wg danych statystycznych ok. 70 procent ogółu sprzętu agro pracuje w USA i ZSRR, gdzie obrabiają około 16 procent powierzchni przeznaczanej pod uprawy,
- W Meksyku lata ponad 700 rolniczych statków powietrz-

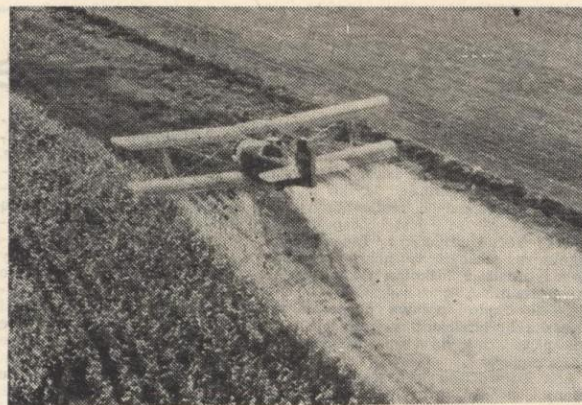
lin są tradycyjnie już: Egipt, Etiopia, Sudan,

— największymi potentatami w dziedzinie chemii dla agrolotnictwa są firmy „Bayer” Ciba Gaygy, Du Pont, ICC,

— rocznie samolot agro pracuje w powietrzu około 500 h, a jego żywotność całkowita wynosi od 7 — 12 tys. h.

— przy pomocy sprzętu agrolotniczego zwalczą się także choroby w niektórych krajach: River blindness — ślepotę rzeczną roznoszoną przez czarną muchę „Black fly”, muchę tse-tse — roznoszącą zarazki śpiączki, komary — roznosiciele malarii, a także wykonuje defoliację marihuany w Azji lub niszczenie hiacyntów na rzekach Afryki.

No tak, sentymenty lotnicze to jedno, a bezwzględna rzeczywistość to drugie. Odkładając na bok zbędną retorykę, trzeba pogodzić się z faktem, że i w biznesie agrolotniczym rządzą rachunek ekonomiczny. Konkurencja



Fot.: „Interavia”

na światowych rynkach zbytu zarówno sprzętu jak i usług staje się coraz bardziej widoczna. Oto co powiedział jeden z menadżerów na ubiegłorocznej konfe-

rencji w Cranfield w Wielkiej Brytanii. „Aby być konkurencyjnym, obok tradycji trzeba mieć rozbudowany marketing, nowoczesny sprzęt agrolotniczy i na-ziemny, dobrze wyszkolone załogi znające zarówno swój fach jak i języki obce, trzeba wiedzieć co dzieje się na rynku chemii specjalnie wytwarzanej dla agrolotnictwa, w końcu trzeba uczestniczyć w światowym rynku pracy i światowej wymianie informacji na ten temat.”

Spodziewamy się, że organizowana w Olsztynie konferencja pt. „Agrolotnictwo XX w.” będzie doskonałym forum do przedstawienia zarówno prognozy i tendencji w agrolotnictwie na najbliższą przyszłość, jak również będzie okazją do wymiany doświadczeń.

Anonsujemy już dziś sprawozdanie z jej obrad.

M. Sławiński



Fot.: „Interavia”
Jedną z ostatnich propozycji firmy „Air Tractor”. Samolot oznaczony symbolem handlowym AT-503, wyposażony w silnik turbinowy PT6A — 45R, ma pięciopłatowe śmigło Hartzell. Maksymalna masa startowa 4717 kg, pojemność zbiornika na chemikalia 1900 l.

nie, bo też rynek usług potencjalnych odbiorców tych usług na świecie jest ogromny.

W tym miejscu trzeba pochylić głowę przed ogromem pracy amerykańskich konstruktorów z OKS, pracujących pod kierownictwem inż. Henryka Załęskiego, których konstrukcje śmiało można porównać do szlagierów w dziedzinie wyposażenia agrotechnicznego śmigłowców.

nych, a w Nowej Zelandii około 450 egzemplarzy, — nawet zdawałoby się bardzo odległe od tradycji lotniczych kraje świata mają własne lub wyczerpane grupy agrolotnicze — przykładem Somalia, Zambia, Zimbabwe, — największymi odbiorcami usług agrolotniczych na Czarnym Lądzie w zakresie zwalczania szkodników oraz ochrony roś-



Szlagier w zakresie wyposażenia śmigłowcowego do rozprzestrzeniania środków chemicznych stałych (granulatów). ROZSIEWACZE ODSRODKOWE wyposażone w mechanizmy pozwalające na zmianę wydatku związków chemicznych w czasie lotu wg życzenia pilota, bez konieczności wykonywania regulacji naziemnej.

Producent	Typ	Silnik	Śmigło	Prędkość operacyjna km/h	Pojemność zbiornika na chemikalia	Masa samolotu pustego kg	Max masa startowa kg	Rozpiętość samolotu m	Długość samolotu m
Air Tractor	AT 301	P & W R1340	Hamilton Standard 2-łopatkowe	193—225	1.211	1.724	3.538	13.72	8.23
Air Tractor	AT-400	P & WC PT6A-15AG	Hartzell 3-łopatkowe	209-233	1.514	1.610	3.538	13.72	8.23
Air Tractor	AT-503	P & WC PT6A-45R	Hartzell 5-łopatkowe	1900	1.900	1.905	4.717	14.6	
Antonow PZL Mielec	An-2R	ASz-62IR	PZL 4-łopatkowe	140—150	1.400 1.300	3.465	5.500	18.18	12.4
Ayres	Turbo Thrush	P & WC PT6A-34AC	Hartzell 3-łopatkowe	257	1.514	1.769	3.856	13.53	10.06
Cessna	Ag Truck	Continental	10-320-D 2-łopatkowe	161—193	1.060	1.014	1.996	12.7	7.9
Embarer	EMB-201A Ipanema	Avro Lycoming 10-349	Hartzell 2-łopatkowe	150—160	680 750	1.011	1.800	11.2	7.43
IAC	IAR 827A	PZL-3S	PZL 4-łopatkowe	145—180	1.300 900	1.660	2.800	14.0	8.8
Marsh Ayres	Turbo Thrush	Garrett TPE 331-1	Hartzell 3-łopatkowe	201	1.514	1.633	3.537	13.5	9.3
Moravan	Zlin Z-37A	Motorlet M462 RF	Avia 2-łopatkowe	201	650 600	1.043	1.850	12.22	8.55
Norman	Fieldmaster NAC-6	P & WC PT6A-34AG	Hartzell 4-łopatkowe		2.555 2.032	2.154	4.535	16.33	11.02
PAC	Fletcher FU-24	Avro Lycoming 10-720	Hartzell 3-łopatkowe	167—212	1211 1066	1.180	2.463	12.81	9.70
Platus	PC-6 Turbo Porter	P & WC PT6A-27	Hartzell 3-łopatkowe	196	1330	1.440	2.770	15.2	11.0
PSK Warszawa	PZL-106BR Kruk	PZL-3SR	PZL 4-łopatkowe	150—160	1300 1000	1.884	3.000	15.0	9.25
PSK Warszawa	PZL-106BS Kruk	PZL ASZ-62IR	PZL 4-łopatkowe	160	1400 1200	2.120	3.600	15.0	9.34
PSK Mielec	PZL-M18 Dromader	PZL ASZ-62IR	PZL 4-łopatkowe	170—190	2500 1500	2.560	4.700	17.7	9.5
PSK Mielec	PZL-M21 Mini-Dromader	PZL 3SR	PZL 4-łopatkowe	160—180	1800 1100	2.250	3.600	14.5	9.5

Refleksje nauczyciela

Stancje dobre i złe

Świdnik, chociaż jest miastem stosunkowo młodym, ma nieźle rozwinięty system kształcenia młodzieży w zakresie szkoły średniej. Gdy wspomnieć tylko o dwóch największych jednostkach kształcących to jest Zespole Szkół Technicznych i Liceum Ogólnokształcącym to już mamy do czynienia z kilkoma tysiącami uczniów i uczniów. Oblicza się, że około połowa uczniów mieszka z rodzicami na miejscu, reszta zaś dojeżdża lub mieszka na stacjach.

Los dojeżdżających jest nam znany, należy im tylko współczuć, a szczególnie w okresie późnojesiennym i zimowym. Może bliżej przyjrzymy się stancjom, tu panuje całkowita dowolność. Transakcje zawierane są najczęściej po wynikach egzaminów wstępnych, pomijam całkowicie wysokość uzgodnionych opłat, to nie jest zagadnienie najważniejsze, chociaż i w tym zakresie jest wiele nieprawidłowości.

Ważne jest samo pomieszczenie, jego wyposażenie, oświetlenie i odpowiednie ogrzewanie. Gdy już rozpocznie się rok szkolny, poszczególne szkoły we własnym zakresie przeprowadzają kontrole stancji. W skład komisji kontrolnych wchodzi pedagog — najczęściej wychowawcy, klas jak również przedstawiciele komitetów rodzicielskich. Na podstawie wyników tych kontroli możemy krótko powiedzieć, że stancje są dobre i złe. Niektóre pomieszczenia są o wysokim standardzie, przestronne, pięknie wymalowane lub wytapetowane, z dostępem światła dziennego i należytym oświetleniem nocnym. Wyposażone w wygodne krzesła, stół, przy którym wszyscy mogą swobodnie odrabiać lekcje, nie brakuje też chodników i łazienki z zimną i ciepłą wodą. Są jednak niestety i pomieszczenia, które trudno nazwać stancjami.

Niektórzy właściciele domów, na stancje przeznaczają dobudowane, słabo ogrzewane kłitki na poddaszu, a czasem i przejściowe korytarze. Komisje proponują niekiedy zmianę stancji, ale to nie jest takie łatwe, gdyż dobrą stancję w okresie jesiennym trudno jest po prostu znaleźć.

Gospodarze domów na ogół niechętnie odepowiadają na prośby komisji, przyczyną jest raczej złość. Młodzi ludzie nie zawsze potrafili poszanować cudzą, moją pracę i często w sposób beznadziejny doprowadzają do dewastacji pomieszczeń — bywa, że i sposób zachowania jest nie do przyjęcia. Zbyt głośna muzyka i to do późnych godzin nocnych, papierosy, a przy tym niedopałki na podłodze lub w doniczkach z kwiatami, czasem dochodzi alkohol i związana z nim wulgarność.

Zagadnienie nie jest łatwe i proste, a może chociaż trochę dałoby się je złagodzić? Proponuję więc pod nadzorem Wydziału Oświaty i Wychowania Urzędu Miejskiego, powołać komisję do oceny przydatności zgłaszanych pomieszczeń na stancje. Komisja powyższa byłaby w posiadaniu wykazu wszystkich stancji, zarówno już zamieszkałych, jak i tych, które spełniają wszelkie warunki, a nie są jeszcze zamieszkałe. Tu chciałbym się zastrzec, aby z tych działań całkowicie wyłączyć Wydział Finansowy — zablokowałoby to ewentualne, nowe zgłoszenia, a tak prawdę mówiąc, nikt do tej pory na stacjach majątku zbyt mało nie powiększył.

Odnośnie praw i obowiązków osób mieszkających na stacjach, należałoby skorzystać z regulaminów obowiązujących w inter-

natach szkolnych. W interesie gospodarzy należałoby dopilnować przestrzegania regulaminu. Całkowicie rozwiązanie tego problemu nastąpi po oddaniu nowego internatu, ponieważ jego ukończenie musimy jeszcze trochę poczekać, istnieje potrzeba rozwiązania sprawy.

Problem właściwych warunków zamieszkania jest dla młodzieży ważny z uwagi na warunki zdrowotne, jak również na duży wpływ na wyniki nauki i wychowania.

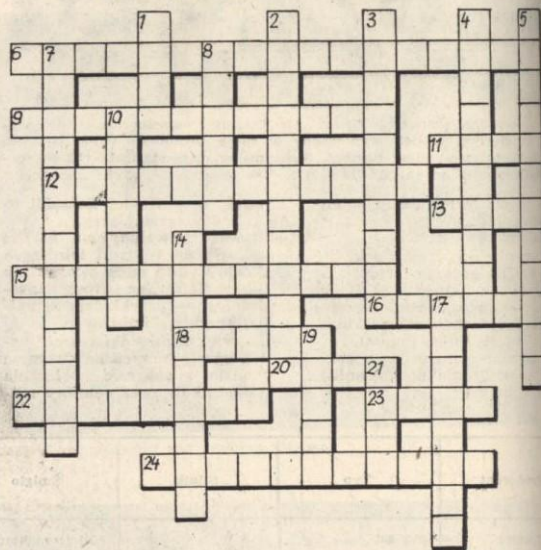
inż. Aleksander Franek

PS. Czekamy na dalsze głosy w tej sprawie. Chętnie je opublikujemy na naszych łamach.



Redaguje Andrzej Siepski

Krzyżówka Lotnicza



POZIOMO: 6) sport ludzi odważnych, 9) np. Adela Dankowska, 11) ciągły prąd wstępujący powietrza nad silnie ogrzaną powierzchnią ziemi wykorzystywany w szybowictwie, 12) autozryw, 13) ruchoma część skrzydła samolotu, 15) w walce powietrznej manewr polegający na o-toczeniu samolotów nieprzyjaciela przez zachodzenie od skrzydeł, 16) zajmujące się wyrobem materiałów z surowców mineralnych odpowiednio mieszanych i wypalanych, 18) lotnicza, 20) uczeń wojskowej szkoły lotniczej, 22) „powietrzny” to pilot, 23) Krzysztof, 24) najlepszy polski pilot sportowy.

PIKOWO: 1) sterowe to wolant, 2) przygotowanie do lądowania, 3) niejedną wśród sympatyków lotnictwa, 4) elewon, 5) np. helikopterowie, 7) wysokość uzyskana na szybowcu mierzona od najbliższego do najniższego punktu w locie wolnym, 8) samolotowy garaż, 10) najmniej wazana w powietrzu, 14) samolot brytyjski, 17) promieniowanie, 19) stan nadzwyczajnego pogotowia obserwacyjnego w okresie wzmożonej aktywności słońca, 21) strumień powietrza.

LOGOGRYF

Litery w oznaczonych polach czytane poziomo tworzą rozwiązanie.
1) żona Mieszka I od 965 r., matka Bolesława Chrobrego,
2) inaczey ponia,
3) grzeził dokrewny leżący po wewnętrznej stronie mostka, wytwarza m. in. limfocyty,
4) niejedna na cisie,
5) pozostają po obróbce drewna.

Autor zadań: B. Gwiazdowicz

ROZWIĄZANIE ZADAN Z „GŁOSU ŚWIDNIKA” Z 28 SIERPNIA 1986 ROKU.

KRZYŻÓWKI Z SZYFREM. POZIOMO: przepok, tasznik, obior, drzym, Zetos, przekąska, tango, marża, starodruk, pokuta, bajzar, babimór, czucie, arkusz, Lateran, brzask, istota, zakamarek, szkic, lidy, zapalenie, łyska, jubka, chrom, krajacz, amarant. PIONOWO: podstęp, zrzynek, kompost, a poszwa, piekło, treser, sezamka, nitarka, kosiarz, tabelka, robótka,

dymarka, ubranie, oczar, uncy, Jakut, ruszt, basafyk, zakąska, szczawa, sklejka, ozdóbka, am rakt, kopacz, malarz, renoma. HASŁO: Życzymy WSK kolejnego jubileuszu.

WIROWKA ANAGRAMOWA: kastet, Kotlin, swatka, Walno, katoda, Nilota. ZNACZENIE: ANAGRAMOWO: wolant, Dakt, statek, lotnia, stawka, lotnik.

„Głos Świdnika” — Tygodnik Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku. Redaguje zespół w składzie: JERZY JURAK (redaktor naczelny), ANDRZEJ KWIEK, MIECZYSLAW KRUK (redaktor techniczny), ADAM ŁYSAKOWSKI, ANDRZEJ SIEPSKI, IRENA WIERZCHOS (sekretarz redakcji), BOŻENA WRÓBEL. Adres redakcji: 21-40 Świdnik, ul. Przemysłowa 1, tel. centrala 120-61 (wewn. 40, 51-51 i 53-57), rozgłosni 51-53. Druk: Drukarnia Zakładowa WSK „PZL-Świdnik”, Świdnik, ul. Przemysłowa 1, — zam. 1496 z dnia 1986.09.08 — 3.000 szt. F-8

Redaktor dyżurny w nadchodzącym tygodniu — ANDRZEJ SIEPSKI.

KLUBY KULTURY PROPONUJĄ

Tradycyjnie we wrześniu rozpoczyna się sezon kulturalny. Co roku o tej porze świdnickie domy kultury prowadzą nabór dzieci i młodzieży do amatorskich zespołów artystycznych i kół zainteresowań. Zakładowy Dom Kultury organizuje nabór do zespołów tańca nowoczesnego, ludowego i towarzyskiego, rytmiki dla dzieci sześciolatków, klubu piosenki dziecięcej i dla dorosłych, dziecięcego teatru amatorskiego i dla dorosłych, teatru kukielkowego, recytatorskiego, klubu młodego filatelisty i fotofilmowego. Inauguracja roku kulturalno-oświatowego zaplanowana jest na czwartek, 4 września.

Natomiast Osiedlowy Dom Kultury przy ul. Kruczkowskiej 6a uruchamia w tym sezonie aż jedenaście rozmaitych sekcji i kółek: teatrzyk lalkowy „Bajanka”, kółko plastyczne, kółko piosenki i tańca, dziecięce kółko tańca towarzyskiego, młodzieżową sekcję

tańca nowoczesnego, zespół piosenki dziecięcej, modelarnię lotniczą, okrętową i samochodową, kółko majsterkowania i fotograficzne. Uwaga: ODK planuje zorganizowanie klubu komputerowego. Mamy nadzieję, że plany zostaną zrealizowane.

Klub kultury Emka przy Spółdzielni Mieszkaniowej z uwagi na szereg warunków lokalowych (posiada tylko jedną salę klubową) zamierza w tym sezonie uruchomić sekcję rytmiki, tańca dyskotekowego, walki wschodniej,

dyskusyjny klub filmowy oraz wspólnie z Ogniskiem Muzycznym sekcję baletową. Można się tu także zapisać do zespołu wokalnego „Seniora”. Jeśli materializują się plany kierownictwa, od września w Emce ćwiczyć będzie można hatha-jogę! No i oczywiście „stałym punktem programu” będą dyskoteki.

Plan pracy klubu kultury ZSMP „Iskra” zostanie opracowany w pierwszych dniach września na najbliższym posiedzeniu Rady Kultury.

Sympatykom wymienionych teatrzyków, kółek i amatorskich zespołów artystycznych przypominamy, że ilość miejsc jest ograniczona. Radzimy więc się pośpieszyć. A propos, terminy i godziny pracy poszczególnych sekcji i kółek podamy na łamach „Głosu” po zakończeniu zapisów i dograniu spraw organizacyjnych.

(al)

Uczymy się języków obcych!

Pod takim hasłem rozpoczyna naukę języka angielskiego, niemieckiego, francuskiego i rosyjskiego — Dział Szkolenia Zawodowego i Lotniczego w WSK.

Kursy prowadzone będą metodą tradycyjną i laboratoryjną w systemie dwuletnim. Poza tym istnieje możliwość zorganizowania innych form nauczania jak: sześciomiesięczne kursy intensywne, kursy dla dzieci w wieku szkolnym oraz grupy konwersacyjne. Informacje: Dział Szkolenia Zawodowego i Lotniczego WSK, tel. 63-44.

(bw)

Odpowiedzi na krytykę

Nawiązując do notatki prasowej „Co z tą śmietaną” zamieszczonej w Głosie Świdnika Nr 30 z 7 sierpnia 1986 r. zapewniam, że kierowany na rynek produkt jest zgodny z wymogami Polskiej Normy.

Ze względu na znaczny spadek produkcji mleka obowiązujące nas w skali całego kraju oszczędna gospodarka tłuszczem w mleku. Łączy to się z koniecznością uzupełnienia zapasu masła na okres zimy.

Stąd centralna decyzja o sprzedaży w większym niż dotychczas procencie produktów mleczarskich o mniejszej zawartości tłuszczu. Śmietana 9% w cenie 88. — z 1% o opakowaniu 1/2 l jest o 18. — 2% tańsza od śmietany 12%-ej.

Zdajemy sobie sprawę, że jakość artykułów mleczarskich związana jest z zawartością tłuszczu, nie mniej wspomniana powyżej i umotywowana decyzja władz centralnych obciąża nas do takiego postępowania.

Podpisał: V-ce Prezes Zarządu d/s Skupu i Handlu mgr inż. Andrzej Lewiński

KPKS Oddział II w Lublinie w odpowiedzi na notatkę prasową p.t. „Jak dokuczyć pasażerom” zamieszczonej na łamach Waszego pisma Nr 31 (811) 86 z dnia 14. 08.86 r. uprzejmie informuje:

Przeniesienie przystanku dla autobusów relacji Lublin — Świdnik z ul. Krawcowej na Dr. Mecz. Majdanka vis a vis pomnika (za przystankiem MPK) zostało dokonane na polecenie Urzędu Miejskiego w Lublinie. Wydziału Komunikacji — Miejskiej Inżynierii Ruchu. Zmiana usytuowania przystanku ma charakter tymczasowy do czasu wyłączenia istniejącej zatoki na ul. Dr. Mecz. Majdanka (za ul. Sulisławicą).

Podpisał: Z-ca Dyrektora d/s Przew. Pasażerskich mgr Adam Chowaniec

Ciemno na Brzezinach

Do redakcji zatelefonowała przed tygodniem jedna z naszych Czytelniczek:

Na ulicy Kalinowej mieszkam od dwóch lat. Od dwóch też lat na osiedlu Brzeziny panują istic egipskie ciemności. Na samym początku kiedy nie było jeszcze słupów i jarzeniówek można to było zrozumieć. Ale teraz... Właśnie wczoraj w nocy skradziono kilkadziesiąt litrów benzyny ze zbiornika mojego samochodu. Jak teraz jeździć? Kto mi da nowe kartki?!

REDAKCJA: Odpowiedzi (chyba) udzieli administracja osiedla... (ie)

