

GŁOS ŚWIDNIKA



ORGAN SAMORZĄDU ROBOTNICZEGO
Wytwórci Sprzętu Komunikacyjnego
„PZL — ŚWIDNIK”

ODZNACZONEJ ORDEREM SZTANDARU PRACY II KLASY

Nr 21 (494)

23 sierpnia 1978 r.

Cena 50 gr



AGRO ROŚNIE

Od ubiegłego roku bardzo dynamicznie rozwija się działalność wydziału usług agrolotniczych WSK. Obecnie świdniccy piloci i mechanicy pracują w 24 bazach w Polsce oraz w 8 za granicą dokonując ciesząc się u rolników coraz większym uznaniem oprysków i siewów. Z usług tych korzystają między innymi Kombinaty Rolne w Kietrze, Glubczycach, Pyrzycach, Bartoszewicach, Dukli, Karłowcach, ba, nawet w świętokrzyskim borze ze zwłoką jodłową także nie zabrakło śmigłowców. W większości przypadków bardzo dobrze układa się współpraca z kierownictwem tych zakładów, co przy nieprzetartych jeszcze szlakach i braku doświadczeń w tego typu pracach, świadczy o wysokiej fachowości i jakości działań powietrznych rolników ze Świdnika. Świadczy o tym także wciąż rosnące zapotrzebowanie na usługi agro, które szacuje się obecnie na 160 śmigłowców. Najlepsi piloci otrzymują uprawnienia do lotów poza granicami kraju.

Pracownicy wydziału nie stoją od podnoszenia kwalifikacji — 80 proc. załogi posiada już takie uprawnienia. Nasi piloci znani są już w Libii, Iranie, Egipcie, Nigerii, Jugosławii, Danii, Szwecji, Finlandii i USA. W tej chwili 7 załóg pracuje w Egipcie i jedna w Nigerii; wkrótce rozpoczyna się opryski w Sudanie. Jeszcze rok temu do lipca przy użyciu 16 śmigłowców wykonano usługi wartości 79 mln zł, a już w bieżącym roku wartość usług wzrosła do 125 mln zł. Dla pielęgnacji ponad pół miliona hektarów upraw wykonano w bieżącym roku 75 tys. lotów co jest ogromną, odpowiedzialną i wyczerpującą w sumie pracą. Za kilka miesięcy załogi wrócą do zakładu gdzie pomieszczenia wydziału przystosowane są do pracy kilkunastu co najwyżej osób. Czy nie należałoby pomyśleć o przygotowaniu im miejsca do pracy i nauki w zimie? mb.

Święto Lotnictwa

23 sierpnia 1944 r. nad przyczółkiem warecko-magnuszewskim przystąpiły do walki z okupantem hitlerowskim samoloty odrodzonego w ZSRR lotnictwa polskiego. Dzień ten obchodzony jest odąd jako Święto Lotnictwa. Wraz z pilotami wojskowymi obchodzą je ludzie związani z lotnictwem cywilnym, sportowym z usługami i przemysłem lotniczym. Osiągnięcia producentów sprzętu lotniczego w tym i naszego zakładu są dziś w 34 lata później imponujące. Mamy przeto być z nich dumni, możemy szczerzyć się ludźmi, którzy swą godną pracą je tworzyli. Wszystkim tym, którzy przyczyniają się do rozwoju polskiego lotnictwa i sławy polskich skrzydeł składamy dziś najlepsze życzenia.

Niech je więc przyjmą wszyscy pracownicy naszego, lotniczego zakładu.



50 LAT PZL

Takie były początki

W br. obchodzimy 50-tą rocznicę powstania Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL). Znak tej firmy znany jest szeroko w świecie, zaś jej wyroby pół wieku rozświecają myśl i pracę rzesz naszych specjalistów i robotników. W cyklu kilku artykułów zaprezentujemy państwu historię, dorobek, dzień dzisiejszy i plany rozwoju rodzimego przemysłu lotniczego.

Za pioniera polskiego lotnictwa uważany jest Czesław Tański. W 1894 roku wykonał on niewielki model latający, który

wzbił się w powietrze. Był to trzeci model tego typu na świecie wyprzedzający jednak założeniami i pomysłowością ówczesny poziom w tej dziedzinie.

W 1896 roku skonstruował Tański pierwszy polski szybowiec nazwany „Lotnia” i dokonał na nim kilkunastometrowych wlotów. W 1907 roku zbudował model małego śmigłowca, a następnie interesował się projektowaniem samolotów („Łatka”).

W 1909 r. „Kółko Awiatorów” przy Stowarzyszeniu Techników wysunęło myśl budowy samolotu. W ciągu dwu lat Cz. Zbienski i St. Cywiński zrealizowali prototyp pierwszego w świecie dwupłatowca, jaki miał napędzany przez śmigło z przodu.

W połowie 1910 roku nastąpiło formalne utworzenie Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego „Aviata” mającego charakter spółki akcyjnej, której celem było zorganizowanie szkoły pilotów oraz warsztatów lotniczych na Polu Mokotowskim. Szybko rosła rzesza entuzjastów lotnictwa, ukazywały się pierwsze książki i czasopisma o tej tematyce. W warsztatach uruchomiono licencyjną produkcję samolotów Farman-IV (po przeróbkach Farman-Aviata) oraz Farman VII i Bleriot XI. Na początku 1912 roku rosyjskie władze zabroniły zlikwidowały „Aviatę” a jej majątek przejęła armia carska. Dnia 9.11.1918 r. grupa studentów opanowała lotnisko mokotowskie przejmując hangary, warsztaty i magazyny z dużymi zapasami sprzętu. Jeszcze w tym samym roku utworzono Centralne Warsztaty Lotnicze podległe lotnictwu wojskowemu, których kadre stanowili technicy rekrutujący się z „Aviaty”, wojsk zaborczych oraz wytwórni samolotów „Refla Militarwerkstaten-Albatros” i warsztatów remontu silników działające w latach 1916-17.

W latach 1919-20 kilkuset pra-

cowników wyremontowało tu 544 samoloty i 486 silników oraz wykonało 516 śmigieł. W 1919 r. inż. K. Słowik zbudował samolot stanowiący kopię niemieckiej konstrukcji „Hannover-Roland CL-II” jednak zastoso-

wany, nim silnik zbyt dużej mocy stał się przyczyną tragicznego wypadku podczas oblotu obserwowanego przez marszałka Józefa Piłsudskiego co wpłynęło poważnie na jego późniejszy negatywny stosunek do lotnictwa. W 1926 r. rozpoczęto realizację prototypu dwumiejscowego dwupłatowca liniowego WZ-VIII „DE ZE PE” konstrukcji inż. Wł. Zalewskiego, lecz będący na ukończeniu samolot uległ przypadkowemu uszkodzeniu i nie został już naprawiony. Do połowy lat dwudziestych CWL montowały, remontowały i odbudowywały konstrukcje angielskie, francuskie i włoskie. Pierwszym samolotem produkowanym seryjnie był szkolny „Hanriot H-28” — zbudowano ich w latach 1925-28 około 100 sztuk. W 1926 r. uległa likwidacji fabryka „Franco-Pol” i CWL przejęły po niej „ruraw licencyjne na samolot myśliwski „Spad-61” (wraz z oprzyrządowaniem), którego w roku następnym wyprodukowano w ilości około 50 egzemplarzy. Z CWL przekazano zarazem do powstałych w 1927 roku w miejsce „Franco-Polu” Polskich Zakładów „Skoda” wytwarzanie „silników lotniczych.

W 1926 r. został oblatany prototyp samolotu liniowego inż. Wł. Zalewskiego oznaczony WZ-X a potem wykonano 5 sztuk wyposażonych w różne silniki i śmigła. Miał on wejść do produkcji seryjnej ale wobec zakupu w Francji znacznej liczby samolotów „Breguet-XIX” nie doszła ona do skutku. Innym nie zrealizowanym projektem tego konstruktora w tym czasie był trójsilnikowy ciężki bombowiec WZ-IX „Pteranodon”. Udana (Dokończenie na str. 3)

ROBOTNICZE PORTRETY

Marian Lelakowski

W pierwszej dekadzie sierpnia br. złożyliśmy reporterską wizytę w popularnym okraglaku, odwiedzając stanowiska lakierników. Kiedy spyaliśmy o najciekawszych w zawodzie mistrz Józef Bordoł po krótkim namyśle rzekł głośno i dosadnie: U nas wszyscy pracują ambitnie i rzetelnie, a jeżeli o tych najstarszych stażem chodzi to porozmawiajcie sobie z Lelakowskim. To fachowiec jak się patrzy...

Rekomendowany przez mistrza lakiernik śmigłowców Marian Lelakowski nie dał się długo prosić i wnet rozpoczął ciekawą opowieść o życiu i pracy.

— Swoją start życiowy rozpocząłem od robót kwasoodpornych w Państwowym Przedsiębiorstwie Budowlanym w Szczecinie w początkach 1954 roku. Po pewnym czasie dowiedziałem się, że organizowana jest budowlana ekipa wyjazdowa do Świdnika, w którym powstał zakład lotniczy. Nie namyślając się wiele zaryzykowałem, dołączyłem się do

grupy szczecińskich imigrantów i podpisałem umowę o pracę. W kilka dni później byliśmy już na miejscu. Pierwszy okres pobytu w Świdniku pozostał na długo w mej pamięci, a zwłaszcza muirowany barak przy domu kultury szumnie zwany wówczas hotelem robotniczym. W pokoju w którym mieszkaliśmy stało 14 łóżek, tyle samo krzeseł, stół i żelazny piecyk. W pomieszczeniu tym spało kilkunastu zdrowych i silnych jak dęby chłopców. Innymi słowy ile głów tyle charakterów. Każdy z nich poza pracą zawodową miał swoje prywatne życie i kłopotów niemal. Nie też dziwnego, że działali się tam różne historie. Były dni spokojne, lecz bywały także i bardzo gorące.

Praca na budowie nigdy mnie zbytnio nie pociągała, chwyliłem się przeto za ślusarkę w wydziale kierownika mgra Zbigniewa Jaroszewicza. Przez jakiś czas moim kierownikiem był również inż. Stanisław Bujalski. Następ-

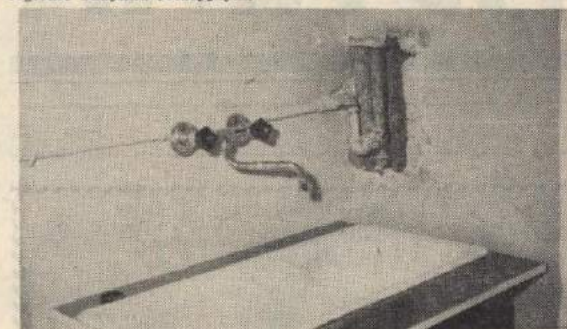
nie pracowałem jako mechanik lotniczy aż wreszcie zdecydowałem się zostać lakiernikiem. Dziś nie zamienilibym już tego zawodu na inny, aczkolwiek 9 lat pracy w starej lakierni dało mi (Dokończenie na str. 3)



fol.: M. Płaczekowska

KOWAŁ ZAWINIŁ CYGANA POWIESILI

Jest ich 147. Czekali długo z charakterystyczną dla młodości niecierpliwością i nadzieją zmiany na lepsze. Wreszcie nadszedł upragniony dzień: 19 lipca zjechałi licznie zaproszeni goście i przedstawiciele władz których zaproszono by podnieśli rangę wydarzenia. Była telewizja, przemówienia, radość i zadowolenie. 147 młodych rodzin otrzymało klucze do własnych (wreszcie!) mieszkań w pierwszym w regionie budynku rotacyjnym.



Wcześniej losowano numery mieszkań. Te usytuowane na drugim, trzecim i czwartym piętrze losowaniu nie podlegały. Otrzymały je ci, którzy w czynnie społecznym pracowali przy porządkowaniu bloku. Jak mówiono w spółdzielni mieszkaniowej bez społecznej pomocy nie byłoby możliwe oddanie bloku w tym terminie. Rzeczywiście, ZSMP-owcy przepracowali tam 1200 godzin wykonując część ciężkich i najbardziej „kłopotliwych” prac wykończeniowych.

Wielu młodych podczas uroczystego wręczenia kluczy przeżywało autentyczne wzruszenie. Pierwsze w życiu własne mieszkanie, którego brak odczuwali szczególnie dotkliwie od momentu gdy byli we troje czy nawet czworo...

Cieszyło ich gdy o ich domu mówiono, że jest jak na Świdniku wyjątkowy: dziesięciopiętrowy z osobową i towarową windą, hydrofornia, zsypani — słowem komfort po spartańskich warunkach w hotelu robotniczym. Nie dziwiła więc specjalnie nawet wysokość czynszu — który jest ponad dwukrotnie wyższy niż w podobnych mieszkaniach „zwykłych” budynków. Wiedzieli już i zaakceptowali fakt, że za rzeczy w wyższym gatunku płaci się więcej. Jednak już pierwsze zetknięcie się z własnym mieszkaniem nie dało większości z nich poczucia luksusu i studziło nadzieje jak wlały z nienacką na głowę kubel zimnej wody. Bałagan panujący wokół budynku, gruz, pęcznizowane deski, części prefabrykatów był charakterystyczny dla placu budowy. Wejście i

długi ciemny, zagracony korytarz prowadził do windy, która oczywiście też jeszcze nie działała więc już na ósmym piętrze ludzie choć młodzi dostawali za-



dyszki. Najgorzej było znosić rzeczy. Zdarzało się, że „ładowali” o dwa poziomy za daleko, mylili się w odliczaniu pięter, wracali. Numery mieszkań na szczęście już były. Jednej z rodzin towarzyszyłam 21 lipca br. podczas pierwszej wizyty w ich mieszkaniu...

„O jej jaka szczelina — źle dopasowane do futryny drzwi...” w ich centrum okrągły otwór, pew-

nie żeby można było już zarzucić do środka Weszli — zamiast tańca radości — cisza... Nie widać z czego jest podłoga tak brudna, części szyb brak, za to te które są — dość szczerze zamalowane. Brak prądu, więc w łazience niewiele widać, ale rozbita muszla zauważyli. Plama na suficie, dziura w ścianie, balkon się nie otwiera, za to okna nie można zamknąć. Pęknięta listwa obudowy zlewomywaka, urwane drzwi szafy... To mieszkanie, nie było jeszcze najgorsze. W innych zastałam wystające z sufitu druty, rozkute ściany, łazienki z kałużami wody. Przez następny tydzień jeszcze nie było gazu, prądu, często i wody. Ktoś wychodząc z trudem na górę w przerwach na odpoczynek ołowkiem ponumerował piętra. Blok już tętnił życiem. Niektórzy złorzeczając jeszcze brali się do pracy, ci, którzy musieli czekać, tropili ekipy fachowców, którzy mieli jeszcze murować, malować, poprawiać. Fachowcy przychodzili oglądać i narzekali że brak materiału, czasu, narzędzi, mówili że nie da się zrobić, bo... Zaw sze jakiś powód się znalazł.

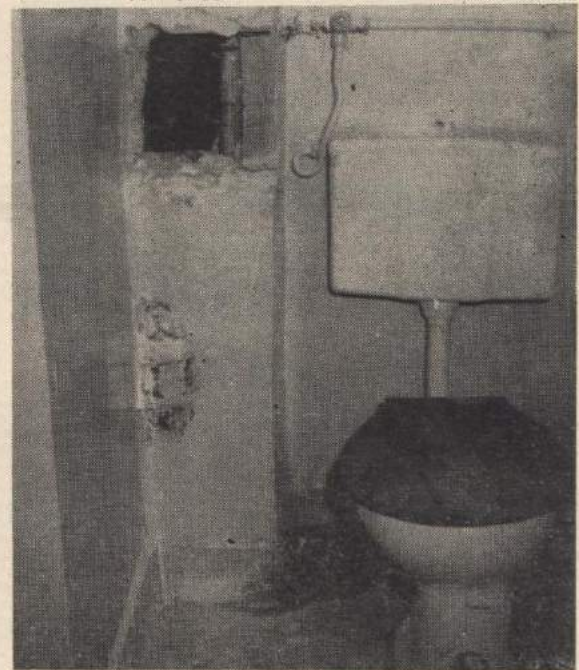
Ponieważ każdemu zależało na czasie szybko ustalili się „cennik na usługi” i za usunięcie byle jakiej usterki trzeba było płacić — 50, 100, 200 zł. Jeszcze w kilka dni później windę takim załącznikiem też jak się okazało można było uruchomić mimo, że nadal wisiały nad nią tabliczki głoszące iż zbliżanie się do szybu grozi śmiercią lub kalectwem, ale w ten sposób udostępniona winda nawet osobowa przewozić mogła wszystko i szafy i wersalki... Później tylko narzekano na mieszkańców, że ja nieumiejętnie eksploatują i na skutek tego trzeba ciągle wymieniać bezpieczniki.

W spółdzielni mówią, że przyczyną braku prądu i gazu jest to, że nie zdążyli przygotować

umów, a braku wody awaria. Inżynierowie niefelaknie budowlani twierdzą, że „po prostu zabrakło czasu by uporządkować”. W dziale mieszkaniowym WSK natomiast dowiedziałam się, że jest wszystko w porządku.

Innego zdania są tylko mieszkańcy. Twierdzą, że ich się nabiera, że oni zobowiązani swoich dotrzymują, a na ich protesty jest tylko jedna odpowiedź — nie podoba wam się, to zrezygnujcie! Czy dlatego, że mieszkań brak, musimy godzić się z niechlujstwem ich wykonawców i niesumiennością ze strony administracji? Czym tłumaczyć zaistniały „brak czasu” skoro termin oddania budynku był już trzykrotnie odraczany?

Maria Balicka



Zdjęcia: M. Piaseczewska

Ty też będziesz na urlopie

Jak co roku w okresie letnim pracownicy najliczniej wybierają na urlopy wypoczynkowe. Chęć odpoczynku w lipcu i sierpniu uwarunkowana jest wieloma czynnikami. Lato sprzyja różnorodnym formom wypoczynku, daje możliwość spędzenia wolnego czasu wraz z dziećmi cieszącymi się akuratem wakacjami. Wiadomo jednak, że nie wszyscy pracownicy mogą otrzymać urlop w tym właśnie okresie, przecież zakład nie został zwolniony z wykonywania zadań planowych.

W 1978 roku załoga naszego przedsiębiorstwa ma do wykorzystania około 72 tysięcy dni urlopowych z tego zaplanowano ponad 29 proc. na miesiące letnie. Ponieważ ustalając wskaźniki wykorzystywania urlopow jednocześnie zmniejszono zadania planowe o odpowiedni wskaźnik, to z wykonywaniem planów wydziały produkcyjne nie powinny mieć kłopotów. Z różnów przeprowadzonych z kierownikami wydziałów wynika, że urlopy wypoczynkowe nie dezorganizują produkcji, problemy natomiast wynikają z braku pełnego zatrudnienia. Gdyby pracownicy nie wykorzystali nawet jednego dnia urlopu i tak część załogi musiałaby pracować w większym wymiarze godzin, by wykonać zadania założone przecież na pełne zatrudnienie.

Trochę inaczej przedstawia się sytuacja w planach obsługi tech-

nicznej wydziałów i administracji, tutaj trzeba koleżankę czy kolegę odpoczywającego po prostu zastąpić. W tych działach zadań nie można zmniejszyć, trzeba je wykonywać na bieżąco. Nie sposób zostawić w biurze technologicznym opracowań na przyszły miesiąc, bo to spowodowałoby przestój w wydziałach produkcyjnych. Do takiej sytuacji zaś nie może dojść i mimo iż

pracownikom przysługuje wypoczynek od pracy, to jednak zakład w którym pracujemy takiego urlopu nie posiada. Dlatego chyba powinniśmy wykazać tę dobrą wolę i zrozumieć zwierzchników, którzy wymagają od nas podwójnej pracy, przecież my również będziemy na urlopie i nasza praca ktoś musi też wykonać.

I.W.

Pożegnanie



foto: M. Piaseczewska

Po czterdziestu latach pracy zawodowej odszedł na emeryturę inż. Jan Kosiński — specjalista metalurg, pracownik działu głównego technologia a nasz długoletni współpracownik. Obok wielu osiągnięć zawodowych za które otrzymał liczne nagrody inż. Jan Kosiński jest działaczem społecznym. Rozległość jego zainteresowań, żarliwość i bezkomp-

romisowość w obronie słusznych spraw budzi uznanie i szacunek. Za całokształt osiągnięć zawodowych i społecznych inż. Kosiński został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Dołączamy się do wielu dobrych życzeń zdrowia i pomyślności, które składali mu współpracownicy i wierzymy, że współpracować będziemy nadal.

Zmiany systemu projektowania

Właściwie każde z ludzkich dzieł musi dziś być poprzedzone projektem. Prowadzący prace ludzie o wysokich kwalifikacjach — ich wkład w duży stopień decyduje o pożytku z naukowych dokonań, o skuteczności postępu w sferze techniki.

Od lat znane były wady naszego systemu wprowadzania nowoczesności do gospodarki praktyki. Nadmierny ciężar maszyn, budowli, asykurancie rozwiązań w wielu obiektach inwestycyjnych, rozdymanie kosztów — to najczęściej powtarzane zarzuty pod adresem biur projektowych. Biura tłumaczyły się z kolei nadrzędną wobec nich siłą —

preferencjami ekonomicznymi, czyli... najłatwiejszymi sposobami zwiększania własnych zarobków. I rzeczywiście, wobec ustanowienia proporcjonalnej zależności między wielkością kosztu inwestycji a opłatą za projekt, najłatwiejszym sposobem osiągnięcia wysokich zarobków stało się projektowanie powodujące... zwykłe koszty.

W taki to sposób, wbrew społecznym interesom, powstał doping do używania najdroższych materiałów, najkosztowniejzych technologii i konstrukcji. A ponieważ całe budownictwo także było zainteresowane w możliwie (Dokończenie na str. 3)

50 LAT PZL

TAKIE BYŁY POCZĄTKI

(Dokończenie ze str. 1)
konstrukcje doświadczalna tego okresu był samolot kpt. A. Siłowicza, którym jednak władze lotnicze się nie zainteresowały. W ramach popierania działalności amatorskiej w latach 1925-27 zbudowano w CWL niewielki jednomiejscowy dwupłat D-1 „Cykacz” pomysłu J. Dąbrowskiego, prototyp samolotu JD-2 J. Drzewieckiego (zrobiony później w ilości kilku sztuk przez Sekcję Lotniczą Politechniki Warszawskiej) oraz dwumiejscowy dwupłat ST-3 B. Skrabu wzorowany na samolocie „Breguet-19”. W latach 1925-27 dokonano przeróbek samolotów „Potez-15”, „Breguet-14” i „Farman F-68” przystosowując je do rozpylania sproszkowanego chemikaliu lotniczego. Studenti z Sekcji Lotniczej PW zbudowali w CWL w latach 1922-25 szybowce SL-1 „Akar” konstrukcji A. Karpińskiego, SL-2 „Czarny Kot” J. Dąbrowskiego i SL-3 Z. Puławskiego. Na przełomie lat 1927-28 dokonano reorganizacji Centralnych Warsztatów Lotniczych. Stały się one wytwórnią płatowców o charakterze samodzielnego przedsiębiorstwa, która przyjęła nazwę — Państwowe Zakłady Lotnicze (PZL) w Warszawie.

edn. J.T.

Kubuś-Fatalista i jego Pan

Dobiegł końca dzień 23 czerwca 1978 r. W wydziale mechanicznym kończyła pracę druga zmiana. Około godziny 22.50 kierownik, który przyjechał własnym samochodem trzecie gospodarskim okiem na swoje podwórko zobaczył, że o tej porze jeden z jego pracowników już się myje. Pracownik został cofnięty z powrotem na halę produkcyjną z ostrym zwrotem uwagi, iż praca kończy się dopiero za 10 minut. Ślusarz, absolwent zakładowej szkoły zawodowej pracujący tu mniej niż rok a więc będący w okresie adaptacji społeczno-zawodowej posłusznie skończył pracę po 23.00. Poszedł do umywalni, szatni, przebrał się, wyszedł poza bramę — autobus już nie było. Autobus z pracownikami już odjechał. Nasz Kubuś-Fatalista ma do domu bagatela, 38 kilometrów. Stojąc tak przed zakładem dostrzegł skierowany na siebie wzrok pana kierownika wsiadającego do samochodu. Kierownik odjechał. Była noc. Co chłopiec miał robić? Położył rower i pojechał 38 kilometrów do domu, natomiast nazajutrz złożył podanie o zwolnienie z WSK. Właściwie można to zostawić bez komentarza, czytelnikowi zostawiając odpowiedź na pytanie — kto zwinął pracownika czy kierownik?

Pokuszę się jednak o przedstawienie niektórych faktów. Obiegowa opinia głosi, że ludzie odchodzą z WSK jedynie z powodu warunków pracy i braku mieszkań. Nasz Kubuś-Fatalista zarabiał około 1600 zł ale wiedział, że w miarę zdobywania wprawy będzie zarabiał więcej. O mieszkanie też mu nie chodziło. Dlaczego się zwolnił? Statystyczne analizy ujmą jeszcze jednego pracownika odchodzącego na własną prośbę. Jeszcze nie raz i nie dwa usłyszymy jak trudno zatrzymać jest pracownika po ZSZ. Jeszcze nie raz kierownicy będą narzekać na brak wykwalifikowanej kadry. Znowu sięgniemy po „Program działania w zakresie zatrudnienia i adaptacji społeczno-zawodowej młodych pracowników” aby zobaczyć co robi zespół do spraw adaptacji, czy choćby po to by napisać sprawozdanie co się robi w tym kierunku. Przynajmniej działania w tej dziedzinie są podejmowane ale co może dzia-

łać zespół gdy tam, gdzie następuje rzeczywisty proces adaptacji (niezależnie od tego jak ten proces nazwiemy czy adaptacją czy przystosowaniem, czy wrastaniem) będzie jedynie bezduszną biurokracją, co dadzą odgórne choćby najmądrzejsze nakazy?

Bardzo ważna jest oczywiście właściwie pojęta dyscyplina pracy. Jednakże zbyt często widzimy ją zbyt wąsko czy utożsamiamy jedynie z pracą garstki ludzi zajmujących małe pokójki w biurach na parterze. Ideałem jest by każdy pracownik miał wykształconą wewnętrzną dyscyplinę, której miernikiem nie jest jedynie punktualne odbijanie karty zegarowej.

To kształtowanie właściwej postawy dyscypliny pracy jest procesem długim, uciążliwym i jak przytoczony przykład wykazał często ponad siły tych, którzy zań winni odpowiadać. Bo dlaczego ten ślusarz odszedł z zakładu? Dokąd poszedł? Wykształciliśmy ślusarza — mawia listonosza bowiem w pobliżu jego miejsca zamieszkania nie ma innego przemysłowego zakładu, aby mógł pracować swoim zawodem. Nie może wyjechać i zostawić samotnej matki. Sądzę, że wystarczyłoby aby kierownik znał sytuację podwład-

nych, by zorientował się, o której odjeżdża autobus odwożący ludzi z drugiej zmiany? Czy po fakcie kierownik porozmawiał z pracownikiem, czy też w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku (mam plus za dyscyplinę, złapałem pracownika w umywalni przed 23.00) spokojnie pracował dalej? Śniło mi się, że kierownik zorientowawszy się, iż nie ma już autobusu zaproponował pracownikowi odwiezienie do domu. Wiem, że być kierownikiem to ciężki kawałek chleba, wiem, że każda praca wymaga trudu, ale wiem również i to, że żadne, choćby najpiękniejsze programy, że żadne polecenia odgórne nie spowodują same przez się dobrej atmosfery pracy. Na każdym zebraniu, przy każdej okazji słyszę o dbałości o dobrą atmosferę pracy, gdyż zła zatrzuwa życie człowieka bardziej niż spaliny i papierosowy dym. I może nie „byłoby tego artykułu gdybym nie był ostatnio świadkiem takiej scenki: „Nie mam czasu, nie zawracaj mi głowy, gdyż muszę „im” dać sprawozdanie na temat stosunków międzyludzkich, znowu się czeplają” — powiedział kierownik wypraszając pracownika za drzwi.

Largon



Oni dzisiaj obchodzą swoje święto.



Montaż śmigłowca to robota niezwykle pracochłonna, skomplikowana i odpowiedzialna.

ZMIANY SYSTEMU PROJEKTOWANIA

(Dokończenie ze str. 2)
największym „przerobie”, stąd skutki, odległe od światowych rozwiązań i od społecznych potrzeb.

Sytuacja w części biur projektowych poprawiła się po ustanowieniu nowych zasad wynagradzania uzależniających fundusz płac dla projektantów od wydajności pracy. Ta wydajność obliczana jest z kolei jako wynik sprzedaży prac projektowych — podzielony przez liczbę zatrudnionych przy tym pracowników.

Tak więc, mimo tej eksperymentalnej korekty i w tym przypadku pomiar wydajności pracy intelektualnej odbiegał od jej rzeczywistej wartości. Ponadto projektanci w większości biur nadal byli premiowani zależnie od wartości przerobu, a sama premia dorównywała zarobkom podstawowym. W innych środowiskach projektanckich wycenę uzależnia się bądź od czasu pracy na wykonanie dokumentacji, bądź od objętości. W pierwszym przypadku częstym objawem bywa przekierowanie czasu przygotowania projektu, w drugim — mnożenie dokumentacji, wielokrotne rysowanie każdego szczegółu na „formatkach”. Mieszane formy rozwiązań ekonomicznych, stosowane wobec działalności intelektualnej, przyniosły niewielkie skutki. Mówiąc bez euforiki: projektantom najbardziej opłaca

się robienie projektów (hut, kopalni, fabryk, osiedli mieszkaniowych) najkosztowniejszych ponieważ to daje najwyższe zarobki.

Oczywiście, ani społeczeństwo, ani kierownictwo nie jest bezsilne wobec praw ekonomicznych wywierających wpływ na postęp techniczny, na koszty tego postępu. Wprowadza się obecnie nowe zasady wyceny prac projektanckich, nowy cennik, wiążący wynagrodzenie z efektywnością produkcji projektowanego obiektu, np. z wydajnością mierzoną w jednostkach naturalnych, w tonach na metr, w sztukach, megawatach, w powierzchni użytkowej itp. W tym układzie wycena projektu, a więc zarobki projektantów są efektem umowy o dzieło, zobowiązującej do przygotowania określonej wielkości produkcyjnej, usługowej, czyli użyteczności — fabryki, osiedla, trasy komunikacyjnej, pawilonu usługowego — zamiast kosztów. Nowy cennik prac projektowych premiuje dzieła o najwyższej, społecznej użyteczności. Niestety, zaledwie kilkanaście ważniejszych jednostek projektowych w różnych branżach przystąpiło do pracy według zmienionych zasad. Całe działy naszego przemysłu — między innymi tak ważne jak maszynowy i chemiczny — nie zdecydowały zmienić systemu projektowania.

Projektowanie, skupiające ludzi o wysokich kwalifikacjach, to jedna z ważniejszych branż naszej gospodarki, decydującej o pożytkach z postępu naukowego i technicznego. Zastosowanie postanowień XII Plenum do tej sfery działań wydaje się zadaniem najpilniejszym.

Robotnicze portrety

Marian Lelakowski

(Dokończenie ze str. 1)
się porządnie we znaki. Obecnie mei koledy i ja pracujemy w jakichś innych rzec by można dogodnych warunkach. Wspominam o kolegach gdyż pracujemy zespołowo. Brygada nasza wyrabia przeciętnie 120 proc. normy a co chyba nie mniej ważne znaliśmy wspólny język. Na jak długo związałem się z zakładem?

— Raczej już na stałe. O powrocie do Szczecina nie ma mowy. Stabilizacja życiowa, wygodne mieszkanie, dwie dorosłe córki, Grażyna i Janina — czyż można jeszcze czegoś więcej wymagać? A jeżeli tak to chyba tylko zdrowia. Gdyż skarb to nieoceniony.

Rozmawiał i notował
M.K.

Człowiek w „czarnej komorze”

Narzekać na hałas, na nadmiar atakujących nas zewsząd informacji... A co będzie, jeżeli odizolujemy się od wszelkich bodźców? Grupa uczonych z uniwersytetu w Montrealu, wspólnie ze studentami przeprowadziła eksperymenty z wykorzystaniem tak zwanej „czarnej komory” — pomieszczenia, do którego nie docierają absolutnie żad-

ne dźwięki, a poddawany badaniom człowiek przebywa w zupełnej ciemności. Na wnioski nie trzeba było długo czekać. Stwierdzono, że dłuższe przebywanie w takich warunkach obniża sprawność umysłową człowieka i zmniejsza „ślad” obcowania z innymi ludźmi oraz kontaktu z ja i innymi informacjami.

Mi-dym ludziom, którzy prze-

czas dłuższy przebywali w „czarnej komorze”, dano potem do czytania... stare, nieaktualne tablice kursów giełdowych, które nikomu nie mogły już interesować. Studenti jednak, „glodni” informacji, zaczęli je studiować z wielką ochotą. Stwierdzono, że im dłużej ktoś przebywał w izolacji — tym większą przyjemność sprawiło mu czytanie kolumn cyfr pozbawionych wszelkiego znaczenia.

Uczni próbują wyciągać z tego praktyczne wnioski. Badania takie prowadzone są zresztą także w kompleksie prac związanych z przygotowywaniem do lotów kosmicznych — na orbitach problem samotności występuje z wielką siłą. Tym razem jednak w ramach eksperymentów, o których mowa, sformułowano hipotezę, że prawdopodobnie po okresie izolacji, gdy występuje głód informacji, człowiek, któremu się je potem dostarczy — łatwiej je sobie przyswoi.

Słuszność tej hipotezy postanowiono sprawdzić na grupie palaczy tytoniu. Najpierw wywo-



Śmigłowiec Mi-2 może służyć i do takiego przenoszenia ładunków.

(Dokończenie na str. 5)

KRAJOZNAWCZE wedrownik WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Leśne rozmowy

Las należy rozumnie eksploatować. O tym każdy wie. Jednak jak to się robi? Z tym pytaniem zwróciłem się do gajowego lasu Rejkowizna położonego między Świdnikiem a Lublinem, Franciszka Sysy.

Wycinać według logiki i sadzić nowe drzewa — pada odpowiedź. Aby się o tym przekonać udajemy się na koniec lasu, gdzie dokonuje się wyrebu, a nieopodal znajdują się uprawy leśne, mówiąc fachowo.

red. — Co decyduje o tym, że należy drzewo ściąć?

F.S. — Przede wszystkim wiek. Nie wolno rozpocząć wyrebu za wcześnie, gdy drzewo intensywnie rośnie. Taka pomyłka przynosi duże straty. Na przykład dąb powinien mieć około 150 lat. Innymi czynnikami jest stan zdrowotny drzewostanu. Zdarzają się masowe plagi szkodników wtedy nie ma rady, trzeba wycinać wszystko by ratować las.

red. — Te duże, trawiaste, bezdrzewne polacie nie były przypominają knieje. Co to jest?

F.S. — Są to tzw. uprawy leśne. Rosną tam młode drzewa. Jesienią, jawnymi i modrzewie. Obecnie prowadzimy tam prace związane z odkrywaniem sadzonek by udostępnić im więcej światła. Jest to żmudna praca polegająca na odszukaniu drzewek i wydeptaniu wokół nich trawy. Prace te są utrudniane przez ludzi, którzy poszukując małych drzewek i niszczą te małe niezbyt widoczne rośliny. W ciągu dwóch ostatnich lat mieliśmy dwa pożary. Sucha trawa bardzo łatwo się pali. My podejrzewamy podpalenia. Chociaż chcielibyśmy żeby tak nie było. Po pożarach trzeba było na nowo orać i sadzić drzewka.

red. — Za ile lat będzie można w tym miejscu chodzić na grzyby, a za ile prowadzić wyręb?

F.S. — Na grzyby chodzić będzie można już za 40 do 50 lat. Natomiast wyręb nie wcześniej jak za 100 do 180 lat!

Diękuję za rozmowę i życzę by małe kilkunastocentymetrowe sadzonki rosły jak najżybciej.

(rot)

Spotkania przyjaciół

Do tradycji już weszło organizowanie spotkań przyjaciół. Tak też jest w roku bieżącym, w miesiącach lipcu i sierpniu zaplanowanych jest 10 spotkań

Kto był w Iskrze 17 lipca br. miał okazję usłyszeć oryginalne melodie uzbeckie w wykonaniu artystów radzieckich, uczestników wycieczki. Spotkanie ku za-



młodzieży polskiej i radzieckiej organizowanych w klubie ZSMP Iskra przez ZZ ZSMP, organizację młodzieżową i studentów.

dowoleniu obu stron zakończyła wesoła dyskoteka trwająca do późnych godzin nocnych.

S.T.

Taaki grzyb!



Ten grzyb ważył 1,20 kg. a znalazł go w lesie niedaleko Popołowic mechanik z laboratorium prób i badań stoiskowych Józef Tyburski. Zjemy wszystkim podobnych okazów!

fol.: T. Sugier

Zapraszamy na Roztocze

Nasz Zakładowy Oddział PTTK organizuje szereg imprez łączących przyjemne z pożytecznym. Z wypoczynkiem wszakże można

łączyć naukę co w turystyce jest bardzo często praktykowane, czy prace — jak jest to w przypadku imprez związanych z akcją „Zamość dziś i jutro”. W tej dziedzinie mamy już piękną tradycję. Pracownicy WSK mają bowiem na swoim koncie już ponad 2,5 tys. godzin przeprowadzonych w czynnie społecznym przy renowacji zamojskiej Starówki z czego 400 przepracowali w bieżącym roku. Wyjażdżając do Zamościa to oczywiście zwiedzanie pięknego renesansowego miasta a także wycieczki po rozległych uroczyskach, zwiedzanie zwierzyńceńskich stawów i chwila zadumy nad słynnymi już szumami w Soscu. Tak było i tym razem gdy w lipcu grupa młodzieży pod przewodnictwem Mariana Maliszewskiego, ośmiokrotnego uczestnika akcji Zamość odnawiamy srebrną odznaką Budowniczy Zamościa po 4 godzinach pracy przy wykopaliskach łączących zamojskie Placówki z Bramą Lubelską znalazła się nad Tanwią.



Grupa studentów odbywających praktyki w WSK-Świdnik wykonywała wykopy w pobliżu Bramy Lubelskiej. fot.: M. Bałucka

W imieniu ich wszystkich zapraszamy na Roztocze. Maria Bałucka

POLECAMY TRASY WYCIECZKOWE

DYS I OKOLICE

Okolo 4 km za Elizówką — ostatnim przystankiem przy szosie Lublin — Lubartów leży miejscowość Ciecieryn. Dojazd tam jest łatwy gdyż można wybrać PKS lub PKP. Dla posiadaczy czterech lub dwóch kółek nie sprawi on żadnych trudności. Cóż jest tam ciekawego?

W Ciecierynie należy skręcić tuż przed szkołą w prawo w kierunku toru kolejowego. Po przebyciu około 200 m połączy drogą z prawej strony ukaże się wlot w labirynt wąwozów pochodzenia polodowcowego. Mają one dziwne kształty niespotykane gdzie indziej na Lubelszczyźnie. Brzozy porastają krzewy oraz kwiaty łukowe. Dna niektórych odnóg są szerokie i płaskie. Można tam w słoneczny dzień spokojnie biwakować i korzystać z promieni słonecznych.

Skręcając z szosy w kierunku przedwinnym — w lewo za wskaźnikiem drogowym „Dys” po 1,5 km znajdziemy się w tej miejscowości.

Droga biegnie wzdłuż rzeczki o nazwie Ciemięga. Pieszy turysta może tu dotrzeć za znakami szlaku turystycznego kołokręgiem. Szosa przecina ten szlak w Ciecierynie na moście nad Ciemięgą. Idąc lewym brzegiem w kierunku zachodnim dochodzi się do centrum wsi Dys.

(Dokończenie na str. 6)

Maluchem do Bułgarii

Wróciłem z rodziną z Bułgarii z czasów wymiennych i odrobina urożeń chce się podzielić z naszym społeczeństwem. Może niektóre uwagi i spostrzeżenia przydadzą się w przyszłości wyjeżdżającym, jak również organizatorom. Od dawna nosiłem się z zamiarem wyjazdu za granicę naszego kraju. Kusila mnie ciekawość zobaczenia czegoś nowego, innego niż to, co widuję na co dzień. Totem z radością przyjąłem wiadomość, że można wyjechać w ramach wymiany międzykrajowej na wczasy do Bułgarii.

Jest niedziela 11 czerwca 1978 r. godzina 5 rano. Z bijącym

sercem wsiadam do Fiata 126P. Odczuwam sporą treść, chociaż staram się nie okazywać tego rodzinie. Dużo myślę tłocz mi się do głowy. Jak sobie poradzę na trasie? Czy „maluch” nie zawiedzie? Czy dzieci wytrzymają trudy podróży? Ślask ma 9 lat ale Ania jest mała, ma za ledwie 3 lata. Staram się jednak optymistycznie patrzeć w przyszłość. Albo, moja żona, jak zwykle opanowana, spokojna — to mnie podtrzymuje na duchu. Po upewnieniu się, że wszystko co niezbędne jest w „maluchu” — ruszamy. Świdnik a z nim nasz dom, znajomi, przyjaciele zostają coraz dalej. Na granicy w Barwinku jesteśmy o godzinie 9,30. Tankujemy paliwo, krótka

odprawa i wjeżdżamy do Czechostawacji, gdzie spotykamy małego kolegę o nazwie Świdnik. Z okien samochodu wygląda ładnie, ale gdzie mu tam do naszego. Granicę węgierską przekroczyliśmy o godzinie 13,50. Szosa równiutka bez większych wzniesień. O godzinie 18,00 mijamy Dobreczyn, miasto zaprzyjaźnione z Lublinem. Jeszcze 80 km i granica węgiersko-rumunowska. Przed samą granicą jest camping. Za 40 forintów wjeżdżamy na teren strzeżony i robimy namiot. W pobliskiej restauracji odbywa się wesoła zabawa. Gra orkiestra cygańska, jest fajnie. Nie możemy jednak być tam długo gdyż jutro musimy wstać wypocząć. Za nami 640 km ale przed nami 650 przez górzystą Rumunię. Wyruszamy rano o 7,30. Mijamy Oradeę i drogą E15 a potem E15A kierujemy się na Bukareszt. Trasa wspaniała. Nawierzchnie dróg dobre. Dokoła niepowtarzalne widoki. Nie potrafimy tego opisać co czuliśmy wszyscy widząc przepiękne górskie krajobrazy. Mijamy góry skaliste, to znów zalesione góry barwione się w słońcu, to znów topiące się w chmurach. Są czujące a jednocześnie budzące w sercach lek. Wspinaliśmy się krętymi, bardzo krętymi drogami wysoko nad doliny, w których rwa spienione i szumiące rzeki i strumyki. Po wjechaniu na najwyższe punkty drogi zatrzymujemy się by choć przez chwilę móc popatrzeć na urokliwe widoki, a wszystko to zostawia w pamięci niezapomniane wrażenia. Zjeżdżamy potem pięknymi serpentynami w dół przez długie kilometry by za chwilę znów się wspinać wysoko, wysoko coraz bliżej chmur. Na liczniku przy-

bywa kilometrów. Dzieci czują się dobrze. Ślask nie chce spać wcale, wszystko go interesuje. Ania w ciągu dnia zasypia dwa razy, a śpi słicznie, swoim dziecięcym, bezbrzydkiem snem. Słuchamy radia, które jako jedyne bezpośrednio łączy nas z krajem. Lecz z czasem i ono milknie. Albo okazuje się niezastąpionym pilotem. Z mapami w ręku u kierunkowuje jazdę, zapisuje ciekawskie momenty. Ja choć dynamicznie — jadę ostrożnie, zbyt cenny wiozę „ladunek”, który bezgranicznie mi zaufa. Po drodze staramy się jak najlepiej zobaczyć, zapamiętać. Interesuje nas i ciekawi jak mieszka, jak żyją nasi przyjaciele z krajów socjalistycznych, spotykamy zaś różnych ludzi. Mijamy wozy ciągnięte przez woły, osły i bardzo rzadko przez konie. Wozy i ich kolumny przypominają trochę obrazki z filmów kowbojskich. Jest coraz cieplej. Mijane osoby wydają się być ozięble, nie śpiące, nie sprężają, sprawiają wrażenie jakby czas dla nich się zatrzymał. Sporo uśmiechów sprawiło dzieciom śmiech pasące się w siodle i uwiązane na łańcuchach. Zbliżamy się do stolicy Rumunii. Przez Bukareszt przejeżdżamy oglądając go pobieżnie. Dalsza droga aż do granicy bułgarskiej górzysta.

W pewnej głuchej okolicy wśród gór, tuż przed zmierzchem zatrzymuje nas grupa turystów. Okłamyją nas mówiąc, że spadają nam bazele z samochodu. Nieświadomi i nieostrożni zatrzymujemy się. Na się chcą nam odebrać rzeczy. W porę jednak orientujemy się w sytuacji i ruszamy. Tym razem udaje się nam uniknąć przykrości. Posypały się jednak kabluki.

(Dokończenie na str. 6)

Jakość pracy decyduje

Plenum Komitetu Miejskiego PZPR obradując 31 lipca dokonało oceny wykonania planów społeczno-gospodarczych pierwszego półroczia w świetle zadań nakreślonych na II Krajowej Konferencji Partyniej.



Naczelnik miasta Stanisław Kucharuk dokonując oceny stwierdził iż handel wykonał półroczny globalny plan sprzedaży w 101,4 proc., choć występowały okresowo pewne braki

asortymentowe. Został także wykonany plan usług, natomiast wystąpiły opóźnienia w realizacji inwestycji. 43 proc. wykonania półrocznego planu budownictwa mieszkaniowego stwarza napięcia na froncie budowlanym, natomiast to czy w bieżącym roku zostaną one przewyższone zdecydować może o wykonaniu zadań pięcioletki. Obok mocy przerobowych i jakości pracy budowlanych na wykonanie zadań w tej dziedzinie rzutują dostawy elementów budowlanych. Dyskusja ogniskowała się wokół zagadnień, które stanowią barierę dalszego postępu społeczno-gospodarczego w mieście, jakości i organizacji pracy grup remon-

towo-budowlanych oraz aktywizacji społecznej mieszkańców Świdnika.

Tow. Wiktor Mierzicki powiedział między innymi: „Zaniepokojeni jesteśmy opóźnieniami w pracach realizacji planów więc spójrzmy skąd one wynikają? W wielu przypadkach jest to po prostu zła organizacja i niewielka wydajność pracy. Rażącem przykładem takich działań może być sprawa budowy nowej i remontu starej części szpitala, postęp prac przy planowanym pawilonie usługowo-handlowym, który już powinien być w eksploatacji czy prace gazyfikacyjne w mieście. Myślę, że zjawiska niegospodarności, społecznego marnotrawstwa musimy wszyscy potępić i piętnować propagując równocześnie postawy i wzorce pracy, które na to zasługują.

mb

Człowiek w »czarnej komorze«

(Dokończenie ze str. 3)

lano u nich głód informacji, a potem zaspakajano go, pogadankami o szkodliwości palenia. W eksperymencie uczestniczyło 72 nalogowych palaczy. Wszyscy

zerwali z nałogiem. Ale połowa z nich wróciła do papierosów, nim upłynął rok...

Badania trwają — i kto wie co jeszcze się okaże. Wiadomo wszakże, że człowiek jest stwo-

żeniem społecznym; jeżeli narzeka na nadmiar bodźców — bez nich czuje się niewyrażnie...

Każdy to może sprawdzić na sobie, choćby powróciłszy z urlopu spędzonego poza miastem...

Źle się dzieje w składzie opału

Klienci mają powody do narzekania na magazyn opału usytuowany przy ulicy Dworcowej.

Skład jest czynny do godziny 15.00. Jednak zdarza się, że jest zamykany już po godzinie 14.00. Co mają robić ludzie

pracujący tylko na pierwszą zmianę. Można by przecież przedłużać godzinę sprzedaży przez dwa lub trzy dni w tygodniu. Korzyść z tego byłaby dla obu stron. Estetyka składu też przedstawia wiele do życzenia. U wrót stoi pełen dziur obyłacy się ku upadkowi ustęp. Złośliwi twierdzą, że jest nowoczesny bo ma pełną klimatyzację — jaki klimat panuje na zewnątrz taki wewnątrz. Mimo, że są dwie bramy, otwarta jest zwykle tylko jedna. Po drugiej stronie ulicy stoi stara komórka szpecząca otoczenie. Przez szpary w drzwiach zobaczyłem, że wewnątrz leży takma i stare deski. Dawniej trzymano w niej łofiks. Teraz urządzono magazyn. Na leżałoby ten „zabytek” jak najszybciej zlikwidować.

(rot.)



Komunikacja autobusowa stanowi najwygodniejsze połączenie między Świdnikiem a Lublinem.

rot.: J. Tarajko



Niezwykle się ostatnio wzruszyłem a jednocześnie przyszło mi do głowy kilka refleksji kiedy czytałem list — podziękowanie od pana Leona Raczynskiego ze Starachowic, obecnie emeryta a poprzednio długoletniego pracownika, narządziowca w tamtejszej FSC skierowany do dyrekcji naszej wytwórni.

A oto jego treść: „Z okazji 30 rocznicy otrzymania z Rady Zakładowej ZSM Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach talonu na motocykl WSK Wasze produkcji typu M06 (nr ramy 4006, silnik 501 o nr 19703, pojemności skokowej 123 cm³, mocy 4 KM oraz obrotach 4250 na min., ciężar własny 88 kg) tą drogą chciałbym podziękować Dyrekcji, Radzie Zakładowej i wszystkim pracownikom, którzy przyczynili się do wyprodukowania tak dobrego wyrobu jaki otrzymałem przed Świętem Odrodzenia w 1958 r. Jędzę już na nim dwadzieścia lat i jest jeszcze w dobrym stanie. Oczywiście pewne części wskutek zużycia trzeba było wymienić jak np. łożyska, koła zębate łożyskowe, łańcuch, łożysko, linki gazu i sprzęgła, opony, detki,

szlifowałem także cylinder. Poza tym wszystko jest oryginalne. Trudno mi podać dokładnie ile kilometrów przejechałem na tym motocyklu ale przypuszczam że ok. 300.000 gdyż średnio rocznie przebywam 15.000 km. Raz jeszcze serdecznie dziękuję i życzę dalszych sukcesów i osiągnięć w produkcji tak dobrych maszyn jakimi są Wasze „Weski”.

Rzeczywiście sympatyczny użytkownik naszego sprzętu ze Starachowic może mieć podstawy do takiego stwierdzenia i z pewnością nie należy on do wyjątków, ale osobiście znam przynajmniej z tuzin osób, które tak

wszyscy też podobnie patrzymy na sprawę.

Przyjemnie jest zobaczyć gdzieś w świecie produkt wytwarzany w rodzimym zakładzie, zwłaszcza kiedy wyróżnia się on wśród innych zbliżonych do niego ładną nowoczesną sylwetką i funkcjonalnością. Nie ukrywamy więc czasami dumy ze swojego miejsca zatrudnienia i ludzi dzięki którym mogliśmy przeżyć to miłe uczucie. Czy ogarnia nas ono gdy widzimy wyroby świdnickiej WSK? Niestety nie zawsze. Inni robią to samo lepiej. Nasuwa się więc

mniej podświadomie do tego dążę. Chcę działać w konkretnym miejscu, w określony sposób i dla tych, a nie innych współobywateli. Stanowi to podstawę egzystencji każdej społeczności, od tego zaś jak poszczególne jednostki wywiązują się ze swoich obowiązków względem siebie, najbliższych i ogółu zależy siła i wartość danej całości we Wszechświecie. Ale zjedźmy na Ziemię! Co powoduje, że przywiązujemy się do miejsca pracy? Zawód wyuczony — w pewnym stopniu tak, sama robota — jak wyżej, układy rodzinne — jak wyżej,

dowoleniu, szanse urzeczywistnienia celów własnych oraz efektywności realizacji zadań narzeczonych. Warunkiem zasadniczym do budowy lepszego jutra jest rzetelna praca. Dlatego właśnie z taką satysfakcją czyta się list pana Leona Raczynskiego ze Starachowic.

Wcześniej czy później na terenie naszej wytwórni (lub przed) powstanie małe muzeum zakładowe. Ekspozatami z pierwszych lat jej działalności produkcyjnej z pewnością nie będzie zbyt wiele. Przypuszczam, że motocykl M06 p. Raczynskiego (prawie oryginalny i na chodzie) jest już jednym z nielicznych istniejących egzemplarzy tego typu. Dziś kiedy wykonaliśmy ponad 150000 sztuk różnych wersji, duże zainteresowanie wśród zalogi przedsięwzięcia wzbudziłby taki model sprzed lat. Proponuję namówić jego posiadacza na zamianę na nową konstrukcję i oby wytrzymała mu ona przynajmniej 20 lat...

Żyśko



Zachodni odcinek ulicy Świerczewskiego od wielu miesięcy jest rozkopany. Końca robót jakoś nie widać.

rot.: I. Wierżchoś

Przed „dzikim przejściem” przez tory kolejowe w pobliżu sklepu meblowego od dłuższego czasu leżą i rdzewieją dwa wielkie zbiorniki. Jeden ma tabliczkę z napisem „Państwowy Ośrodek Maszynowy w Kozerkach pow. Grodzisk Maz.” i uwidocznionym rokiem produkcji 1975. Ciekawe kto i po co je tam zostawił?

nym ruchem pieszym i zmotoryzowanym do czego niektóre placówki powinny się w miarę możliwości dostosować.

Przykładem może być właśnie basen. Wszystkim raczej odpowiadałoby znacznie bardziej usytuowanie wejścia i kasy przy hali sportowej jak to było jakieś roku temu jeśli mnie pamięć nie myli.

coco nasnas? cieszymartwi

Świdnicki CPN świadczy również ku uciesze wielu mieszkańców naszego miasta usługi w zakresie nabywania turystycznych butli gazowych. Szkoda tylko, że tak rzadko stacja dysponuje gazem niezbędnym do dokonywania tych operacji. Podobno wina „leży” w Lublinie...

Wielu amatorów kąpiei zwłaszcza udających się na basen razem z latorką w wózkach zaparkuje daleko od wejścia na ten piękny obiekt umiejscowiono od strony zachodniej, gdzie dojazd jest bardzo niewygodny. Popieram ich zdanie i z tego jeszcze względu, że w związku z rozbudową Świdnika w kierunku wschodnim i południowym nastąpiła na przestrzeni ostatnich lat zmiana w obciążeniu poszczególnych ciągów komunikacyj-

Fierwsze co się przyjeźdnemu rzuca w oczy w Świdniku, to mnóstwo zieleni. Słusznie się nią szczeniemy a zarazem jesteśmy wdzięczni za to pracownikom PGK i M. Co prawda czasami nadgorliwi budowlani stawiając nowe bloki bezzwzględnie wytną przy okazji za dużo drzew i krzewów ale liczba tych przypadków chyba trochę ulega zmniejszeniu. Sami też wspólnie z niedopilnowanymi dziećmi nie zawsze szanujemy właściwie to wielkie dla własnego zdrowia i samopoczucia dobro. A póki pogoda dopisuje spacerując ulicami miasta zwróćmy uwagę na mnogość posadzonych gatunków drzew, krzewów a przede wszystkim kwiatów. Mnie osobiście najbardziej podoba się dywan kwiatowy „leżący” na trawniku vis a vis „starych” Delikatesów, a państwem?

SPRZĘŻENIA ZWROTNE

kiną na jakość nabytych motocykli i zadowoloności ziożanemu z montującym je zakładem robi się po prostu przykro. Nie zawsze wina leży po stronie świdnickiej WSK, często kiepskiej jakości dostawy zespołów i części od kooperantów obniżają walory użytkowe gotowego wyrobu. Klient jednak nie musi wiedzieć kto źle coś zrobił, on wie że finalnie jestesmy my, a reszta go mało obchodzi. Pójść może uproszczone i może czasami niesprawiedliwe lecz w innych przypadkach

drugie pytanie, czy potrafimy dogonić człowieka konkurentów? Uważam, że tak i powinniśmy to uczynić jak najszybciej. Zresztą tęgie głowy na pewno nad tym myślą i niewątpliwie rychło nasze marzenia nabiorą realnych kształtów.

Ludzie jak wszystkie zwierzęta (ja tylko powtarzam — w szkole mi powiedzieli) mają już taką naturę iż przyzwyczajają się do swojego otoczenia, a przynaj-

bardziej — jak wyżej, wynagrodzenie — jak wyżej, perspektywy awansu — jak wyżej, imię firmy — jak wyżej, warunki socjalno-bytowe — jak wyżej, można by tak długo wymieniać. Nie ma jednej odpowiedzi w tej kwestii. Dla różnych osób hierarchia ważności wymienionych przyczyn jest inna i zmienia się na przestrzeni lat życia ale im więcej owych powodów można wyliczyć tym mocniejsze powiązanie ze środowiskiem. To natomiast decyduje o osobniczym za-

POLECAMY TRASY WYCIECZKOWE

DYS I OKOLICE

(Dokończenie ze str. 4)

Wies jest stara. Dużo tu klasycznych chat wiejskich. Użytkowane są one nad brzegiem rzeki w jej wąskiej dolinie. Granice wsi ściśle określa zarys doliny. Zmotoryzowani znajdują miejsce do parkowania przed miejscem w środku wsi dokąd dochodzi asfaltowa droga bądź na placu w pobliżu kościoła. Kościół zbudowany był w XVI wieku w stylu renesansowym, późniejsze przebudowy dodały mu barokowy hełm na wieży oraz rokokowe ołtarze. Na strópie zachowały się renesansowe sztuki w stylu lubelsko-kaliskim.

Wewnątrz znajduje się wiele obrazów i portretów z których najciekawszy jest portret Anny Zbąskiej-Stanisławskiej pierwszej poetki polskiej podkomorzyny Ziemi Lubelskiej. Stąd warto wybrać się na spacer dalej — szlakiem, doliną rzeki do Jakubowie Końskich — około 2 km. Po drodze mijają się wiele przyzgodowych ogródków, w których rośnie mnóstwo róż. Tuż przed Jakubowicami jest stary nieczynny młyn, a koło niego słuza spierająca wody stawu. Jest tu dogodne miejsce do plażowania. Około pół kilometra dalej idąc za szlakiem wychodzi się na skraj wsi Jakubowie Końskie. Z daleka na wzgórze widnieją ruiny renesansowego zamku w którym mieścił się ongiś zbor ariański. Zamek ten uległ zniszczeniu w początkach XX wieku. Zachowały się stare sklepienia parteru oraz prze-mysłny system kominowy. Na przeciwnym brzegu doliny rozciąga się wieś. Asfaltowa droga prowadzi do odległego o 0,5 km przystanku autobusu miejskiego linii 12. W roku obecnym obchodzą 35 rocznicę powstania Ludowego Wojska Polskiego. Jest to okazja żeby przypomnieć wydarzenia z naszej niedawnej przeszłości. Dys był miej-

scem gdzie lądowały pierwsze samoloty polskiego lotnictwa po klęsce wrześniowej. Mieszkańcom Dysa dane było przeżyć chwile radości i gorącego powitania tak długo wycieczkujących chłopów na „stałowych ptakach”. Każdy kto pamięta lata wojny jest w stanie wyobrazić sobie jakie wzruszenia przeżywali jedni i drudzy. Mieszkańcy Dysa leżącego blisko Lublina znali tragedię Majdanka, odwagę i bohaterstwo oddziałów partyzanckich przeprowadzających akcje w niedalekich okolicach Lasów Kozłowieckich i Parczewskich. Przyszli czas zapłaty za lata bólu i łez i oni to witali tych, którzy przynieśli wolność. Tamte pamiętne chwile uczono postawieniem pomnika.

Wymowny jest napis umieszczony na nim, który głosi: W SIERPNIU 1944 ROKU NA PIERWSZYM LOTNISKU NA ZIEMI OJCZYSTEJ WYLADOWAŁY SFORMOWANE W ZSRP POLSKIE JEDNOSTKI LOTNICZE Z TEJ ZIEMI WIODE PEŁEN CHWAŁY SZŁAK BOJOWY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO.

WRZESIEŃ 1965 r. W 21 ROCZNICĘ — SPOŁECZENSTWO POWIATU LUBELSKIEGO.

Pamięć o gościnnej ziemi zachowali też lotnicy. Wyrazem tego jest piękny dar w postaci szkoły. Tablica umieszczona na niej jest tego świadectwem.

A oto treść tej tablicy: SZKOŁA POMNIK IM. BOHATERÓW LUDOWEGO LOTNICTWA W DYSIE UFUNDOWANA PRZEZ WOJSKA LOTNICZE W XXV LECIE LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO DLA UPAMIĘTNIENIA LADOWNIA NA PIERWSZYM POŁOWYM LOTNISKU NA ZIEMI OJCZYSTEJ W SIERPNIU 1944 r. 1 PL „WARSZAWA” i 2 PNB „KRAKÓW”. WRZESIEŃ 1968 r.

Wzrusza ten napis. Ci którzy

udręczonej ojczyźnie nieśli wolność, zatroszczyli się również o oświatę dzieci tych, którzy pierwsi wyciągnęli do nich dłoń z polskim chlebem. Polecamy to miejsce gdyż jest tam naprawdę ładnie a okazja z racji rocznicy szczególnej. Jako ciekawostkę warto dodać iż rzeka Ciemiega została upamiętniona przez Bolesława Prusa w „Placówce”. Bywał on często w Nałęczowie i jako zapalony cyklista robił wycieczki po okolicy. Nad Ciemiegą umiejscowił akcję swej książki i losy polskiego chłopca Sli-maka. I.K.

Marek Hawelko szachowym mistrzem Polski juniorów

Redakcję naszą odwiedził w początkach sierpnia br. Marek Hawelko, nowo kreowany szachowy mistrz Polski juniorów. Zapytany o źródło dotychczasowych sukcesów powiedział między innymi: „Szachami zacząłem interesować się na dobre po słynnym meczu Fischer — Spas-ki. Gra w szachy zabiera mi tygodniowo od 10-15 godzin. Poza szachownicą czytam i gromadzę szczerze literaturę fachową,

bardziej przeżywałem w nich końcówkę rozrywek. Miałem półtora punkta przewagi nad kolegami i zacząłem grać zbyt pewnie. W przedostatniej rundzie przegrałem bardzo ważną partię. Moi konkurenci zbliżyli się do mnie na pół punkta. W ostatniej jednak rundzie grałem już bardzo ostrożnie. Remis wystarczył mi do zdobycia tytułu mistrza Polski. Na tak świetny rezultat złożyły się niewątpliwie bardzo



Z prawej strony nowo kreowany mistrz Polski juniorów Marek Hawelko, z lewej kierownik sekcji szachowej inż. Zdzisław Marciniak.

tot. E. Lipko

głównie czasopisma i książki radiotele, które są mi bardzo pomocne w rozrywkach mistrzowskich i towarzyskich. Swoją grą imponuje mi głównie mistrz świata Anatolij Karpow. Jest to wysokiej klasy zawodnik. Jeżeli chodzi o ostatnie Mistrzostwa Polski juniorów w których zdobyłem najwyższe trofeum to naj-

dobra atmosfera panująca w sekcji szachowej FKS Avia i indywidualna pomoc moich kolegów. Moje najbliższe plany szachowe to Mistrzostwo Turcji na Węgrzech oraz start w Mistrzostwach Europy juniorów w Holandii. Życzmy sukcesów!

M.K.

FALSTART PIŁKARZY AVII

0:4 przegrali piłkarze ze Świdnika w pierwszym meczu z Rakowem Częstochowa na otwarcie rundy jesiennej w nowej edycji rozrywek o mistrzostwo II ligi. Był to mecz zawiślonych nadziei. Beniaminek Rakowa gładko pokonał renomowany zespół Avii, który o 5 lat zaliczał się przecież do czołowych zespołów grupy północnej drugiego frontu. Drugiej zenującej porażki doznali świńdniczanie na własnym boisku z Concordią Piotrków 0:1. Dopiero w trzecim meczu uzyskali nasi piłkarze wynik remisowy z Biełkiewiczami Kielec.

Czyżby zapowiedź kolejnego, ostrego kryzysu świńdnickiej jednostki? A może to już całkowity kres dawnej świetności? I z jednym i z drugim stwierdzeniem trzeba się nam poważnie liczyć na obecnym etapie. Stąd też bez owijania w przysłówiową bawełnę jasno i otwarcie stawiamy sprawę.

Obecna forma drużyny ligowej ze Świdnika budzi poważne zastrzeżenia. W zespole naszym najslabiej prezentuje się linia ataku. Zawodnikom brakuje siły i świeżości. Stąd być może inklinacje do częstych fauli. O wiele więcej jest także gry solowej a niżeli zespołowej. Stał się zatem

zawodnicy grają na półobrotach. A młodzi jak gdyby zatrzymali się w rozwoju. W sumie zagadnienie sprowadzić można do jednego wspólnego mianownika. Nowe zadania lecz stare siły. W tej sytuacji generalny wniosek może być tylko jeden. Jeżeli piłkarze Avii nie wezmą się od zaraz w garść to zacznąmy wkrótce poważnie obawiać się o ich egzystencję ligową. Obniżka lotów drużyny widoczna jest od wiano. Już wtedy pojawiły się pierwsze symptomy kryzysu. Dlatego też nie na sensu powtarzać wciąż, że trener Bronisław Waligóra miał lepszą rękę do zespołu od trenerów — Jana Golana czy Mirosława Zmijewskiego. Stare dzieje w piłce nożnej liczą się na pewno, najważniejszy jest jednak dzień dzisiejszy. A na dziś mamy jak dotąd miżerne rezultaty. Piłka nożna jest nadal sportem niewymiernym, dlatego bardzo trudno jest ocenić lub ustalić szanse i możliwości naszego zespołu w nowym towarzyskim ligowym. To co jednak obserwujemy na obecnym etapie nie napawa zbyt optymistycznym a przeciwnie jeszcze nie tak dawno byliśmy pełni nadziei.

M.K.

(Dokończenie ze str. 4)

mienie, które na szczęście nie wyrządziły żadnej szkody. Granicę z Bułgarią przekraczamy w Giurgiu-Ruse. Deszcz i brak campingu zmusza nas do spędzenia nocy w samochodzie. Stawiamy „malucha” na przydrożnym parkingu, rozkładamy siedzenia i zmeżeni zasypiamy. Rano ból nas wszystkie kości, ale to nieważne, sił dodaje myśl,

że już wkrótce będziemy na miejscu. Sofię położoną wśród gór mijamy kierując się na Kulate. Stąd do naszego ośrodka wczasowego tylko 190 km, to tak, jakby ze Świdnika do Warszawy. Droga ciągle górzysta, podobna do rumuńskiej. Słońce przypieka coraz bardziej. Polaków jadących w tym kierunku niewiele. Nasz fiacik budzi w tych stronach powszechne zainteresowanie. W czasie jazdy i na postojach znajduje ciekawskich. Wspaniale radzi sobie w górach, więc dla niektórych jest to dziwne, że małe takie a tak jeździ. Odczuwamy coraz większą temperaturę. Dobrze, że na terenie Bułgarii jest masa parkingów zaopatrzonych w wodę. Mijamy lany zbiór, które z kilometr na kilometr mają kolor bardziej żółty, dojrzały, na wielo polach pracują już kombajny. Niezapomniane kontrasty. Kiedy się widzi w stóp Bałkanów żniwa, a na szczytach gór białe śniegi i to słońce, jasne, gorące. Wjeżdżamy do miasteczka pięknie rozłożonego na zboczach gór Pirin u podnóża wielkich Bałkanów. Miasteczko nosi nazwę „wiodącą się od nazwiska wielkiego bułgarskiego bohatera, wojewody tego miasta — Jane Sandańskiego, zamordowanego przez carskich szpiegów w roku 1915. Urzeka ono przybysza swym urokiem, stylem, ciszą. Tak tu ładnie, że szkoda go o-puszczać. Kierujemy się jednak na Turiczek Czerkwe. Jeszcze jadąc na czwartym biegu, ale już po kilku kilometrach redukuje do trójki, po następnych jadę dwójką. Jeszcze jest droga asfaltowa lecz wąska, zakręt za zakrętem coraz wyżej i wyżej. Nie wiemy ile jeszcze kilometrów do Turiczki.

Silnik pracuje coraz ciężiej. Droga z każdą chwilą staje się gorsza, niebezpieczna, już nie ma asfaltu, jest zwykła górska, pełna wyboi jak na jakimś rajdzie. Zatrzymujemy się nad rwącą rzeczką, musi ostygnąć silnik. Wyczuwa się już ostrzejsze powietrze mimo palącego słońca.

Przed nami kilka kilometrów wspinaczki. Boję się by nie uszkodzić pojazdu, by nie wypaść z któregoś zakrętu, które to bardziej przypominają koła niż łuki. Jedziemy dłużej czas pierwszym biegiem. Chwilami oblatuje mnie strach, że nie do przodu a jechać zaczniemy do tyłu. Mam jeszcze w zapasie wsteczny bieg ale jazda tyłem w takim terenie to nie takie proste. Jeszcze kilka minut mozołnej wspinaczki i oczom naszym ukazuje się upragniony napis: „Ośrodek wypoczynkowy Turiczka Czerkwa”. Jesteśmy w domu, 1500 m nad poziomem morza, za nami 1800 km. cdn.

Alfred Bondos

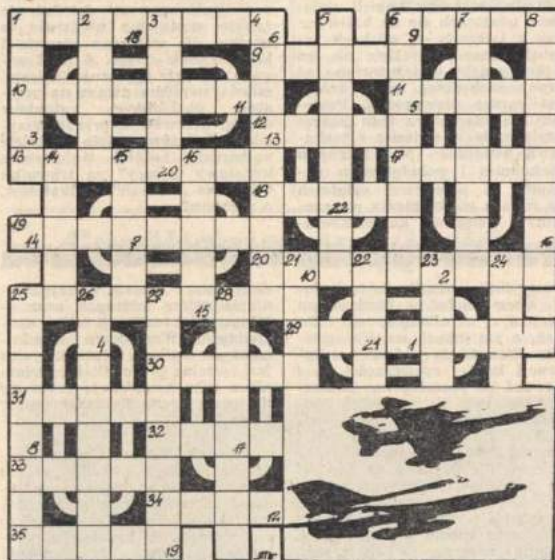
GŁOS ŚWIDNIKA

Redaguje zespół w składzie: Maria Balicka (red. naczelna), Mięczy-sław Kruk (redaktor), Jan Tarajko (publicysta), Irena Wierchoś (red. techn.) oraz kolegium redakcyjne w składzie: Helena Grudzińska, Henryk Kamiński, Włodzimierz Lorenc (zastępca przewodniczącego kolegium), Zdzisław Mazur, Witold Smetny i. Ludwika Socha.

Adres redakcji: 21-045 — WSK Świdnik k. Lublina tel. 126-61 wewn. 249

Drukarnia zakład. WSK-Świdnik zam. 1227 z dn. 16.08.78 r. 3.000 T-7

Krzyżówka



POZIOMO: 1. jedno z dwu „Bociana”; 6. z Bejrutem; 8. skrócona nazwa transformatora, używana przez energetyków; 10. fiutula; 11. mieszkańiec An-kary; 12. blyszcząca blazka na stroju ludowym; 13. narodowy taniec węgierski; 17. miasto nad jez. Jeziorak w woj. olsztyńskim; 18. w porządku o braku czasu; 19. sknera, dusigrosz; 20. autor „Katuszy”; 25. kubek; 29. werwa, ochota do tycia; 30. nie dolewaj jej do ognia; 31. nie tyt; 32. nic; 33. z płożami; 34. na szpulce; 35. miejsce pierwszej nowotytniej olimpiady.

PIKOWO: 1. czubek lub pies; 2. można ją otrzymać od św. Mikołaja; 3. promem połączony ze Świnoujściem; 4. okrażanie; 5. jedna wiosna nie czyni; 6. Okciek; 7. państwo Wspólnoty Narodów w Ameryce Środkowej; 8. nie-prawidłowe i groźne zagranie na boisku; 14. sprzeczka; 15. miasto w woj. wrocławskim; 16. mityczny olbrzym o 100 wściekle czuwających oczach; 21. ogień smaczny; 22. karta z serduszkami; 23. z opierunkiem; 24. gałązka tzu obysypa kwiatami; 25. pomoc domowa; 26. gwarantowanie; 27. nie imieniny; 28. jeszcze nie noc i już nie dzień.

opr. MARCIN

Litery z pół ponumerowanych w prawym dolnym rogu wypisane kolejno od 1 do 22 — utworzą dodatkowe aktualne rozwiązanie.