

bulletin

june, 1982

**association of polish engineers in canada
stowarzyszenie techników polskich w kanadzie
association des ingénieurs polonais au canada**

206 BEVERLEY ST., TORONTO, ONTARIO, M5T 1Z3

STP

FOUNDED IN 1941

biuletyn

KWARTALNIK

XXXV WALNY ZJAZD STP — 23. 10. 1982

HEAD OFFICE

206 BEVERLEY STREET
TORONTO, ONTARIO, M5T 1Z3

BRANCHES:

CALGARY
CALGARY, ALBERTA

MONTREAL

1430 DEPATIE STREET
MONTREAL, P.Q. H4L 4A6

OTTAWA

P.O. BOX 3325
OTTAWA, ONTARIO, K1P 5W5

SARNIA

340 WILLOWDALE, #505
SARNIA, ONTARIO N7T 7S8

TORONTO

206 BEVERLEY STREET
TORONTO, ONTARIO, M5T 1Z3

VANCOUVER

6191 BOUNDARY ROAD
VANCOUVER, B.C., V5S 3R1

TREŚĆ:

- Str.
- 2 NA WALNY ZJAZD M. Musioł
- 3 HONORARY MEMBERS — CZŁONKOWIE
HONOROWI 40-LECIA STP
— Pierre Bournival, Montreal
— Gordon H. Southam, Ottawa
— Irena Ungar, Toronto
- 6 30-LECIE STP W ARGENTYNIE
1947—1977 L. K.
- 11 DOROCZNE WALNE ZEBRANIA
ODDZIAŁÓW
- 15 „KURSY KRZYGOTOWANIA
ZAWODOWEGO“ KOL. M. HURYNA
FAKTY I LICZBY L. Konopko
- 15 NIEZAPOMNIANI
— Wspomnienie pośmiertne o inżynierze
Wacławie Struszyńskim H. S. Toczyłowski
— — Przedmowa A. Pohoski, Ottawa
— — Idea radionamiernika Struszyńskiego h. k., P. T. 10, 18, W-wa
- 17 IN MEMORIAM: SP. JÓZEF KICIŃSKI S. Mazgis
- 17 Z ZAŁOBNEJ KARTY
- 18 KRONIKA STP
- 18 TRYBUNA ODDZIAŁÓW I CZŁONKÓW STP
DO WYKŁADÓWCÓW
I ABSOLWENTÓW PUC
„DZIEŃ KADETA“ A. Garlicki
Z. Przygoda
- 19 NASI KOLEDZY
A. Sylwetki, Stanisław A. Purski A. Lenarciak
C. Publikacje
D. Konferencje
- HISTORIANA STP
- 21 LIŚĆ KLONOWY I ORZEŻ BIAŁY E. Baławyder
— Przedmowa tłumacza recenzenta E. Kosko
- 25 MÓJ ŻYCIORYS NAUKOWY: MOJE
KONTAKTY Z KANADĄ W. Iwanowska
— Przedmowa: Przypomnienie obchodów
w Kanadzie 500-letniej rocznicy urodzin
Mikołaja Kopernika E. Kosko
- 29 LOTNICTWO POLSKIE W OKRESIE
20-LECIA A. R. Onoszko
Odczyt wygłoszony na 80-lecie urodzin
inż. J. Drzewieckiego
— Przedmowa prelegenta B. Szpakowski
— — Nasz prelegent
- 37 INŻ. J. DRZEWIECKI, PIONIER
POLSKIEGO LOTNICTWA SPORTOWEGO W. Czerwiński

Published by:
THE ASSOCIATION OF POLISH ENGINEERS IN CANADA, INC.
206 Beverley Street — Toronto, Ontario, M5T 1Z3

**THE ASSOCIATION
OF POLISH ENGINEERS**

INCORPORATED 1944

BOARD OF DIRECTORS

President :

M. MUSIOŁ

Vice-President :

M. SZEPIELEWICZ

Secretary :

M. KRAJEWSKA

Treasurer :

L. KONOPKO

Directors :

M. HURYN

S. MORAWSKI

J. ŚLUBICKI

A. WYSZKOWSKI

EDITORIAL COMMITTEE

Chairman :

L. KONOPKO

Members-Branch Editors :

Calgary :

VACAT

Montreal :

K. MILEJ

A. LENARCIAK

Ottawa :

M. ZIELIŃSKA

Sarnia :

W. KRZYWIECKI

Toronto :

A. ZDANOWICZ

Vancouver :

VACAT

The Association is not responsible for any statements made or opinions expressed in this Publication .

Reprinting only with a written consent of the Head Office of the Association.

Redakcja zastrzega sobie prawo do skrótów lub zmian bez porozumienia się z autorem artykułu

NA WALNY ZJAZD

Walny Zjazd naszego Stowarzyszenia przypada na jesień tego roku. W komunikatach Zarządu Głównego niniejszego biuletynu jest więcej informacji odnośnie tego zjazdu.

Poprzedni zjazd w jesieni 1980 r. odbywał się w atmosferze nadziei, bo nie tylko przygotowaliśmy się do obchodu 40-lecia istnienia naszego Stowarzyszenia, ale równocześnie w Polsce dały się zauważyć początki zmian społecznych i politycznych, które niejednego z nas napawały nadzieją na lepszą przyszłość dla naszych bliskich w kraju.

Po prawie dwóch latach, gdy znowu się znajdujemy w przededniu zjazdu Stowarzyszenia, warunki polityczne w Polsce uległy tak zasadniczym zmianom, że bez wątpienia wpłyną nie tylko na same obrady, ale także na przeszerowanie pierwszeństw niektórych punktów naszej działalności.

Poważna ilość inżynierów, architektów i techników znalazła się na uchodźstwie. Kilka setek z nich przybyło już do Kanady, a jest bardzo prawdopodobne, że drugie tyle jeszcze przybędzie przed końcem tego roku.

Dobrze wiemy, jakie trudności trzeba przezwyciężać, gdy człowiek się znajdzie poza własnym krajem. W zrozumieniu tego winniśmy udzielać pomocy naszym nowo przybyłym kol. kol. w ich pierwszych poczynaniach na nowym terenie, a szczególnie przy poszukiwaniu pracy. Zadanie to nie jest w tej chwili zbyt łatwe ze względu na złe warunki gospodarcze; dlatego będziemy musieli w to włożyć tym więcej wysiłku, aby osiągnąć zamierzony cel.

Ilość nowo przybyłych kol. kol. dorówna, w niedalekiej przyszłości, dotychczasowej ilości członków naszego Stowarzyszenia, a później może ją nawet przekroczyć.

Ten fakt i to, że już teraz jest pokaźna ilość kol. kol., którzy pokończyli studia w Kanadzie, powinno pobudzić dawnych członków Stowarzyszenia, tj. tych, którzy pamiętają ostatnie lata a nawet i 40-lecie jego istnienia, do zastanowienia się czy dotychczasowe pierwszeństwo zagadnień i niektóre formy organizacyjne nie powinny ulec przeanalizowaniu. Dobrą okazją do zastanowienia się nad tymi pytaniami może być niewątpliwie najbliższy zjazd.

M. Musioł

**HONORARY MEMBERS — CZŁONKOWIE HONOROWI 40-LECIA STP
PIERRE L. BOURNIVAL — MONTRÉAL**

M. Pierre L. Bournival est un ingénieur géologue diplômé de l'Université Laval en 1948. Président de l'Association générale des étudiants de Laval, il s'est trouvé impliqué dans les affaires étudiantes internationales et s'est donc éveillée très tôt aux bouleversements socio-politiques que la deuxième guerre mondiale a infligés surtout en Europe. Les premières vingt-cinq années de sa carrière furent consacrées à la profession d'ingénieur qu'il servit surtout en tant que chef de la direction à la Corporation des ingénieurs du Québec.

Il s'est alors appliqué à faciliter l'insertion dans le Québec des ingénieurs qui émigraient des "Vieux Pays". Il a recherché une coopération fructueuse avec les regroupements ethniques de ces ingénieurs, particulièrement avec l'Association des ingénieurs polonais au Canada. Plus tard, il fut le directeur général de l'Institut canadien des ingénieurs.

Depuis 1974, il est au service de l'Office de planification et le développement du gouvernement québécois. Ces derniers temps, il lui fut confié la responsabilité de mettre sur pied et d'administrer en tant que directeur général la Fondation québécoise d'éducation économique.

Durant toute sa carrière, il a manifesté un éveil aux difficultés que doivent surmonter les Néo-Canadiens. Il a constamment entretenu des liens étroits avec les nombreuses organisations qui se consacrent au bien-être des immigrants et tout dernièrement à celui des réfugiés.

GORDON HAMILTON SOUTHAM — OTTAWA

Hamilton pochodzi z jednej ze starszych i mocno wpływowych rodzin kanadyjskich. Nazwisko to możemy widzieć wiele razy na gazetach i publikacjach, które czytamy. Nazwisko i postać p. Southam jest umieszczone w znanej książce P. C. Newman'a — The Establishment.

Głównymi zainteresowaniami pana Southam są literatura, sztuka, teatr i to co byśmy chyba nazwali "pracą społeczną". Jest on zdania, że każdy członek społeczeństwa, a przede wszystkim takim, który coś odziedziczył po rodzicach, winien ofiarować część swego czasu dla dobra społeczności w której żyje.

Southam Gordon Hamilton, D.C. (1977), B.A. urodził się 19 grudnia 1916 roku w Ottawie. W roku 1939 uzyskuje tytuł B.A. na Toronto University. Następnie wyjeżdża do Anglii, gdzie w Oxfordzie studiuje historię nowoczesną. Pogłębia swoje dalsze wykształcenie na uniwersytetach w Trent, Ont. (1977), Carleton (1978) oraz DCL King College (1981).

Wybuch Drugiej Wojny Światowej zastaje go w Anglii, tam też w 1940 r. zaciąga się do czynnej służby wojskowej w artylerii kanadyjskiej. Czas przeszkolenia spędza na Wyspach Brytyjskich, aby wziąć udział w kampanii włoskiej a następnie w walkach z Niemcami w północno-zachodniej Europie w Kanadyjskim Korpusie Ekspedycyjnym. Jest kilkakrotnie wspomniany w rozkazach i odznaczony.

Po zakończeniu wojny i zwolnieniu z wojska w stopniu kapitana, zaczyna pracować jako reporter słynnego "The Time" w Londynie. W 1946 r. p. Southam powraca do Ottawy, gdzie zostaje jednym z członków redakcji i korespondentów "The Ottawa Citizen". Po przeszło dwóch latach (1948) porzuca pracę dziennikarską i wstępuje do służby dyplomatycznej. Po stosunkowo krótkim pobycie w Ottawie, zostaje wysłany do

Szwecji, a następnie do Polski, gdzie początkowo pełni funkcję Chargé d'Affaires, aby następnie być mianowany ambasadorem. Będąc przez przeszło cztery lata w Polsce bierze czynny udział w życiu kulturalnym i artystycznym Warszawy. Interesują go troski, osiągnięcia, problemy i wszelkie przejawy życia w Polsce. Pasjonuje go sztuka, a przede wszystkim teatr. Pan Southam wciąż opowiada z podziwem i uznaniem o życiu artystycznym tego okresu, o odbudowie starej Warszawy wraz z jej teatrmi, a przede wszystkim o osiągnięciach nowoczesnego teatru polskiego.

W roku 1962 p. Southam powraca do Kanady na stanowisko kierownika Wydziału Informacji Min. Spraw Zagranicznych. Ale brak "prawdziwego" teatru w Ottawie nie daje mu spokoju. Wraz z grupą innych wpływowych Kanadyjczyków propaguje intensywnie projekt zbudowania reprezentacyjnego, narodowego teatru w Ottawie. Gdy w 1964 rząd kanadyjski zatwierdza fundusze na budowę dużego kompleksu teatralnego (opera i dwa teatry), znanego obecnie jako National Arts Centre, p. Southam opuszcza służbę dyplomatyczną i zostaje koordynatorem a następnie dyrektorem tego projektu. Jeździ parę razy do Warszawy, aby zaciągnąć rad i opinii polskich teatrologów. Utrzymuje przez cały czas kontakt z polską muzyką i teatrem. Parę pra-premier polskich utworów muzycznych miało miejsce właśnie w Ottawie. Pan Southam pozostaje na stanowisku dyrektora National Arts Centre do roku 1977.

Pasją życiową p. Southama jest kultura i sztuka. Świadczyć o tym może najlepiej długa lista związków, stowarzyszeń i fundacji kulturowych, do których p. Southam należy, albo nawet jest członkiem ich zarządów. Obecnie jego zainteresowania koncentrują się na sprawach kultury kolebki naszej cywilizacji — Morzu Śródziemnym. Pan Southam jest dyrektorem Canadian Mediterranean Institute, który ma swe biura w Ottawie, Rzymie, Atenach i Kairze.

Od czasu pobytu w Polsce p. Southam stale się interesuje sprawą polską we wszystkich jej przejawach. Jego wysoką i bardzo charakterystyczną sylwetkę prawie że zawsze można zobaczyć na odczytach, czy prelekcjach, omawiających sprawy polskie. Przed paroma miesiącami p. Southam wraz z grupą innych Kanadyjczyków zaczął organizować zbiórkę funduszy na żywność dla Polski.

IRENA UNGAR — TORONTO

Irena Ungar was born and educated in Poland. It was her ambition to become a foreign news correspondent and was employed in the newspaper agency, Agencja Telegraficzna Express in Warsaw. When the Second World War broke out in September 1939, she was evacuated with the Polish Foreign Ministry from Warsaw to Rumania, where she worked with Polish refugees. In May 1940, she left Rumania via Yugoslavia and Italy for France where she lived in Paris, Toulouse, Marseille and Lourdes. The next year found her in Portugal, again assisting Polish refugees. In September 1941, she arrived in Canada and became a Canadian citizen in September 1948.

From 1942 to 1943, Irena Ungar worked in the Polish Legation in Ottawa and with the Association of Polish Professional Engineers.

From 1945 to 1946 she was Campaign Office Manager for the United Polish Relief Fund in Toronto. In this period, more than \$90,000 was raised to be used for equipment in Momile Hospitals in war torn Poland. From 1947 until 1955 Irena Ungar was an interpreter and interviewing officer for the Regional National Employment Service in Toronto. Polish veterans and displaced persons of various ethnic origins were helped to find work on Canadian farms. These she visited to check the working conditions.

From 1955 until April 1967, she was Counsellor and Placement Officer in the Settlement Section of the Department of Immigration in Toronto. During the World Refugee Year 1955-1960, she was selected by the Department of Immigration to go

to Europe to accompany the T.B. Refugees and their families on their chartered flights to Canada and their final destinations across the country.

From July 1965 to January 1966, Irena Ungar was appointed temporarily as a Visa Officer in the Canadian Embassy in Vienna, Austria. From 1967 until August 1973, she was a counsellor with the Immigrant Settlement of the Canadian Manpower Section of the Department of Manpower and Immigration. In July 1973, Irena Unger was appointed judge of the Court of Canadian Citizenship in Toronto, which position she still holds.

In December 1968, in recognition of her outstanding contribution to the Community, Judge Ungar was awarded the Medal of Service of the Order of Canada which entitled her to use the initials "S.M." after her name. In April 1969, she received the insignia of the Order from his Excellency, the Right Honourable Roland Michener. In 1972 she became an Officer of the Order of Canada and the initials to be used after her name were changed to "O.C."

In December 1970, Judge Ungar received the Gold Cross of Merit from the Polish Government in-exile in England for work in aiding Polish refugees, first in wartime Europe and since then to immigrants groups in Canada, particularly Metro's 60,000 strong Polish speaking community. Many Polish engineers have benefitted from her efforts.

On March 5, 1976, Judge Ungar received, at the Civic Honours Day, the Award of Merit the Mayor of Toronto, Mr. David Crombie for her involvement in the Community of Metropolitan Toronto.

W. STROK & ASSOCIATES LIMITED

9 HELENE STREET SOUTH

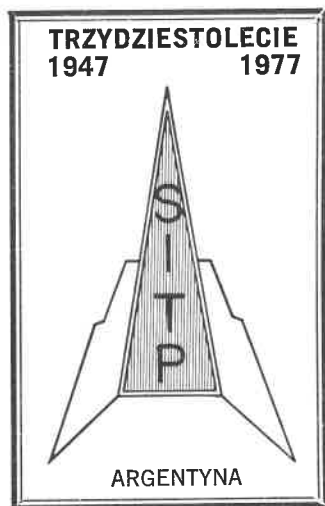
MISSISSAUGA, ONTARIO, L5G 3A8

PHONE: BUS.: 278-3944; RES.: 274-2842

ENGINEERING - PLANNING - TRANSPORTATION - RESEARCH -

PROJECT MANAGEMENT

C O N S U L T A N T S



WYDAWNICTWO JUBILEUSZOWE S.I.T.P.

TRZYDZIESTOLECIE

STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW

POLSKICH W ARGENTYNYE

1947 — 1977

Dom Polski, Serrano 2076
1425 Buenos Aires, Argentina
1977

Od Redakcji

Kol. Czesław Falkowski (patrz Biuletyn Nr 1, marzec 1981, s. 25) przysłał nam 3 egzemplarze w/w monografii, które otrzymaliśmy dopiero w styczniu br. i rozesłaliśmy po 1 egzemplarzu do oddziałów w

Montrealu, Ottawie i Toronto. Przepiękne, bogate i wielkie wydanie jubileuszowe zawiera 112 stron dużego formatu 7" x 10" (180 x 250 mm). Redakcja wybrała wyjątki z najbardziej interesujących nas działów tej wspaniałej monografii.

2. HISTORIA STOWARZYSZENIA

2.1. Przed nami...

Na nich się jeszcze święty płomień żarzy
I im winniście cześć.

Nie przybyliśmy pierwsi na ziemię argentyńską ani na tereny południowego trójkąta kontynentu Ameryki Łacińskiej. Pierwszeństwo nasze polega na liczności naszej emigracji i na tym, że zorganizowaliśmy Stowarzyszenie, grupujące inżynierów i techników polskich. Przed nami byli inni, jednostki, które los zaniósł na antypody. Listę ich bodaj rozpoczyna Ignacy Domeyko, wileński filomata, przyjaciel Mickiewicza. Nazwisko Domeyki nierozłącznie związane jest z republiką chilijską, gdzie stworzył podwaliny pod rozwój gospodarczy, odkrywając niezmiernie bogactwa mineralne andyjskie, wykładając geologię na uniwersytecie, szkoląc nowe pokolenia inżynierów młodego kraju. Pamięć o nim żyje do dziś nie tylko w Chile.

Losy przybyszów do Argentyny wydobył z archiwów i odtworzył Stanisław Pyzik. Poświęcił emigracji polskiej dwie książki. Pierwsza "Los Polacos en la Republica Argentina 1812-1900" i druga, wydana z okazji Millenium "Los Polacos en la Republica Argentina y América del Sur, desde el año 1812". Z tego źródła czerpiemy dane o naszych poprzednikach w służbie kraju swego osiedlenia. I jak to zwykle bywa w naszej historii, zawód cywilny łączy się ze służbą żołnierską i nie wiadomo jak i gdzie narysować linię graniczną.

* * *

PUŁKOWNIK ROBERT ADOLF CHODASIEWICZ ur. w Wilnie 29. 2. 1832, syn powstańca z r. 1831 i zesłańca po upadku powstania. Rosyjska szkoła kadetów, wyższa szkoła wojenna, udział w wojnie krymskiej, przejście na stronę sprzymierzonych, sądząc, że będzie walczył o sprawę polską. Po wojnie pracuje w Turcji jako inżynier dróg i mostów, emigruje do Stanów Zjednoczonych. Uczestnik w wojnie secesyjnej po stronie Stanów Północnych. Gdy wybuchła wojna Paragwaju przeciw Brazylii i Argentynie przyjmuje stopień kapitana inżynierii zaofiarowany mu przez rząd argentyński. Sporządza

plany fortyfikacji, wykonywa prace topograficzne i pomiarowe, posiłkując się lotami i obserwacjami z balonów. Uważany jest przeto za pierwszego lotnika argentyńskiego. Awansuje do stopnia pułkownika a po wojnie poświęca się pracom historycznym wojny paragwajskiej, za co otrzymał złoty medal w 1882. Był organizatorem Towarzystwa Polskiego, pierwszej polskiej organizacji w Buenos Aires.

Zmarł 17. 8. 1896. Pochowany na cmentarzu Recoleta w Panteonie Zasłużonych w wojnie paragwajskiej.

PUŁKOWNIK CZESŁAW JORDAN WYSOCKI ur. 13. 2. 1839 w Pinczowie. Wychowanek Szkoły Technicznej w Kielcach. Uczestnik powstania 1863 r. Awansuje do stopnia kapitana. Emigruje do Francji a następnie do Argentyny (1867). Topograf Rządu Prowincji Santa Fé, uzupełnia studia i pracuje przy badaniu terenów w Santiago del Estero, w terenach przyfrontowych. Następnym etapem jego studiów są prowincje południowe.

Na skutek jego prac i studiów prezydent Republiki D. F. Sarmiento zlecił mu projekt całkowity Parku Palermo. Projekt zatwierdzono przez parlament i wykonanie powierzono Wysockiemu. Park Palermo jest od dziś dumą i chlubą Buenos Aires. Po tej pracy wykonywa projekty fortyfikacyjne, prowadzi w dalszym ciągu prace topograficzne aż do prowincji Santa Cruz, prace melioracyjne, nawadnianie w rejonach Río Negro, etc.

Za prace naukowe Centro Argentino Industrial nadaje mu tytuł członka honorowego, a Rząd Republiki dekoruje go Medalem Honorowym. Pracując w instytucjach wojskowych dochodzi do stopnia pułkownika, jako profesor na katedrze topografii w Oficerskiej Szkole Inżynierii. Zmarł 18. 5. 1886. Pochowany na cmentarzu Recoleta.

INŻ. KAZIMIERZ RECHNIEWSKI ur. w Mińsku 1848 r. Uczestnik powstania 1863 r. Emigruje do Szwajcarii. Studiuje inżynierię i po otrzymaniu dyplomu przybywa do Argentyny w r. 1886. W 1890 zaangażowany przez rząd francuski, przez 12 lat pracuje przy projektowaniu i budowie kanałów na Madagaskarze. W 1902 wraca do Argentyny. Nostryfikuje dyplom, pracuje w dyrekcji kolei — Patagonia. Profesor uniwersytetu na wydz. Fizyki i Nauk Ścisłych. Członek Instytutu Geografów Francuskich. Publikuje szereg artykułów ogłaszanych przez tenże Instytut. Prezes Stowarzyszenia Demokratycznego Polskiego w B. Aires. Zmar w 1922 r.

INŻ. KAROL LOWENHARD uczestnik powstania 1863 r., emigruje do Francji, następnie do Argentyny. Profesor i wicerektor Colegio Nacional de Tucuman, gdzie wykłada geometrię płaską i przestrzenną, kreślenia techniczne, kosmografię. Zmarł w 1896 r.

INŻ. ZDZISŁAW CELINSKI, uczestnik powstania 1863 r., dyplom inżyniera na Politechnice Lwowskiej. Emigruje do Argentyny w 1895. Uczestnik wyprawy naukowej do Gran Chaco. Szef Oddziału Dyrekcji Żeglugi w Uruguayana. Studia nad rzekami. Zmarł w 1929 r.

INŻ. WINCENTY OLEWIŃSKI, uczestnik powstania 1863 r. Kartograf w Instytucie Geograficznym.

MICHAŁ GÓRSKI ur. w 1838 r. w Piątkach, Łomża. Uczestnik powstania 1863 r. Początkowe studia techniczne w Suwałkach, emigruje do Francji, gdzie kończy przerwane studia. Przybywa do Argentyny w 1868. Pracuje przy wykonywaniu projektu Wysockiego w Parku Palermo, trasuje Avenidę Sarmiento. Dyrektor Colegio General Belgrano. Wrócił w 1925 do Polski.

INŻ. WITOLD WYSZTALEWSKI, urodzony w Wilnie, syn powstańca, Przybywa do Argentyny z rodzicami w 1885. Studia uniwersyteckie kończy w Niemczech. Wraca do Argentyny, pracuje w kolejnictwie, projektując plany budowy nowych linii kolejowych. Delegat Rządowy i gubernator na Ziemi Ognistej. Szef Statystyki w Dyrekcji Kolei Państwowych. Jeden z założycieli Głosu Polskiego, pisma wychodzącego w Buenos Aires po dzień dzisiejszy.

INŻ. WŁADYSŁAW DĄBROWSKI, syn emigranta i wnuk uczestnika powstania styczniowego, urodzony we Francji. Przybywa do Argentyny w 1890. Dyplom uniwersytetu w Buenos Aires. Specjalizuje się w kolejnictwie. Szef Telegrafów i dyrektor linii kole-

jowych w prowincji Buenos Aires. Profesor uniwersytetów w Buenos Aires i w La Plata. Pierwszy prezes stowarzyszenia polskiego "Wolna Polska".

INŻ. BRONISŁAW POŚWIK — Politechnika Lwowska. Pracuje w Dyrekcji Kolei Państwowych, planuje nowe linie kolejowe, uczestnik w komisjach pod przewodnictwem inż. Rechniewskiego.

INŻ. BERNARD ZAKRZEWSKI — Studia nad łożyskiem rzeki Bermejo, projekt i wykonanie mostu żelaznego poprzez Riachuelo. Odznaczony Medalem Pamiątkowym przez ówczesnego wiceprezydenta za prace budownicze. Projektuje i wykonywa budowę kanałów w prowincji Rio Negro. Wraz z ni mpracuje inż. Kazimierz Dąbrowski. Po odzyskaniu niepodległości inż. Zakrzewski wrócił do Kraju.

KAROL MUNTAWSKI, ur. w 1844 r. Syn powstańca 1863 r. i emigranta do Francji. Kończy Szkołę Marynarki Francuskiej, emigruje do Brazylii w czasie wojny paragwajskiej. Oficer Armii Brazylijskiej w czasie kampanii wojennej. Osiedla się w La Rioja, Argentyna, gdzie uzyskuje stanowisko Sekretarza Rządu Prowincji. Na podstawie specjalnego dekretu zatrzymuje swój stopień oficerski. Organizuje wydział topografii, organizuje Biuro Statystyki i Biuro Miar i Wag, których to biur jest szefem. Zmarł w 1902 r.

INŻ. GEOLOG KAZIMIERZ ODRZYWOLSKI z Małopolski Wschodniej, konstruktor maszyn i urządzeń wiertniczych. Przybywa do Argentyny w r. 1866 wraz z geologami ANTONIM BŁAŻEWSKIM i STEFANEM CZERWIŃSKIM. Wykonuje wiercenia w poszukiwaniu ropy naftowej na terenie prowincji Mendoza, gdzie dziś widzi się główne jej źródła.

DR RUDOLF ZUBER, geolog, docent na Uniwersytecie Lwowskim, przybywa do Argentyny w 1887 r. Prowadzi studia i badania geologiczne w prowincji Mendoza. Publikuje swe prace wydane w Zakładach Paulo E. Coni, Buenos Aires. Tytuły prac:

- Estudio geológico del Cerro Cacheuta, rok 1887.
- Sobre yacimientos de petróleo al sur del Cerro Cacheuta, r. 1888.
- Sobre terrenos petrolíferos del Departamento de San Rafael, r. 1890.
- Informe sobre el petróleo de la Laguna Brea.

2.2. STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW POLSKICH (S.I.T.P.) W ARGENTYNIE

Emigracja polska w Argentynie miała, już przed naszym tu przybyciem, dość długą historię. Poza nielicznymi wyjątkami była to przeważnie emigracja rolnicza i robotnicza, która po przybyciu musiała zaczynać nowe życie od najniższych stanowisk i najniższych płac. Wielu z nich ciężką pracą i wysiłkiem doszło z czasem do znacznej zamożności.

W tych warunkach istnienie kilkunastu Towarzystw polskich, zgrupowanych w centralnej organizacji pod nazwą Związku Polaków, wydawanie własnego tygodnika, istnienie polskich szkółek sobotnich, organizowanie licznych akcji społecznych, było ogromnym osiągnięciem. Miernikiem patriotyzmu tej społeczności było kilkuset żołnierzy ochotników do Polskich Sił Zbrojnych w czasie Drugiej Wojny Światowej.

W rezultacie stosunków politycznych po zakończeniu wojny ogromna większość żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych na Obczyźnie wybrała emigrację. Do Argentyny przybyło ich kilkanaście tysięcy w tym spora grupa inżynierów i techników. Rzesza przybyszów polskich zdana była wyłącznie na własne siły w odróżnieniu od emigrantów z Anglii, Niemiec czy krajów skandynawskich, którzy mieli oparcie o własne urzędy konsularne, o filie własnych placówek przemysłowych, handlowych lub rolniczych. Bez znajomości języka, stosunków i mentalności krajów Ameryki Łacińskiej emigracja nasza, nawet ta lepiej przygotowana, musiała dokonać ogromnej pracy pionierskiej.

Zasadniczym rysem przybywających było to, że w ogromnej większości należeli oni do roczników 1900-1915. Zaczynali więc nowe życie, będąc już w wieku 35 do 50 lat.

Pomoc w stawianiu pierwszych kroków na obcym terenie, okazana przez tutejszą Polonię ze "Związkiem Polaków" na czele, była cenna i oszczędziła niejednemu poważ-

nych trudności i kłopotów. Biorąc jednak pod uwagę niewielkie możliwości dawnej emigracji oraz bardzo liczną falę przybywających, nie mogli nasi poprzednicy ani w małej części zaspokoić potrzeb lub rozwiązać problemów, jakie powstawały i rosły z czasem. Nowoprzybyli zmuszeni byli niemal natychmiast łączyć się i tworzyć nowe organizacje, służące ich najbliższemu celom i interesom.

Już w pierwszej połowie 1947 r. kilku kolegów wraz z nielicznymi, dawniej tu csiadłymi, po kilku konferencjach wstępnych w biurze inż. A. Nadolskiego, utworzyło Komitet Organizacyjny przyszłego Stowarzyszenia. W skład Komitetu weszli:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| 1. Bądryński Antoni Jan | 15. Machalski Józef |
| 2. Biernacki Stanisław Józef | 16. Michalski Leon |
| 3. Brink Aleksander | 17. Muszyński Leszek |
| 4. Dołęga-Otocki Włodzimierz | 18. Nadolski Adam |
| 5. Dyrgała Ryszard | 19. Ostrowski Karol |
| 6. Flaker Aleksy | 20. Pietrzykowski Kazimierz |
| 7. Fürstenberg Ludwik | 21. Pranke Borucki Marian |
| 8. Geneja Adam | 22. Protasewicz Mikołaj |
| 9. Gościłło Adam | 23. Słowikowski Wiktor |
| 10. Kaczorowski Adolf | 24. Tabaczyński Tadeusz |
| 11. Korwin-Drozowski Władysław | 25. Tułacz Piotr |
| 12. Krawczyk Leon | 26. Węgrzyn Stanisław |
| 13. Kulatti M. | 27. Zembrzycki Ryszard |
| 14. Leszczyński Jan | 28. Zieliński Bernard |

Pierwsze Walne Zebranie odbyło się 12 lipca 1947 roku przy udziale wyżej wymienionych 28 osób.

Wkrótce po ukonstytuowaniu się Stowarzyszenie zgłosiło akces do Związku Stowarzyszeń Inżynierów i Techników Polskich Zagranicą z siedzibą w Londynie.

Również, uchwałą Zarządu z dnia 19. 5. 1948, Stowarzyszenie wydelegowało swych przedstawicieli na XV doroczny Zjazd Delegatów organizacji, należących do Związku Polaków. Na zjeździe tym, który się odbył 8. 6. 1948, trzech członków Stowarzyszenia weszło w skład Zarządu Związku Polaków.

Od samego początku istnienia ściślejsze stosunki łączyły Stowarzyszenie z Klubem Polskim, z którym dzieliliśmy wspólny lokal na c. Guido, następnie na c. Balcarce a obecnie w Domu Polskim przy ul. Serrano 2076.

Stan liczebny w poszczególnych latach przedstawia tabela:

Lata	Ilość członków	Lata	Ilość członków
1947-48	132	1962-63	159
1948-49	245	1963-64	140
1949-50	259	1964-65	148
1950-51	267	1965-66	134
1951-52	257	1966-67	124
1952-53	255	1967-68	120
1953-54	225	1968-69	118
1954-55	221	1969-70	108
1955-56	204	1970-71	102
1956-57	187	1971-72	95
1957-58	184	1972-73	87
1958-59	189	1973-74	86
1959-60	187	1974-75	73
1960-61	182	1975-76	72
1961-62	180	1976-77	70

Ilość członków S.I.T.P. osiągnęła liczbę 112 już w pierwszym roku swego istnienia, dochodząc do 267 w latach 1950-1951.

Przez 30 lat istnienia przeszło przez Stowarzyszenie 450 osób.

W roku 1957 z okazji dziesięciolecia S.I.T.P. została wydana publikacja okolicznościowa, omawiająca działalność tego okresu czasu, oraz zawierająca szereg danych statystycznych. Poza tekstem figuruje w niej około 40 ogłoszeń polskich firm przemysłowych i handlowych.

We wrześniu 1961 zorganizowany został Pierwszy Kongres Inżynierów i Techników Polskich w Argentynie, w którym wzięli liczny udział przedstawiciele miejscowego świata naukowego, technicznego i przemysłowego.

5. DZIAŁALNOŚĆ WYDAWNICZA I ODCZYTOWA

5.1. Czasopismo "Technika"

Entuzjasta, projektodawca wielu poczyniń w początkach Stowarzyszenia, człowiek, który lubił myśleć wielkimi kategoriami i "wchodzić przez drzwi frontowe, a nie kuchenne", jak często mawiał, inż. W. K. Wierzejski, oświadczył na Walnym Zebraniu S.I.T.P. w lipcu 1948 r., że uważa za absolutną konieczność wydawanie pisma technicznego przez polskie stowarzyszenia inżynierskie, działające na obczyźnie. W jego wizji pismo miało dokumentować dorobek naukowy i techniczny polskich inżynierów rozrzuconych po szerokim świecie. Początek miał być dany w Argentynie a numery następne miały opracowywać i wydawać w pewnej ustalonej kolejności poszczególne Stowarzyszenia innych krajów. Działalność ta w projekcie W. K. Wierzejskiego miała pokryć, jakby siatką, całą emigrację techniczną. W Argentynie fundusze miały pochodzić z połowy wpływów z zaległych składek członkowskich, dobrowolnych donacji, wpływów za ogłoszenia oraz ze sprzedaży czasopisma, które z czasem miało się stać miesięcznikiem. Tytuł pisma: TECHNIKA.

Walne Zebranie, porwane entuzjazmem projektodawcy, uchwaliło jego wniosek, powołując Komitet Redakcyjny pod przewodnictwem Wierzejskiego. Materiały do druku napływały nawet dość szybko i były, na ogół, na dość dobrym poziomie. Słabą stroną były finanse. Ściągać zaległe składki nie jest łatwo, dobrowolne donacje na rzecz jeszcze nieznaną były niktę, ogłoszenia również nie mogły dać poważniejszej sumy. Inflacja dopełniała reszty, bo zebrane już fundusze przy opóźniającym się ukazaniu pisma, topniały.

Pierwszy numer Techniki oddany został do druku w sierpniu 1950 r. W październiku tegoż roku umiera W. K. Wierzejski. W parę tygodni później ukazuje się pierwszy i jedyny numer Techniki. Stowarzyszenia naszego nie stać było na wydawanie dalszych numerów.

Myśl Wierzejskiego znalazła widocznie oddźwięk na terenie angielskim, bo w kilka lat później i przez pewien czas ukazywało się tam pismo pt. NAUKA I TECHNIKA z wielu bardzo poważnymi artykułami.

U nas po doświadczeniu z pismem TECHNIKA umieszczano artykuły techniczne, o charakterze zarówno specjalnym jak i popularyzacyjnym w komunikatach Stowarzyszenia. Niektóre z tych artykułów były chętnie czytane i wywoływały pewne oddźwięki nawet w innych krajach. Komitet Wydawniczy projektował jeszcze wydanie numeru następnego, usiłując utworzyć fundusz wydawniczy im. K. W. Wierzejskiego. Trudności materialne były jednak większe od dobrej woli i zapału Komitetu. W listopadzie 1952 postanowiono zaniechać dalszej akcji wydawniczej.

Z okazji 10-lecia S.I.T.P. wydano numer specjalny, podający w streszczeniu dzieje pierwszych lat Stowarzyszenia na ziemi argentyńskiej.

9. PO NAS

Pierwszym wrażeniem czytelnika tej "Monografii" będzie, być może, ogrom pracy indywidualnej i zbiorowej inżynierów i techników polskich, dokonanej na terenie Argentyny w okresie TRZYDZIESTOLECIA. Następnym wrażeniem — to wszechstronność tej pracy. Byliśmy niemal wszędzie. Geograficznie — prawie w każdej części Argentyny, zawodowo — we wszystkich gałęziach techniki, społecznie — w każdym poczynaniu wspólnym polskiego zgrupowania. Piętrzące się trudności zostały w znacznej większości pokonane z wynikiem pomyślnym. Zawód, który nas spotkał, którego nie mogliśmy, mimo wysiłku, pokonać to odcinek młodzieżowy, odcinek, mieliśmy nadzieje, naszych następców.

Średni wiek członków Stowarzyszenia, jak to było powiedziane we wstępie, przekroczył lat 65. S.I.T.P. więc dożywa swych ostatnich lat. Nie stać już będzie nas, starej generacji, na większe zrywy w rodzaju Kongresu Polskich Inżynierów, odczytów na większą skalę, lub tworzenie nowych warsztatów pracy. Dożywać będziemy, prawdopodobnie, zbierając się na zebraniach towarzyskich, brydżach, przy takich lub innych okazjach lub bez okazji. I z pewnością nie wydamy Monografii 50-lecia S.I.T.P.

Tak więc ta monografia będzie, prawdopodobnie, ostatnią większą publikacją Stowarzyszenia. Zebranie materiałów, ich uporządkowanie, opracowanie, przeróbka i korekta pochłonęły WIELE godzin pracy. Roześlemy ją do bratnich organizacji na całym szerokim świecie, kilka egzemplarzy oddamy na przechowanie do Biblioteki w Buenos Aires. Może jakieś egzemplarze trafią do Kraju, do naszych organizacji macierzystych. I jeśli już Stowarzyszenie nie stanie, to zostaną po nas skutki naszej pracy zbiorowej, w formie dokumentacji, indywidualnej w formie dzieł technicznych i ludzkiej pamięci.

Pamięć ludzka jednak nie należy do rzeczy długo trwałych. Trwałszymi będą pomniki pracy: nazwiska w rejestrze patentowym, książka Stulgińskiego o metrologii, na której wychowało się już kilka roczników inżynierskich, a wychowa się więcej, projekty architektoniczne Gąssowskiego w Buenos Aires i Neuquén, Białousa w Neuquén, Wieżowce od 20 do 40 pięter Ruszkowskiego w Mar del Plata. Przechowają się w annałach uniwersyteckich nazwiska profesorów — inżynierów polskich oraz te same nazwiska w pamięci ich uczni. Przeżyją nas niektóre zakłady przemysłowe, stworzone przez nas prawie z niczego.

DOROCZNE WALNE ZEBRANIA ODDZIAŁÓW

ODDZIAŁ MONTREAL

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU ZA UBIEGŁY OKRES 23. 4. 1981 - 29. 4. 1982

Miesięczne zebrania i zawiadomienia dały szczegółowy obraz naszej działalności. Statystycznie przedstawia się ona jak następuje:

1. Zebrania Zarządu. Przeciętna frekwencja: 5 kolegów; osobo-godzin: 50.
2. Wieczorki piątkowe: 5 — przeciętna frekwencja 52 osoby.
3. Bal Karnawałowy: 20. 02. 1982; frekwencja 129 osób.

Kadencja 1981/82 przeszła bez specjalnych trudności. Ze względu na kosztą, zlikwidowaliśmy wynajm lokalu na 1832 Sherbrooke W. Obecnie nasze wieczorki kulturalno-towarzystwie odbywają się w domu przy ul. Hampton 3863 (przy Misji św. Wojciecha). Decyzja była dobra: dużo wygodniej, dużo miejsc na postój samochodów, znacznie mniejsze kosztą. Bal doroczny był udany. Dochód przekazany został na pomoc Polsce. Nasze panie: B. Bednarek, J. Gutkowska, I. Martynowicz, I. Petruszewicz i H. Purska poświęciły dużo czasu na sprzedaż biletów i zachęcanie przyjaciół i znajomych. Serdeczne dzięki!

Cc do innych działalności: cały szereg Kolegów, wraz z Małżonkami wziął udział w uroczystościach obchodu 40-lecia STP w Toronto; współpracowaliśmy z Sekcją Historyczną przy Zarządzie Gł. STP; podtrzymywaliśmy łączność z Zarządem Gł. O.I.Q., prasą itd.

Na zakończenie gorąco dziękujemy wszystkim za pracę, pomoc, poparcie, miłe słowa i słuszne uwagi!

Walne zebranie Oddziału Mtl. w dniu 29. 04. 1982 wybrało na kadencję 82/83 następujących kolegów, którzy podjęli się pracować w zarządzie w następującym składzie: Przewodniczący — S. A. Purski; Skarbnik: B. Bednarek; Sekretarz: A. Lenarciak; Wiceprzewodniczący: K. Milej, J. W. Romanowski; Członkowie: R. Majda, R. Myszak; Koło Pań: A. Żarynowa.

Referaty

Kultur. — towarzyski: J. W. Romanowski; Imprezy: A. Martynowicz; Łączność: A. Lenarciak, K. Milej.

Komisje - Delegaci

Rewiz.: M. Czereyski, W. Siemieński; Matka: J. W. Romanowski, L. Wiechuła; Fundusz stypendialny: B. Bednarek, K. Milej, R. Myszak.

Delegaci do KPK/Q: M. Czereyski, R. Majda.

Zarząd Oddziału

ODDZIAŁ OTTAWA

W dniu 6 czerwca odbyło się w Domu Polskim doroczne walne zebranie STP Oddziału Ottawa przy udziale 34 członków. Zebranie rozpoczęło minutą milczenia by uczcić pamięć Kolegów, którzy odeszli od nas w ciągu roku. Jak już donosiliśmy w październiku zmarł nasz członek honorowy Józef Krzywda-Polkowski a 5 maja zmarł po krótkiej, a ciężkiej chorobie kol. Jan Alexander Charuba. Mimo że corocznie ubywa kilku kolegów ze "starej gwardii" tym bardziej pocieszającym jest fakt, że ilość członków Oddziału rośnie, co wskazuje że młodzi inżynierowie bądź świeżo przybyli z kraju, bądź tu już urodzeni włączają się w nasze szeregi.

W ciągu ostatniego roku przybyło oddziałowi Ottawa 10 nowych członków z czego dwóch przeniosło się z innych oddziałów. Dwóch członków opuściło Ottawę tak, że w sumie Oddział liczy obecnie 90 osób.

Przewodniczącym został jednogłośnie wybrany kol. Bronisław Szpakowski a skarbnikiem pozostał na ogólną prośbę zebranych kol. Andrzej Dębicki. Poza tym do zarządu weszli koledzy: dr Henryk Mach, który zaofiarował się pełnić funkcję sekretarza, L. Cyfracki, S. Morawski, S. Romaniec i S. Zaborowski.

Ostateczny rozdział funkcji nastąpi na pierwszym zebraniu zarządu. Do Komisji Rewizyjnej zostali wybrani kol. B. Grabowska, kol. A. Miszkiel oraz kol. J. Zieliński. Redaktorem biuletynu pozostaje nadal kol. M. Zielińska. Najciekawszym z przyjętych wniosków był wniosek postawiony przez kol. Morawskiego, ażeby Oddział rozpoczął już teraz budowę funduszu na obchód 50-lecia i przekazał tę sugestię Zarządowi Głównemu oraz innym oddziałom. Świadczy to dobitnie, że obchód 40-lecia był niezwykle udany i wszyscy oczekują z niecierpliwością udziału w złotych godach naszego Stowarzyszenia.

Na pierwszym zebraniu, które odbyło się 18 maja br. Zarząd ukonstytuował się następująco:

Przewodniczący: Bronisław Szpakowski

Wiceprzewodniczący i łącznik z Zarządem Głównym: Szczepan Morawski

1 sekretarz: Henryk Mach

2 sekretarz: Stanisław Zaborowski (specjalne zadanie: sprawy członkowskie i opieka nad nowo przybyłymi).

Skarbnik: Andrzej Dębicki

Odczyty i życie towarzyskie: Ludwik Cyfracki

Łącznik z KPK: Stanisław Romaniec.

Były przewodniczący: Jacek Wójcik (past president).

KOŁO PAŃ

W dniu 10 maja odbyło się walne zebranie Koła Pań przy STP poprzedzone wspólną kolacją w gościnnym jak zawsze domu pp. Świderskich. Nowy zarząd ukonstytuował się jak następuje:

Przewodnicząca — Jadwiga Zarzycka

Wiceprzewodniczące — Iwona Gadomska i Maryla Mindak

Sekretarz — Anna Rybczyńska

Sekretarz — Anna Rybczyńska

Skarbnik — Janina Gapska

Postanowiono włączyć w skład zarządu przewodniczącą komisji charytatywnej, którą to funkcję wykonuje od kilku lat z dużym poświęceniem p. Wanda Samolewicz. Zaproszony na zebranie przewodniczący STP kol. Szpakowski podziękował Paniom za pomoc w urządzaniu imprez i wyraził nadzieję na dalszą ścisłą współpracę w roku bieżącym.

M. Zielińska

ODDZIAŁ SARNIA

W dniu 29 maja br. odbyło się Walne Zebranie Oddziału Zagłębie w Sarnii. W czasie tego zebrania ustępujący Zarząd Oddziału otrzymał absolutorium z podziękowaniem. Wybrano władze Oddziału w składzie:

Przewodniczący — K. Mrowiec

Wiceprzewodniczący — C. Kuley

Sekretarz — W. Krzywiecki

Skarbnik — A. Sikorski.

Do Komisji Rewizyjnej weszli koledzy: S. Niemiec, S. Pisarczyk, K. Paździora.

ODDZIAŁ TORONTO

W dniu 8 maja 1982 roku odbyło się Walne Zebranie STP Oddziału Toronto. Zebranie jednogłośnie wybrało kol. M. Musioła na przewodniczącego, kol. Z. Jarmickiego na wiceprzewodniczącego i kol. W. Władczyńskiego na sekretarza.

Sprawozdanie z działalności oddziału w ubiegłym roku podali członkowie zarządu włącznie z przewodniczącym kol. A. Wyszowskim podkreślając w szczególności co następuje:

— Duży wkład pracy przy 40-leciu STP.

— Odczyty dalej spotykały się z wielkim sukcesem. Na odczyt Jana Nowaka było ponad 400 osób.

— Pomoc dla nowoprzybyłych przybrała formę podawania informacji, pomoc w przygotowaniu résumé, kontakt z pracodawcami, pomoc osobista przez "buddy system".

— Kurs techniczny dla stu nowoprzybyłych, kierowany co sobotę przez praktykujących inżynierów.

— Poprawiona administracja, nowy telefon i regularna praca dyżurowa pana M. Jagły, który odnotował ponad 340 wizyt.

Zarząd otrzymał absolutorium z podziękowaniem. Specjalne podziękowanie było wyrażone za pracę z nowoprzybyłymi.

Wnioski zatwierdzone na walnym zgromadzeniu:

- podniesienie pełnej składki członkowskiej do \$30; składki emerytów bez zmian \$7.
- zalecenie dla zarządu na dalszą i bardziej intensywną pracę aby uzyskać uznanie wszystkich polskich dyplomów przez APEO.
- upoważnienie zarządu do stworzenia komisji statutowej.

Nowy Zarząd na kadencję 1982-83 ukonstytuował się następująco:

Przewodniczący: A. M. Wyszowski
Wiceprzewodniczący: R. S. Jagła, M. Zaremba
Sekretarz: A. Woyzbun
Skarbnicy: T. Czudec, P. Huryn

Członkowie Zarządu: I. Grabowska, J. Korwin, J. Drygała, J. Liczner, W. Władyczański, M. Huryn, I. Pater, A. Zdanowicz, H. Czarnota, T. Berezowska.

Komisja Rewizyjna została wybrana w składzie: C. P. Brzozowicz, I. Feuer, M. Kostanecki, M. Szeplewicz.

Zarząd Oddziału

—o—o—o—

LEON KONOPKO

"KURSY PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO DLA NOWOPRZYBYŁYCH INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW" KOL. M. HURYN. FAKTY I LICZBY.

1. **Kol. Mirosław Huryn**, inż. budownictwa, absolwent Politechniki Szczecińskiej, wykładowca Niagara Community College w Welland, Ontario, podległe Ministry of Colleges and Universities.

Od jesieni 1979 — inicjator i promotor założenia Oddziału STP w Vancouver.

Od jesieni 1980 — członek Zarządu Głównego STP.

Dar organizacyjny, głębokie poczucie służby społecznej, niespożyta energia. Konsekwencja myśli i czynu.

2. **Jesień 1980.** Zamysł formy edukacyjnej pomocy nowo przybyłym kolegom z kraju do przystosowania ich do aktualnych warunków bytowych w Kanadzie, obejmujący przygotowanie zawodowe przez poznanie kanadyjskiego świata techniki i w języku polskim z przerzutem na angielski i przygotowaniem do konkurencyjnego rynku pracy w świetle obowiązujących przepisów i praw zwyczajowych w instytucjach i przedsiębiorstwach.

— Równocześnie przystąpienie do samodzielnego jednoosobowego opracowania koncepcji, zasady formy i programu kursu.

3. **Jesień 1980 — jesień 1981.** Kolejne przedstawianie w imieniu Zarządu Głównego STP "Kursów przygotowania zawodowego dla nowo przybyłych inżynierów i techników" do realizacji tj. dla uznania, poparcia i finansowania w Ministerstwie Imigracji i Zatrudnienia, a zatem w Ministerstwie Oświaty (Ministry of Education, Toronto Board of Education) najpierw u Inspektora Szkół Zawodowych (Superintendent of Vocational Schools), a następnie u Inspektora Szkół Doksztalających (Superintendent of Continuing Education) p. Allen Prince'a, gdzie uzyskał przyjęcie koncepcji. Kursy powstały.

Poinformowanie prezesa Zarządu Głównego, kol. M. Musioła o osiągniętym sukcesie z prośbą o formalne zatwierdzenie przez Zarząd Główny.

4. **Październik - grudzień 1981.** Przygotowanie odezwy do nowo przybyłych o terminarzu i miejscu zgłaszania na kurs oraz apelu do tutejszych inżynierów i architektów wszelkich specjalności i hierarchii służbowej, członków i nieczłonków STP do zgłaszania się na wykładowców.

5. **4. 12. 1981.** Ogłoszenie kursu na spotkaniu z nowo przybyłymi, zorganizowanym przez Zarząd Oddziału STP Toronto w Domu Kultury Polskiej (SPK), siedzibie STP.

6. **Styczeń 1982.** Zgłoszenie do Zarządu Oddziału STP Toronto o powstaniu kursu, oraz uzyskanie wydatnej pomocy ze strony przewodniczącego kol. A. Wyszowskiego.

Pomoc kol. Krystyny Owczarek, dyrektora Ośrodka Informacyjnego KPK — Oddział Toronto przy sporządzaniu formularzy dla kandydatów na kurs.

7. **15. 2. 1982.** Spotkanie z p. Apolonią Anielewicz, Inspektorem Szkolnym TBE przy Howard Public Junior School, zorganizowane przez kol. Krystynę Owczarek.

8. **9. 3. 1982.** Posiedzenie Zarządu Głównego STP. Zatwierdzenie formalne "Kursów" przez Zarząd Główny Stowarzyszenia.

9. **Marzec 1982.** Uzyskanie zgody przez p. A. Anielewicz na lokalizację kursów przy Howard Public Junior School z prawem korzystania z wszelkich udogodnień szkolnych.

10. **3. 4. 1982.** Otwarcie 1 turnusu "Kursów". Obecni przedstawiciel Wydziału Oświaty TBE p. A. Price, przedstawiciel Wydziału Społecznego TBE p. L. McKell, sekretarz generalny KPK i p. K. Klimaszewski. Zarząd Główny STP reprezentował kol. M. Huryn, onże członek Zarządu Głównego STP, a Zarząd Oddziału STP, Toronto — kol. P. Huryn.

11. **1 Turnus "Kursów".** Okres trwania kursu 3. 4. - 26. 6. 1982 w każdą sobotę za wyjątkiem długich "weekendów". Ilość kursodni — 11.

Kursanci. Zgłoszeń — 146, frekwencja — średnio 70%, około 100 osób.

Wykładowcy. Ilość wykładowców — 51. Wykłady jednorazowe, 2 godzinne.

Na kursie istniał de facto sztab kursu, który permanentnie pracował z kierownikiem kol. M. Hurynem, jak niżej:

inż. P. Huryn — budownictwo	7 kursodni
inż. W. Klingier — elektryka, elektronika	5 kursodni
inż. J. Liczner, inż. T. Popiel — mechanika	5 kursodni
inż. Z. Twardowski — chemia	5 kursodni

Kol. Jerzy Korwin i kol. Jerzy Owczarek wydatnie pomagali przy opracowaniu słownika.

Kol. Stefan Szałwiński okazał nieocenioną pomoc przez cały czas organizowania kursu.

12.2 Turnus

Okres trwania kursu: wrzesień - grudzień 1982.

Zgłoszenia na kurs nadsyłać na adres: Henryk Łopuszko, 31 St. Dennis Drive, Apt. 917 Don Mills, Ontario, M3C 1G8

NIEZAPOMNIANI

WSPOMNIENIE POŚMIERTNE O INŻYNIERZE WACŁAWIE STRUSZYŃSKIM*

Urodził się w 1905 roku w Wieruszowie, pod Łodzią. W roku 1922 otrzymał maturę w liceum im. Giżyckiego w Warszawie. W 1929 roku ukończył z doskonałym wynikiem Wydział Elektryczny Politechniki Warszawskiej, specjalizując się w radiotechnice pod kierunkiem prof. J. Groszkowskiego.

*Zmarły w Calgary inż. Struszyński był wieloletnim członkiem Stowarzyszenia Techników Polskich w W. Brytanii.

Przypuszczam, że Czytelnicy Biuletynu będą zainteresowani tym artykułem z kraju ze względu na osiągnięcia techniczne Zmarłego i ich wartość w przyczynku wojennym polskiego inżyniera.

A. Pohoski, Ottawa

Rozpoczął pracę w Państwowych Zakładach Radiotechnicznych (PZR), dokąd kierowano najlepiej zapowiadających się absolwentów w celu stworzenia silnego ośrodka twórczej myśli technicznej, głównie do przeprowadzenia badań związanych z obroną kraju. Wkrótce został wysłany na roczny pobyt do Anglii, do zakładów firmy Marconi, dla specjalizowania się w radionamierzaniu. Po powrocie został kierownikiem Działu Radionamierzania w Państwowych Zakładach Tele- i Radiotechnicznych (PZT).

Jego twórcza wyobraźnia i intuicja, połączone z trzeźwym zmysłem praktycznym i niezmordowaną docieklivością, wysunęły go niebawem do czołówki inżynierów europejskich z dziedziny radionamierzania. Ostatnim osiągnięciem inż. W. Struszyńskiego przed wybuchem II wojny światowej było opracowanie oryginalnych radionamierników pokładowych na wodnopłatawcach, zamówionych przez Marynarkę Wojenną w Montefalcone (Włochy) i ich pomyślne wypróbowanie nad Adriatykiem. Niestety, na skutek zawarcia przymierza z Niemcami (oś Rzym — Berlin), Włosi zwlekali z importem gotowych urządzeń aż do wybuchu wojny.

We wrześniu 1939 roku inż. W. Struszyński został ewakuowany z Warszawy wraz z kluczowym personelem technicznym PZT. Po klęsce wrześniowej przedostał się do Francji, a po jej upadku — do Wielkiej Brytanii, gdzie wstąpił do Korpusu Wojsk Łączności odradzających się Polskich Sił Zbrojnych. Znalazł się niebawem wśród polskich specjalistów, odkomenderowanych do brytyjskiej Admiralicji.

W owym czasie (przełom (1940-1941 roku) losy wojny wisiły dosłownie na włosku z powodu olbrzymich strat, zadawanych na morzu przez niemieckie okręty podwodne, które po upadku Francji uzyskały dogodną bazę na wybrzeżu Atlantyku. Znalezienie skutecznego sposobu wykrywania i umiejscawiania niemieckich okrętów podwodnych przez eskortujące konwoje okręty wojenne stało się więc sprawą palącą. Nie było to jednak możliwe przy ówczesnym stanie techniki radionamierzania.

Wielką zasługą inż. Struszyńskiego było rozwiązanie tego zagadnienia wraz ze skutecznym przeprowadzeniem prób w rekordowym czasie niespełna 3 miesiące, co wymagało niemal nadludzkiego wysiłku. Można śmiało powiedzieć, że radionamierniki Struszyńskiego w pełni przyczyniły się do umożliwienia konwojom, wiozącym sprzęt wojenny do Murmańska, płynąć wzdłuż obsadzonych przez Niemców wybrzeży Norwegii.

Na tym nie ograniczała się działalność inż. Struszyńskiego w Admiralicji. Pracował owocnie nad udoskonaleniem radionamiernych stacji naziemnych oraz nad pogłębieniem teoretycznych podstaw procesu radionamierzania.

Po wojnie inż. Struszyński pracował w firmie Marconi aż do przejścia na emeryturę w roku 1975. Dokonał w tym czasie szeregu patentowanych ulepszeń w radionamiernikach. Następnie przeniósł się do Kanady, gdzie pracował dorywczo jako niezależny inżynier-doradca. Zmarł w Calgary (Kanada, prowincja Alberta) w dniu 9 kwietnia 1980 r.

H. S. Toczyłowski

IDEA RADIONAMIERNIKA STRUSZYŃSKIEGO

Inż. H. S. Toczyłowski, autor wspomnienia pośmiertnego o inż. Wacławie Struszyńskim (p. wyżej), w następujący sposób tłumaczy, na czym polegała idea radionamiernika, opracowanego prawie 40 lat temu przez zmarłego w bież. roku wybitnego polskiego inżyniera-elektronika. Chodziło — przypominamy — o radionamierzanie niemieckich łodzi podwodnych.

“Dalekosiężne radionamierzanie przez stacje nadbrzeżne nie dawało dostatecznie dokładnych wyników, aby umożliwić ostro konwoju zorientowanie się w ruchach łodzi podwodnych, porozumiewających się między sobą w czasie przygotowania do ataku. Niemcy posługiwali się celowo zakresem fal krótkich, ponieważ określenie kie-

runku rozchodzenia się tych fal przez radionamierniki okrętowe nie było możliwe. Przyczyną było nieuniknione sprzężenie się anteny radionamiernika z odpromienianiem wpadających w rezonans nadbudówek okrętu, a zwłaszcza masztu podtrzymującego antenę.

Inż. Struszyński rozwiązań radykalnie sprawę przez nader pomysłowe ukształtowanie anteny i przeciwwagi w ten sposób, że szkodliwe wzajemne sprzężenia można było wyrównować przez odpowiednie ustawienie na stałe kondensatorka neutralizującego, wbudowanego w układ antenowy. Nadawało się to do każdego okrętu i wymagało niespełna godziny pracy po zainstalowaniu radionamiernika”.

k. h.

—oOo—

IN MEMORIAM: SP. JÓZEF KICIŃSKI

Urodził się w Sandomierzu w listopadzie 1903 roku. Szkołę średnią i wyższe studia kończył w Warszawie (Wyższa Szkoła Budowy Maszyn i Elektrotechniki).

Pracował w Polsce przed wojną najpierw w firmie Zieleniewskiego potem w Państwowych Zakładach Lotniczych w Wytówni Płatowców. Był członkiem Stowarzyszenia Techników Polskich jeszcze przed wojną.

Służbę wojskową odbył w lotnictwie. Brał udział w walkach wrześniowych w 1939 roku w stopniu porucznika. Do końca wojny był w obozach jeńców wojennych między innymi Woldenberg Oflag II C.

Po uwolnieniu z niewoli przybył do Anglii, gdzie pracował przez kilka lat w Swansea (Walia).

Do Kanady i Toronto przybył w grudniu 1949 roku na wizę tutejszego Stowarzyszenia Techników Polskich, do którego zgłosił się bez zwłoki na członka. Wkrótce też został członkiem Association of Professional Engineers of the Province of Ontario.

W Toronto pracował najpierw w Toronto-Hydro potem w Brazilian Traction i wreszcie w Works Department of Metropolitan Toronto jako Project Engineer.

Przez szereg lat brał czynny udział w życiu i pracach Oddziału STP w Toronto, pełniąc różne funkcje w Zarządach. Pracował także społecznie w Kongresie, gdzie zakończył swą owocną i długą pracę na stanowisku Przewodniczącego Komisji Społecznej.

Po długiej i ciężkiej chorobie zmarł 14 maja 1982 roku.

Cześć Jego pamięci.

Stanisław Mazgis

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Jan Charuba, M.Sc., inż. elektronik i członek STP od 30 lat. Swoją pracą zawodową przyczynił się do ugruntowania dobrej opinii, którą się cieszą polscy inżynierowie w Kanadzie. Służył Polonii ottawskiej nie tylko swoją pracą, ale i rodzimym talentem jako członek chóru im. Paderewskiego. Po długiej chorobie zmarł 5 maja 1982 r. w Ottawie.

Józef Kiciński, wychowanek Wyższej Szkoły Budowy Maszyn i Elektrotechniki w Warszawie, służył w lotnictwie i brał udział w walkach wrześniowych. Do Kanady przyjechał z Anglii w 1949 roku na wizę STP w Kanadzie. Przez szereg lat brał czynny udział w pracach zarządu Oddziału STP w Toronto, a także i Kongresu. Przed przejściem na emeryturę pracował w Works Department of Metropolitan Toronto jako Project Engineer. Po długiej chorobie zmarł 14 maja 1982 r. w Toronto.

KRONIKA STP

NOWI CZŁONKOWIE

ODDZIAŁ OTTAWA

Tadeusz Czarnecki, Janusz Pienkowski.

MONTREAL

Lucjan Pawelczyk.

TORONTO

Adam Baryła, Grażyna Baryła, Tadeusz Bułat, Ryszard Czop, Stefan Danielski, Bogdan Goławski, Krystyna Herrgesell, Jerzy Janicki, Aleksander Kośny, Barbara Kośny, Zbigniew Lipowski, Maciej Maciejowski, Roman Madejak, Adam Niemiec, Wojciech Porębski, Teresa Sowa-Szczepanik, Wiesław Staniewski, Janusz Stoch, Iwona Szafrąńska, Józef Szczepanik, Jan Szumowski, Aleksandra Teklińska, Andrzej Wojtys, Stanisław Wyszyński, Józef Zabłocki.

VANCOUVER

Andrzej Dębowski, Jerzy Kuśmider, Ryszard Słazkiewicz.

ZARZĄD GŁÓWNY

— **Walny Zjazd STP** w Kanadzie odbędzie się w sobotę 23 października 1982 roku. Otwarcie zjazdu jest przewidziane na godz. 10 rano, a gospodarzem zjazdu ma być Oddział Ottawa. Dalsze informacje zostaną później podane do wiadomości.

Udział w zjeździe może być osobisty lub przez pełnomocnika. Pełnomocnicy, reprezentujący członków oddziału, który jest

TRYBUNA ODDZIAŁÓW I CZŁONKÓW STP

ODDZIAŁ OTTAWA

DO WYKŁADOWCÓW I ABSOLWENTÓW PUC

Szanowni Państwo, Koleżanki i Koledzy!

W związku z moim artykułem "Polish University College in London", który ukazał się w ostatnim numerze Biuletynu Stowarzyszenia Techników Polskich w Kanadzie (Vol. XXV/XXXVI, Nr. 1, Marzec 1982, str. 36-64), pragnę przeprosić wszystkich zainteresowanych jeżeli nazwiska ich zostały pominięte w spisach wykładowców czy też absolwentów tej uczelni. Zdaję sobie sprawę, że źródła, którymi posługiwałem się, nie były kompletne. Uprzejmie proszę o uzupełnienia do tych spisów jak również o inne uwagi odnośnie samej historii PUC-u. Wszelką korespondencję na ten temat proszę kierować na mój adres domowy: 1361 Wesmar Drive, Ottawa, Ontario, Canada K1H 7T3.

gospodarzem zjazdu, mogą mieć najwyżej 4 upoważnienia, natomiast pełnomocnicy z pozostałych oddziałów mogą dysponować 25 upoważnieniami. Pełnomocnictwo może być także udzielone delegatom na zjazd wybranym na zebraniu oddziału. W tym wypadku delegaci mogą reprezentować obecnych na zebraniu, oraz tych którzy poza zebraniem udzielili delegatom indywidualnych upoważnień na piśmie.

ODDZIAŁ OTTAWA

Odczyty, imprezy

24. 3. 1982. Kol. A. R. Onoszko: "Lotnictwo polskie w okresie 20-lecia". Odczyt ilustrowany przezroczami. Patrz "HISTORIA" str. 29.

28. 5. 1982. Tradycyjna wiosenna zabawa STP w Domu Polskim.

ODDZIAŁ MONTREAL

19. 3. 1982. Andrzej Dąbrowski: "Zakazane piosenki" (z taśm). Prelegent: Mgr prawa (z Paryża), były redaktor pisma satyrycznego Plejboj i Kabaretu w Warszawie.

ODDZIAŁ TORONTO

Odczyty, imprezy

4. 4. 1982. Kol. J. Słubicki: "Wojna polsko-bolszewicka 1920 roku". Odczyt wspólny z SPK, powtórzony na żądania członków STP.

14. 5. 1982. Wiosenna zabawa dla przybyłych tu wczoraj i mieszkających od lat.

Planuję zamieścić w przyszłym Biuletynie Erratę do tego artykułu, ponieważ zauważyłem dość poważne błędy i przeoczenia drukarskie. Uzupełnię wówczas spisy i skoryguję historię według wskazówek Państwa.

Za pomoc z góry dziękuję i łączę wyrazy wysokiego poważania

Andrzej M. Garlicki

Ottawa, 2 czerwca 1982

ODDZIAŁ TORONTO

"DZIEŃ KADETA"

W piątek, 28 maja tego roku w zbrojowni Fort York w Toronto o 8 wieczorem kadeci 2 pułku saperów obchodzili "Dzień Kadeta". Po defiladzie przed honorowym pułkownikiem inż. Hartley, odbyło się rozdanie nagród kadetom, mającym najlepsze wyniki w wyszkoleniu w tym roku. Nagrodę dla najlepszego strzelca drugiego roku wręczył dr inż. Zdzisław Przygoda. Nagroda ta, pod tytułem "Cass and Dick Trophy", ustalona przez kolegów inż. Cass Stankiewicza i inż. Zdzisława Przygodę w 1969 roku.

Nagrodę dla najlepszego strzelca pierwszego roku wręczył inż. Andrzej Wyszowski, przewodniczący oddziału Toronto Stowarzyszenia Techników Polskich w Kanadzie. Nagroda ta nosi nazwę "Association of Polish Engineers in Canada, Toronto Branch — Trophy". Nagrodę tę ustaliło STP, za prezesury kolegi Przygodę.

Po rozdaniu nagród odbył się pokaz wyszkolenia kadetów. Po popisie, goście zaproszeni zostali do kasyna 2nd Field Engineer Regiment na skromne przyjęcie. Atmosfera była bardzo miła i bezpośrednia.

Pułk saperów opiekuje się kadetami i apeluje do polskich inżynierów w Kanadzie, by ich dzieci, chłopcy i dziewczęta w wieku od 13 do 17 lat przyłączyli się do korpusu kadetów. Zbiórki są w każdy piątek wieczorem w Fort Armoury w Toronto.

Z. Przygoda

NASI KOLEDZY

A. SYLWETKI: SYLWETKA 40-LECIA — STANISŁAW A. PURSKI

Nieczęsto można spotkać ludzi tak oddanych pracy społecznej i swojej organizacji jak nasz kolega Stanisław A. Purski. Kilka dni temu Walne Zebranie STP Oddz. Montreal wybrało kol. S. A. Purskiego po raz dziesiąty na przewodniczącego Oddziału. To, że Oddział nasz prężnie działa, jest w większości zasługą kol. Purskiego. Wszyscy go znamy jako pełnego pogodnego usposobienia, z okazami dobrego dowcipu, posiadającego szerokie zainteresowania i otwarte poglądy gentelmana, który od dziesięciu lat nic się nie zmienia. Jednakże warto przedstawić bliżej sylwetkę naszego kolegi S. A. Purskiego, od którego tak bardzo zależy działalność Oddziału Montreal.

Stanisław Antoni Purski urodził się 22 marca 1910 roku w Radomiu, gdzie skończył Gimnazjum Matematyczno-Przyrodnicze im. Tytusa Chałubińskiego. Studia wyższe odbył na Politechnice Warszawskiej, na Wydziale Mechanicznym (Sekcja Technologii), dyplom zdobył w 1935 roku. W latach 1931-32 ukończył jako podchorąży plutonowy (z pierwszą lokatą-prymus) Podchorążówkę Piechoty w Rawie Ruskiej pod Lwowem, następnie służył jako rezerwista w 45 Pułku Strzelców Podhalańskich w Równem Wołyńskim. W czasie wojny został przydzielony do przemysłu. W październiku 1939 r. uciekł spod okupacji rosyjskiej poprzez Karpaty, Rumunię, Węgry i rzekę Drawę do Jugosławii, gdzie w placówce polskiej w Zagrzebiu zgłosił się ochotniczo do Polskiej Armii we Francji. Przydzielony do przemysłu w Paryżu uciekł przed wkroczeniem Niemców do strefy nieokupowanej, gdzie przebywa 2 lata. Następnie z grupą inżynierów wyjechał przez

Hiszpanię, Portugalię, Maroko, Bermudy, Meksyk, Stany Zjednoczone do Kanady, gdzie 10 października 1942 roku przybył do Montrealu.

Pracę zawodową rozpoczął w Canadian Car and Foundry Co. Ltd. jako konstruktor przyrządów, następnie w 1943 roku przeniósł się do Dominion Engineering Works Ltd., gdzie przez osiem lat opracowywał projekty ciężkich maszyn przemysłowych. W roku 1951 przeniósł się do renomowanej firmy Canadian Vickers Ltd., w której zajmując pozycję Chief Design Engineer pracował aż do 1967 r. będąc odpowiedzialnym za wiele bardzo poważnych projektów z dziedziny urządzeń hydroelektrycznych i hydraulicznych.

Gdy w roku 1967 podjęto projekty ulepszenia drogi morskiej przez rzekę św. Wawrzyńca, S. A. Purski pracuje jako Senior Engineer w St. Lawrence Seaway Authority nad systemami śluz wodnych itp. W roku 1975 odszedł formalnie na emeryturę lecz pełnia energii nie pozwoliła mu spędzać całego swojego czasu w domowym ogródku. Jeszcze w tym samym 1975 roku zostaje konsultantem dla firmy Russeau, Sauvé, Warren Inc., w której jako wielce ceniony specjalista zajmuje się projektowaniem zamknięć wodnych dla jednego z największych projektów hydroelektrycznych na świecie — Kompleksu James Bay.

Jak specjalista od zamknięć wodnych nadzorował 76 projektów tychże zamknięć, co jest imponującym dorobkiem. Czasem aż trudno uwierzyć, że pomimo takiego zaangażowania pracą zawodową potrafi tak świetnie się zorganizować by znaleźć czas na pracę społeczną dla STP Oddz. Montreal, na spotkania prywatne i towarzyskie, na lekturę, na liczne podróże, na... parapsychologię i wiele innych zainteresowań. No cóż mamy szczęście, że mamy takiego przewodniczącego w Oddziale Montreal i chyba trzeba dodać, że dzięki takim ludziom jak S. A. Purski Stowarzyszenie Techników Polskich w Kanadzie obchodziło dumnie 40-lecie swojego istnienia.

Alfred Lenarciak

B. DESYGNACJE

1. Kol. Leszek Zieliński został wybrany prezesem APEO — Ottawa Chapter. Kol. Zieliński jest jednym z współtwórców graficznego, komputerowego systemu komunikacji — Blissymbolics — używanego w szkoleniu osób upośledzonych umysłowo.

D. KONFERENCJE

1. Kol. T. Błachut z Oddziału Ottawa wygłosił w ubiegłym marcu i kwietniu, na zaproszenie kół holenderskich i włoskich odczyty na uniwersytetach w Delft i Rzymie. Miał również szereg spotkań z naukowcami europejskimi, członkami zespołu, który pod kierownictwem dra Błachuta pracuje nad opracowaniem książki historyczno-naukowej pod egidą Międzynarodowego Towarzystwa Fotogrametrycznego.

W ubiegłym roku dr Błachut był zaproszony przez różne instytucje naukowo-techniczne 12 krajów obu Ameryk, Europy i Azji, wygłaszając przy sposobności szereg odczytów, również na temat swych własnych koncepcji i realizacji technicznych.

Od przeszło 2 lat dr Błachut jest na emeryturze, piastując godność Guest Scientist of The National Research Council of Canada, instytucji w której założył i był przez długie lata szefem sekcji badań fotogrametrycznych.

2. Kol. Andrzej Garlicki z Oddziału Ottawa wziął udział w połączonej konwencji Petroleum Society of C.I.M. 33rd Annual Technical Meeting and 6th Symposium on Engineering Applications of Mechanics, która odbyła się w dniach 6-9 czerwca 1982 w Calgary, Alberta. "Energy Self-Sufficiency: Dream or Reality" było tematem tej konwencji, której współorganizatorem był kol. Garlicki. W czasie Konwencji kol. Garlicki przewodniczył Sesji Nuklearnej, a sam wygłosił referat na temat: "Mathematical Modelling of Railway Cars".

Pragniemy przypomnieć tu, że kol. Garlicki był organizatorem i przewodniczącym 5th Symposium on Engineering Applications of Mechanics, które odbyło się w czerwcu 1980 na University of Ottawa.

HISTORIANA STP

E. BALAWYDER

LIŚC KLONOWY I ORZEŁ BIAŁY¹

Przedmowa tłumacza-recenzenta

Pod tym tytułem wyszła niedawno w języku angielskim księga zawierająca szczegółowy przegląd stosunków między Kanadą a Polską w latach 1918-1978. Autor, pochodzenia polskiego, jest profesorem historii na uniwersytecie św. Franciszka Ksawerego w Antigonish (Nowa Szkocja). Praca tu umawiana, przedsięwzięta na zlecenie kanadyjskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, opiera się na oficjalnych dokumentach, zgromadzonych w archiwach kanadyjskich (Public Archives w Ottawie, oraz archiwa różnych ministerstw), polskich ((Archiwum Akt Nowych w Warsza-

wie, Muzeum im. Sikorskiego w Londynie), jak i na wielu innych źródłach.

Dla Polaków zamieszkałych w Kanadzie jest to lektura o tyle ciekawa, że przedstawia wiele spraw niejako "od podszewki", czyli od strony urzędowej, w przeciwieństwie do obfitej już literatury dotyczącej warunków przyjazdu i osiedlenia w Kanadzie kolejnych fal wychodźstwa polskiego. Ustęp poświęcony polskim inżynierom w Kanadzie ukazał się w poprzednim numerze Biuletynu, marzec 1982, str. 21-22.

Treść książki postaram się przedstawić w skrócie dzieląc sześćdziesięcioletni okres czasu na trzy odcinki.

E. Kosko

I. 1918-1939

W tym okresie Kanada nie była jeszcze zupełnie suwerennym państwem. Była członkiem Brytyjskiego Imperium i jej politykę zagraniczną prowadził rząd londyński, a placówki dyplomatyczne i konsularne Jego Królewskiej Mości łączyły między innymi także sprawy kanadyjskie. Rząd Kanady odczuwał potrzebę sprowadzenia rąk roboczych do uprawy olbrzymich obszarów leżących odłogiem; lecz pragnąc zachować brytyjski charakter kraju niechętnie patrzył na przybyszów ze środkowej i wschodniej Europy, w obawie trudności z ich asymilacją. Na przykład Kaszubi, którzy w latach 1860-tych osiedlili się zwartą grupą w okolicach Wilna (Ontario) po dziś dzień zachowali swą etniczną odrębność. Także i późniejsze fale imigrantów z terenu Polski miały tendencje do stwarzania własnych skupisk. Towarzystwa kolejowe Canadian Pacific i Canadian National, którym rząd powierzył zagospodarowanie wielkich połaci na Zachodzie, były za bardziej liberalną polityką imigracyjną. Doprowadziło to w roku 1925 do zniesienia ograniczeń dotyczących przyjazdów z Polski. Zresztą ilość tychże była dużo mniejsza, niż przed pierwszą wojną światową, a po roku 1930 spadła prawie do zera na skutek kryzysu i bezrobocia.

Po drugiej stronie Atlantyku, wskrzeszona Rzeczpospolita Polska stała przed piętrzącymi się zadaniami odbudowy kraju wyniszczonego przez zaborców i przez wojny. Planowana reforma rolna i rozbudowa przemysłu były długofalowymi rozwiązaniami palącego problemu zatrudnienia nadmiaru ludności wiejskiej, bezrolnej lub małorolnej. Doraźnym środkiem zaradczym, wypróbowanym już pod zaborami, musiało być wychodźstwo. Teraz jednak rząd polski mógł roztoczyć pewną opiekę nad emigrantami, ułatwić

¹Aloysius Balawyder. The Maple Leaf and the White Eagle: Canadian-Polish Relations, 1918-1978. East European Monographs, No. LXVI, Boulder. Distributed by Columbia University Press, New York. 1980.

formalności wyjazdowe i zabezpieczyć przed wyzyskiem agentów. W rokowaniach z władzami kanadyjskim starano się o przeniesienie biur i kontroli lekarskiej na teren Polski.

Pewne trudności spowodował opór brytyjskich i kanadyjskich linii okrętowych, które monopolizowały przewóz wychodźców przez Atlantyk, w czym miały poparcie rządu kanadyjskiego. Strona polska nie mogła się na to zgodzić, zwłaszcza po uruchomieniu własnej linii Gdynia-Ameryka. Trzeba było uciążliwych pertraktacji, by te i podobne sprawy uregulować.

Warszawa nie chciała odpisać wyjeżdżającej ludności na straty. Dobrze rozumiano konieczność utrzymania z wychodźstwem bliskich stosunków. Już w 1919 zawitał do Montrealu pierwszy konsul generalny R.P.; później otworzono konsulaty w Winnipegu, Ottawie i Québec. Głównym ich zadaniem była łączność z tymi, którzy poczuli się do polskości, pomoc w zakładaniu i utrzymaniu organizacji społecznych. Akcją tę uzupełnić miał Światowy Związek Polaków z Zagranicy, założony w latach trzydziestych, który m.in. szkolił instruktorów młodzieżowych. Wiele pomogło też duchowieństwo świeckie i zakonne, zwłaszcza gdzie można było założyć polskie parafie.

Zadrażnienia natury politycznej między Polską a Kanadą wywoływały grupy ukraińska i żydowska w Kanadzie, które starały się użyć swych wpływów w Ottawie by postawić pod pręgierz opinii światowej rząd i cały naród polski jako ciemności i mniejszości narodowych. Nacisk Ukraińców miał ten skutek, że w r. 1930 delegat Kanady złożył w Lidze Narodów zażalenie na postępowanie władz polskich w Małopolsce Wschodniej. Żydzi prowadzili akcję innymi środkami, głównie posługując się prasą, ale także stawiając rząd Polski w defensywie. Rząd premiera Benneta nie miał ochoty zajmować się cudzymi sprawami — nie chciał też urazić swych wyborców polskiego pochodzenia i skądinąd miał informacje, że zachowanie się mniejszości w Polsce też nie było bez zarzutu — pozostał więc neutralny.

Wymiana handlowa między Polską a Kanadą w tych latach była zbyt mała, by im rządy poświęcały wiele uwagi: oba kraje eksportowały produkty rolne a importowały wytwory przemysłowe. Początkowo handel odbywał się w ramach umowy handlowej Polski z Wielką Brytanią; dopiero w roku 1935, po długoletnich rokowaniach, doszło do podpisania umowy handlowej między Polską i Kanadą, skutkiem której obroty nieco wzrosły.

II. Okres Wojny 1939-1945

Z najazdem Hitlera na Polskę oba kraje znalazły się w tym samym obozie. Po upadku Francji i przeniesieniu rządu generała Sikorskiego do Londynu nastąpiło dalsze zbliżenie. Śladem generała Hallera — który podczas pierwszej wojny światowej werbował ochotników z Ameryki Północnej i szkolił ich w obozie w Niagara-on-the-Lake — Sikorski powziął zamiar formowania polskich oddziałów na terenie Kanady. W szczegółowych dyskusjach między rządami uzgodniono ten projekt: postanowiono otworzyć dwa obozy, w Windsor i w Owen Sound, prowadzone pod polską komendą i na koszt rządu polskiego. Szef Polskiej Misji Wojskowej, generał Bronisław Duch, jak również sam Naczelny Wódz, odwiedzali większe ośrodki polonijne w Stanach i w Kanadzie, zachęcając młodzież do zaciągnięcia się pod polskie sztandary. Szkolenie w obozach rozpoczęło jesienią 1941 roku. Jednak dopływ rekruta z Kanady był niewielki, bo wielu ochotników polskiego pochodzenia zdążyło już wstąpić do wojska kanadyjskiego. Zaś Stany już w grudniu zostały przez napad japoński wciągnięte do wojny. Obozy więc zamknięto na wiosnę 1942 r. po przeszkoleniu około 4,000 ochotników. Natomiast kilkuset polskich lotników przeszło trening w Kanadzie w ramach British Commonwealth Training Plan.

W akcji bojowej oddziały polskie miały sposobność zetknąć się z kanadyjskimi towarzyszami broni na froncie włoskim, a jeszcze bliżej, gdy pierwsza Polska Dywizja Pancerna generała Maczka weszła w skład Pierwszej Armii Kanadyjskiej i chlubnie się odznaczyła w decydującej bitwie pod Falaise i w dalszych bojach. Profesor Balawyder przytacza świadectwa uznania dowódców kanadyjskich dla oręża polskiego.

Autor wspomina też o lotnikach kanadyjskich, którzy odbywali loty na Warszawę w czasie powstania, zrzucając leki. Kilkunastu przy tym straciło życie. W obu stolicach uczczono śmierć bohaterów płytami pamiątkowymi.

Równie pomyślnie jak wojskowe układały się podczas wojny stosunki dyplomatyczne polsko-kanadyjskie. W roku 1943 konsul generalny RP Wiktor Podoski otrzymał nominację na posła nadzwyczajnego i ministra pełnomocnego, a nieco później Kanada mianowała generała Georges Vanier posłem przy rządzie polskim.

Trudniej było z biurokracją imigracyjną. Wprawdzie Kanada chętnie przyjęła polski personel techniczny, udzielając wizy "for the duration" — było to wyraźnie w interesie własnym. Opis tego epizodu w ujęciu autora przytaczamy gdzie indziej. W drodze wyjątku zgodzono się też na wpuszczenie niewielkiej grupy rodzin wyższych wojskowych. Lecz usilne starania Podoskiego o przyjęcie większej ilości rodzin wojskowych i urzędników, ewakuowanych z Polski, a później znów dzieci wywiezionych z Syberii na Bliski Wschód, spotkały się z odmową władz imigracyjnych.

III. 1945-1978

Ledwo się zakończyły działania wojenne w Europie, gdy w Polsce rządy objął reżym narzucany przez Moskwę wbrew umowie jałtańskiej, która przewidywała wolne wybory. W czerwcu 1945 r. rząd ten został uznany przez państwa sprzymierzone włącznie z Kanadą. Jednocześnie cofnięto uznanie rządowi polskiemu na wygnaniu. W Ottawie poseł W. Babiński, następca Podoskiego, musiał ustąpić, a fundusze i złoto polskie, złożone w Banku Kanady, zostały zamrożone. Nie przeszkodziło to jednak wielu wpływowym Kanadyjczykom zachować przyjazne stosunki nawiązane uprzednio z polskimi dyplomatami i wojskowymi. Pozwoliło to ludziom takim jak Podoski, pułkownik Stefan Sznuć (były attaché lotniczy), Adam Żurowski (były pierwszy sekretarz poselstwa) odegrać pożyteczną rolę w związku ze sprawami polskimi.

Jedną z tych spraw było sprowadzenie do Kanady 4,500 kombatantów polskich z Włoch i Wielkiej Brytanii. Kanada nie była jeszcze gotowa do wznowienia ruchu imigracyjnego na większą skalę. Trzeba było wprawdzie i demobilizować własne siły zbrojne i znaleźć dla nich zatrudnienie. Na razie tylko rolnictwo potrzebowało rąk do pracy. Po dłuższych wahaniach rząd wydał rozporządzenie, by przyjąć kontyngent nieżonatych kombatantów polskich na dwuletnie kontrakty. Latem 1946 r. wysłano do Włoch komisję, która dokonała wyboru kandydatów na przyjazd, a z następną wiosną wszyscy byli już ulokowani na farmach. Dla wielu z nich ciężki to był początek życia w obcym kraju.

Oprócz wojskowych dwie inne kategorie Polaków przybyły do Kanady w trybie wyjątkowym, mianowicie uchodźcy (refugees) i "displaced persons" z obozów pracy przymusowej. Liczba Polaków z tej ostatniej kategorii wyniosła w latach 1947-1951 ponad 36,000, więcej niż jakiegokolwiek innej narodowości. Natomiast dopływ regularnej imigracji z terenu Polski (w nowych granicach) był znikomy na skutek zarządzeń reżymu, który chciał zatrudnić całą ludność przy odbudowie kraju. Ograniczenia te zostały złagodzone po dojściu Gomułki do władzy. Mimo to, według danych statystycznych Ministerstwa Imigracji (przytoczonych w książce) roczna ilość imigrantów z Polski zaledwie kilka razy przekroczyła jeden tysiąc.

Oblicza się, że bezpośrednio po wojnie znalazło się w krajach Zachodniej Europy

prawie milion Polaków (w tym 118,000 wojskowych). Z tej ilości około dwóch trzecich powróciło do Polski.

W latach powojennych zaznaczył się w stosunkach międzynarodowych podział mocarstw na dwa przeciwstawne obozy, co wyraziło się w zawiązaniu przymierzy: Paktu Atlantyckiego NATO z jednej strony, do którego należy Kanada i Paktu Warszawskiego z Polską Republiką Ludową — z drugiej. Już na samym początku między tymi obozami zarysowały się rozmaite tarcia i konflikty, a po kilku latach przeszły w stan "zimnej wojny".

Warszawski reżym szybko zaprawił się w naśladowaniu sowieckiej taktyki dyplomatycznej w najgorszym wydaniu. Pierwszy szef misji PRL w Ottawie, dr A. Fiderkiewicz zaraz po przybyciu ogłosił w prasie kanadyjskiej wezwanie do obywateli polskich, by rejestrowali się w Poselstwie. Dotyczyło to głównie kombatantów, którzy jeszcze nie zdążyli nabyć obywatelstwa kanadyjskiego. Rząd Kanady zareagował uznając postępowanie poselstwa za nieuzasadnione i niedopuszczalne. Przeniesiony wkrótce na inną placówkę. Fiderkiewicz wszczął kampanię prasową w Polsce, w której opisał Kanadę jako kraj zacofany kulturalnie i politycznie. Nieco później, Poselstwo PRL zgłosiło pretensje do rządu Kanady o to, że pozwala na wjazd obywateli polskich (chodziło o sieroty z obozów niemieckich) bez uzgodnienia z władzami polskimi, i że są oni wyzyskiwani przez pracodawców; nie zadowolony z rzeczowej odpowiedzi Kanady, rząd PRL wniósł skargę na forum Narodów Zjednoczonych — z małym skutkiem, bo zarzuty okazały się nieuzasadnione. Przedstawiciele PRL także razito nieprzejednane stanowisko większości Polonii w Kanadzie i częste objawy poparcia, jakiego doznawała od Kanadyjczyków na wysokich stanowiskach — uważano to za "akcję antypolską" i kilkakrotnie wnoszono zażalenia. Nawet humanitarna działalność Kanady w ramach United Nations Relief and Rehabilitation Agency (UNRRA) pod postacią dostaw żywności, leków i odzieży dla potrzebującej ludności w Polsce spotkała się z oporem władz polskich, które same chciały przejąć rozdzielanie pomocy; doprowadziło to do zaniechania dalszej akcji. Inaczej się miało z późniejszą akcją Polonii "Chleb dla Polski" i z darem bomby kobaltowej: nie przeszkodzono Kardynałowi Wyszyńskiemu zająć się doreczeniem tych darów.

Pewna poprawa w stosunkach polsko-kanadyjskich zaznaczyła się z dojściem do władzy (rok 1956). W roku 1960 oba kraje podniosły swe poselstwa do rangi ambasad. Ambasadorem Kanady w Warszawie został G. Hamilton Southam, a Polski w Ottawie — Zygmunt Wolniak. Przedstawiciele obu krajów stykali się ze sobą — choć rzadko się godzili — w komisjach Narodów Zjednoczonych nadzorujących rozejm w Wietnamie po ustąpieniu wojsk francuskich.

Lata sześćdziesiąte przyniosły atmosferę "détente", w której udało się rozwiązać sporo spraw dotychczas spornych. Taką była sprawa odszkodowań dla obywateli kanadyjskich polskiego pochodzenia. Przy częściowym pośrednictwie Kongresu Polonii Kanadyjskiej sześćset osób zgłosiło roszczenia na ogólną sumę 40 milionów dolarów. Po szczegółowym rozpatrzeniu, Ministerstwo Spraw Zagranicznych uznało 377 wniosków na 14.5 milionów za uzasadnione i rozpoczęło rozmowy. Polskiej stronie zależało na zgodzie Kanady na otwarcie konsulatu w Toronto, największym skupisku polskim, oraz biura handlowego w Halifax. W roku 1971, po długich rokowaniach, osiągnięto zgodę. Odszkodowanie było jednak zredukowane do 1.25 miliona, co wywołało niezadowolenie poszkodowanych; natomiast Polska mogła otworzyć swoje placówki. Podpisane zostały też umowy regulujące rybołówstwo polskie u wybrzeży Kanady oraz regularne połączenia lotnicze.

Za rządów Gierka i Trudeau coraz częściej odbywały się spotkania i wizyty ministrów, osób ze sfer parlamentarnych, przemysłowych, naukowych i innych. Pomimo braku formalnej umowy o wymianie kulturalnej ożywiła się wymiana naukowców między

uniwersytetami i instytutami naukowymi. Polacy zostali dopuszczeni do stypendiów National Research Council. Liczne występy artystyczne solistów i zespołów, wystawy dzieł sztuki uprzyściplniały publiczności kanadyjskiej polską kulturę. Fakt, że spośród krajów za "żelazną kurtyną" Polska miała z Kanadą najbardziej ożywione stosunki, Balawyder przypisuje aktywności i liczebności polskiej grupy etnicznej, ustępującej pod tym ostatnim względem tylko Ukraińcom.

W latach 70-tych zwiększyła się też wymiana handlowa Kanady z Polską, przy czym główną pozycją był wywóz zboża do Polski. Jednak w stosunku do całkowitych obrotów handlu zagranicznego każdego z tych państw pozycja polsko-kanadyjska nie przekracza 5 procent.

Ostatni rozdział książki poświęcony jest sprawie skarbów wawelskich. Były one wywiezione z Polski we wrześniu 1939 roku w obawie, by nie wpadły w ręce niemieckie. Przeszły przez Rumunię, Francję i Anglię, by znaleźć schronienie w Kanadzie. Do Polski wróciły dopiero w roku 1959. Całą tę odyseję opisał autor w broszurze², której treść oparł częściowo na rozmowach z jednym z kustoszów, zmarłym niedawno inżynierem Józefem Polkowskim.

Książkę uzupełniają tablice statystyczne zawierające dane o ilości imigrantów według ich pochodzenia za lata od 1900 do 1977, oraz wartości obrotów handlowych między Polską i Kanadą za lata od 1920 do 1978.

Książka ta jest bezsprzecznie wynikiem drobiazgowej i sumiennej pracy. Same odsyłacze do źródeł (jest ich około 800) zajmują 40 stron. Zgodzić się też można z oceną Heydenkorna w jego recenzji³, w której pisze, że autor przytacza zbyt wiele szczegółów, często mało ważnych, a wstrzymuje się od krytycznej analizy.

ek.

²Balawyder, A. The Odyssey of the Polish Treasures, St. Francis Xavier University Press, 1978.

³Benedykt Heydenkorn. Dzieje stosunków kanadyjsko-polskich. Kultura, Nr 3/402, Paryż, Marzec 1981, str. 120-130.

—oOo—

W. IWANOWSKA

MÓJ ŻYCIORYS NAUKOWY: MOJE KONTAKTY Z KANADĄ

Przedmowa: Przypomnienie obchodów w Kanadzie 500-letniej rocznicy urodzin Mikołaja Kopernika

Gdy w roku 1973 cały świat obchodził kopernikowską rocznicę, wielu członków naszego Stowarzyszenia wzięło czynny udział w przygotowaniu tych uroczystości. Szczególną rolę odegrali wtedy dr Teodor Blachut i dr Zygmunt Przygoda — pierwszy, jako członek (Fellow) Royal Society of Canada, był prezesem głównego komitetu obchodów na całą Kanadę, a drugi, jako przewodniczący komitetu zbiórki

wśród Polonii kanadyjskiej, której celem było ufundowanie spektroskopu dla Obserwatorium Astronomicznego im. Mikołaja Kopernika w Toruniu. O tych sprawach przypomina ówczesny odbiorca tego daru, pani Wilhelmina Iwanowska, były profesor astronomii na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, obecnie już na emeryturze. Przytoczone poniżej wspomnienia są wyjęte z Kwartalnika Historii Nauki i Techniki (R. XXVI-2/1982), gdzie ukazała się autobiografia prof. Iwanowskiej pod tytułem "Mój Życiorys Naukowy".

E. Kosko

Rocznica kopernikowska obligowała astronomów polskich, a szczególnie toruńskich, do należytego wyeksponowania znaczenia dzieła wielkiego Toruńczyka dla nauk ścisłych i astronomii w szczególności. Z drugiej strony zdawaliśmy sobie sprawę z tego, że jest to jedyna szansa dla polskiej astronomii, wyjątkowo upośledzonej pod względem

wyposażenia instrumentalnego, do poprawienia jej stanu posiadania. Aby przybliżyć postać Kopernika własnemu społeczeństwu i propagować jego osiągnięcia zagranicą, musieliśmy najpierw sami go poznać. W tym celu zaproponowałam swoim współpracownikom na początku lat siedemdziesiątych, abyśmy podjęli lekturę **De revolutionibus**. Powstało w ten sposób seminarium kopernikowskie z udziałem 6-10 uczestników, którzy kolejno czytali, a następnie referowali poszczególne rozdziały. Pomagał nam w tym niemało doc. Jerzy Dobrzycki z Zakładu Historii Nauk i Techniki PAN (habilitowany w Toruniu), który przyjeżdżał z Warszawy do Torunia na te seminaria. Parokrotnie zapraszaliśmy także inne osoby, jak prof. Karola Górskiego, historyka toruńskiego, znawcę epoki i środowiska, w którym urodził się i żył Mikołaj Kopernik. To "szkolenie" przydało się nam bardzo, gdy nadszedł rok 1973, a z nim lawina zapotrzebowań z kraju i zagranicy na referaty i artykuły o Koperniku. Dla mnie poznanie, choć pobieżne, oryginalnego dzieła Kopernika było niezwykle cenne, nie dające się porównać z lekturą prac i artykułów o nim, nie mówiąc o powodzi sżmiry, jaka również nawiedziła Polskę w roku kopernikowskim. To też w swoich przemówieniach zachęcałam słuchaczy do lektury przynajmniej pierwszej księgi **O obrotach**, która ukazuje jasno bieg jego myśli, metodę rozumowania, genialną intuicję i oryginalność, a także jego niezwykłą osobowość. Biografowie Kopernika użalają się często, że tak mało mamy świadectw o jego życiu, o osobie, wkładając nieraz wiele trudu w tropienie nie sprawdzonych i nieistotnych szczegółów, aby na ich podstawie ulepić zdeformowaną postać uczonego. A przecież z dzieła Kopernika wyłania się najwierniej również jego duchowa sylwetka, chociaż to dzieło jest traktatem o obrotach sfer niebieskich, a nie autobiografią. W moim przypadku obojętny dotychczas stosunek do Kopernika zmienił się dzięki tym studiom w autentyczny kult.

Opracowałam referat o znaczeniu dzieła Kopernika dla rozwoju astronomii na sesję kopernikowską Polskiej Akademii Nauk w Krakowie. Większość spośród około trzydziestu referatów — wygłoszonych przeze mnie w kraju i zagranicą, głównie w Kanadzie, z okazji rocznicy kopernikowskiej — eksponowała znaczenie dzieła Kopernika dla dzisiejszego rozwoju astronomii. W roku 1973 wyjeżdżałam ośmiokrotnie zagranicę: trzykrotnie do USA i Kanady, w Europie zaś — do Francji, Czechosłowacji, Anglii i Włoch; raz — do Australii na Kongres Międzynarodowej Unii Astronomicznej.

Wspominałam już, że rocznica kopernikowska była też wyjątkową szansą do poprawienia stanu posiadania polskiej astronomii. Komitet Astronomii podjął na nowo starania o budowę Centralnego Obserwatorium Astronomicznego Polskiej Akademii Nauk. Powołano Zespół d/s COA, złożony z młodszej generacji pod przewodnictwem prof. W. Zonna. Przeprowadzono aktualizację poprzedniego projektu z dwumetrowym teleskopem i kamerą Schmidta-Cassegraina, która znajdowała się w Piwnicach. Akademia zamówiła dwumetrowy teleskop w firmie Zeissa w Jenie, ustalono lokalizację COA w Bielsku koło Warszawy. Gdy przyszło do podjęcia konkretnych działań organizacyjnych, okazało się, że w ośrodku warszawskim brak jest zainteresowanych i chętnych do realizacji COA. Zamówienie na teleskop zostało anulowane z konsekwencją płacenia kary za zerwanie umowy. W Warszawie natomiast zbudowano w kilka lat później — głównie z dotacji amerykańskiej — budynek dla Zakładu Astronomii PAN, przemianowanego na Centrum Astronomiczne im. Mikołaja Kopernika (CAMK), któremu nadano kierunek teoretyczny i w którym zainstalowano amerykański komputer.

W Toruniu najpilniejszą sprawą było zbudowanie pomieszczeń dla Zakładu Radioastronomii w Piwnicach, pozostającego wciąż w walącym się budynku dworskim. Nie bez wysiłku udało się zrealizować tę budowę w r. 1973 przed Nadzwyczajnym Kongresem Unii. Z oszczędności na budynkach rozpoczęto budowę radioteleskopu o średnicy 15 m. ukończoną w r. 1978. Ponadto otrzymaliśmy w r. 1974 z Kanady spektrograf do naszego teleskopu Schmidta-Cassegraina jako dar kopernikowski National Research

Council (NRC) i Polonii kanadyjskiej. O historii tego cennego i bardzo potrzebnego przyrządu wypada opowiedzieć. W końcu lat sześćdziesiątych jeden z pracowników toruńskiej Pracowni PAN — dr Jan Smoliński (doktorat w r. 1968) — przebywał na półtorarocznym stażu w Obserwatorium w Victorii w Kanadzie, pracując tam ze spektrografami najwyższej jakości, skonstruowanymi w tymże Obserwatorium według projektów i pod nadzorem uzdolnionego instrumentalisty dra E. H. Richardsona. Zaczęliśmy marzyć o takim spektrografie dla naszego teleskopu, ale nie mieliśmy na to żadnych środków dewizowych. Dał nam je Kopernik: jeden z fizyków toruńskich, doc. Ryszard Bauer, przebywał w tym czasie na stażu w Ottawie i po powrocie zgłosił się do mnie z wiadomością, że Polonijny Komitet Kopernikowski jest skłonny ufundować jakiś niewielki przyrząd dla Polski. Podskoczyłam na krześle i zawołałam: "Ależ Pan nam z nieba spada! Właśnie marzymy o spektrografie kanadyjskim..." Doc. Bauer napisał do dra Zdzisława Przygody, przewodniczącego Komitetu Kopernikowskiego, ten zaaprobował nasz wniosek pod warunkiem, że ja przyjadę do Kanady i wygłoszę tam serię odczytów o Koperniku. Ponieważ miałam udać się w końcu grudnia 1972 r. na sympozjum kopernikowskie do Waszyngtonu, ustaliliśmy, że stamtąd wyruszę do Kanady. Tak się też stało. Nowy Rok spotykałam w Toronto z Polonią Kanadyjską i nazajutrz wyruszyłam w fantastyczny rajd lotniczy przez Kanadę od Halifaxu nad Atlantykiem do Victorii nad Pacyfikiem, lądując w jedenastku większych miastach i wygłaszając w każdym po 2-3 odczyty po angielsku dla astronomów i po polsku dla Polonii. Ponadto w każdym mieście zwiedzałam tamtejsze ośrodki astronomii lub fizyki, spotykałam się z miejscowymi naukowcami i obowiązkowo z Polonią. Wszystko działało jak w zegarku, wszędzie byłam przyjmowana bardzo serdecznie, w niektórych miastach moje odczyty odbywały się z bardzo uroczystym ceremoniałem. Ten rajd trwał przez cały styczeń 1973 r. i był pomyślany jako otwarcie Roku Kopernikowskiego dla wszystkich oddziałów Royal Astronomical Society of Canada, jak również dla organizacji polonijnych: był finansowany przez NRC. Dla mnie było to niecodzienne doświadczenie, bardzo interesujące, choć niemało utrudzające: wytrzymałam je jednak w dobrej formie. Do Kanady wracałam jeszcze dwukrotnie w Roku Kopernikowskim: raz w kwietniu przy okazji sympozjum w Ann Arbor (USA) — odwiedziłam wówczas Windsor, dwunaste miasto w kanadyjskim programie kopernikowskim: następnie w październiku udałam się do Winnipegu w celu otrzymania doktoratu honorowego Uniwersytetu Manitoby i honorowego obywatelstwa miasta Winnipeg. Przed tym otrzymałam doktoraty honorowe Uniwersytetu w Leicester (Anglia) i Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, jak również medal kopernikowski Polskiej Akademii Nauk. Nadano mi też honorowe członkostwo Royal Astronomical Society of Canada. Wcześniej, w r. 1969 otrzymałam medal i członkostwo Société Royale des Sciences w Liège (Belgia).

Tymczasem dr Przygoda krzątała się około zbiórki funduszków na spektrograf, głównie wśród Polonii Kanadyjskiej. Zebrany fundusz w wysokości około trzydziestu tysięcy dolarów stanowił tylko część kosztu spektrografu, służącą do zakupu i konstrukcji tych jego elementów, które nie mogły być wykonane w Obserwatorium Victoria, natomiast projekt, większa część optyki i konstrukcja całości były wykonane w tym Obserwatorium bezpłatnie jako dar National Research Council za zgodą naczelnego dyrektora obserwatoriów NRC — dra J. L. Locke'a i dyrektora Obserwatorium Victoria — dra K. O. Wrighta. W maju 1974 r. spektrograf został ukończony i przywieziony osobiście przez dra E. H. Richardsona. 15 maja odbyła się w Piwnicach miła uroczystość przekazania spektrografu przez dwunastoosobową delegację z Kanady, złożoną z przedstawicieli NRC z drem Locke na czele i Polonii — drem Przygodą, który dokonał aktu przekazania. Spektrograf, przepasany biało-czerwoną szarfą (barwy polskie i kanadyjskie zarazem!) był już wcześniej zamontowany na teleskopie. Był to niezwykle cenny nabytek z kilku powodów. Wobec zaważenia się sprawy COA i dwumetrowego teleskopu nasz teleskop Schmidta-Cassegraina musiał w jakimś stopniu przejąć jego rolę w pracy ze spektrografami. Z drugiej strony rosnąca luna nad Toruniem utrudniała coraz bardziej pracę

naszego teleskopu w układzie Schmidta, a nie przeszkadzała w tym stopniu zdjęciom widm ze spektrografem szczelinowym w układzie Cassegraina. Wreszcie, był to spektrograf o wyjątkowej sprawności, jeśli chodzi o zdolność rozdzielczą i ekonomię światła dzięki zastosowaniu szeregu ulepszeń pomysłu dra Richardsona.

Prócz spektrografu i dalszej cennej współpracy z obserwatoriami kanadyjskimi, realizowanej głównie przez dra J. Smolińskiego (habilitacja w r. 1977), zyskałiśmy wielu przyjaciół Polski w tym kraju. Dla mnie osobiście Kanada stała się trzecią po Polsce i Szwecji ojczyzną. W szczególności oboje Państwo Locke stali się patriotami naszego kraju i odwiedzili Polskę kilkakrotnie, a Pani Joy Locke zadeklarowała się jako moja córka i w korespondencji, trwającej do dziś, podpisuje się jako Joy Iwanowska. W Kanadzie byłam raz jeszcze w r. 1979 na XVII Kongresie Międzynarodowej Unii Astronomicznej w Montrealu, na którym zakończyłam swoją kadencję wiceprezesa Unii.

—oOo—

ACTRON CONSULTANTS LIMITED

11 HELENE STREET SOUTH
MISSISSAUGA, ONTARIO L5G 3A8
PHONE: 274-7744

CONSULTING ENGINEERS
PROJECT MANAGEMENT
PRESIDENT: GEORGE K. KOWALCZYK, P.Eng.

ZDZISŁAW PRZYGODA, F.E.I.C., P. Eng.

CONSULTING STRUCTURAL ENGINEERING
SERVICES: Feasibility studies, design, supervision, investigation of structural failures, reports, arbitration, expert advice in legal construction disputes.

Z. PRZYGODA & ASSOCIATES LTD.
12A Finch Ave., West
Willowdale, Ontario, M2N 2G5
Telephone: (416) 221-1531 — Canada

J. P. KLOC & ASSOCIATES, INC.

CONSULTING ENGINEERS
162 BAYVIEW FAIRWAYS DRIVE
THORNHILL, ONTARIO, L3T 2Y8
TELEPHONE: (416) 881-3153

A. R. ONOSZKO, MJR PIL (Rez.)

LOTNICTWO POLSKIE W OKRESIE 20-LECIA

Odczyt (ilustrowany przeroczeniami) wygłoszony 24. 3. 1982
na 80-lecie inż. J. Drzewieckiego

Przedmowa prelegenta

Inż. Jerzy Drzewiecki mieszka od lat w Ottawie i często się z nim widuję. Jako pilot-oblatywacz Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych RWD byłem najbardziej związany z konstruktorami, znałem "cienie i blaski" ich pracy, trudności z którymi walczyli i pokonywali oraz niechęć Departamentu Lotnictwa, a głównie gen. Rayckiego.

Obecnie inż. Drzewiecki, jedyny z RWD pozostał przy życiu. Poza tym, że był wspaniałym konstruktorem jest to człowiek niezwyklej odwagi. Ponieważ przekroczył w marcu br. 80 lat a jest mało znanym na naszym terenie, specjalnie wśród młodszej emigracji, postanowiłem przypomnieć obecnym o jego istnieniu i podkreślić niewątpliwie wielkie zasługi, bo właściwie tylko RWD przyniosło nam sławę i uznanie na terenie międzynarodowym przed wojną.

Stowarzyszenie Techników w Ottawie było najważniejszym terenem i przyczyniło się do zrealizowania mojego odczytu. Wnuczka inż. Drzewieckiego, mała Tesia, wręczyła mu kwiaty a zebrani zgotowali spontaniczną owację. Wiem, że sprawiliśmy mu przyjemność.

Alexander Onoszko

Nasz prelegent

Prelegent dzisiejszy jest nam znany z poprzednich pogadarek o krajach egzotycznych i o fotografii. Tym razem mówi w swojej dziedzinie zawodowego pilota.

Pan Alexander Onoszko odbył swój pierwszy lot samodzielny w 1931 roku. Ukończył Szkołę Oficerów Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, po czym brał czynny udział w życiu Aeroklubu Warszawskiego i w LOPP. Brał udział w wielu imprezach międzynarodowych. Był pilotem-oblatywaczem Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych RWD, a od roku 1937 pilotem Polskich Linii Lotniczych LOT. Tuż przed wojną był ostatnim samolotem Lotu w Berlinie, a 1 września przywiózł grupę oficerów angielskich z Grecji.

W lutym przedostał się do Francji, potem do Anglii, gdzie lata operacyjnie w 304 Polskim Nocnym Dywizjonie Bombowców. Przez rok dowodził eskadrą szkolącą załogi bombowe. W roku 1943 przeniesiony wraz z Polską grupą LOT-u do BOAC latał przez rok w służbie przez Atlantyk, potem do środkowej Afryki oraz na Bliski i Daleki Wschód. W 1954 r. po osiedleniu się w Kanadzie przeniósł się do pracy w fotografii lotniczej dla fotogrametrii, latając w Kanadzie oraz na kontynentach Ameryki Południowej, Afryki i Dalekiego Wschodu.

B. Szpakowski

Za czasów Króla Stanisława Augusta Poniatowskiego w roku 1783 ksiądz Osieński, profesor w szkole Pijarów rozważał w swoich pracach własności powietrza i nowych gazów od powietrza lżejszych. Zaraz po wzlocie balonu braci Mongolfier, opisał balon omawiając jednocześnie możliwości komunikacji powietrznej między Warszawą i Krakowem.

Po rozbiorach Polska została pozbawiona wszelkich możliwości rozwoju. Jedynie emigracja interesowała się bardzo nowoczesną techniką i to odbijało się echem na ziemiach polskich. Profesor Stefan Drzewiecki w roku 1885 wydał w Paryżu szereg prac naukowych na temat lotu ptaków oraz możliwości latania. Za rozprawę o "Ogólnej teorii śmigła", uzyskał nagrodę Akademii Francuskiej. Aeronautyka zaczęła pasjonować Polaków; Warszawę i Lwów najbardziej. Już w roku 1910 zapraszano znanych lotników na pokazy. Pisała prasa, Pole Mokotowskie stało się terenem wzlotów. Zapo-

częstkowano fabrykę i szkołę lotniczą. Zaborcom nie zależało bynajmniej na rozwoju myśli lotniczej na ziemiach polskich i już po roku 1912 jakkolwiek postęp stał się niemożliwy aż do czasu odzyskania niepodległości.

Powstanie Rzeczypospolitej nastąpiło w roku 1918, kiedy wrzała jeszcze zawierucha wojenna. Ukraińcy opanowali Lwów. Polacy go odebrali i to w czasie obrony Lwowa 5 listopada z lotniska Lewandówka wystartował pierwszy polski samolot do lotu operacyjnego. Na początku roku 1919 bolszewicy rozpoczęli walki w różnych częściach wschodniej Polski, a w roku 1920, w lipcu, nawała bolszewicka doszła do Wisły na linii Toruń-Radzyń. 15 sierpnia zwycięska ofensywa Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego ruszyła z nad Wieprza. Nastąpiło zawieszenie broni i pokój 17 marca 1921 roku.

Polskie lotnictwo, stworzone w 1919 roku z mieszaniny sprzętu pozostawionego przez okupantów, stanowiło zaledwie 10 niepełnych eskadr. Wtedy to powstał Polski znak, kwadrat czerwono-biały, malowany na samolotach zaborców.

Armia gen. Hallera wracając z Francji do Polski wprowadziła dalsze 7 eskadr wyposażonych już w nowszy trochę sprzęt francuski. Akcja lotnictwa polskiego dała się we znaki specjalnie armii Budiennego, który wysyłał rozpaczliwe meldunki iż jego kawaleria jest niezdolna do akcji na skutek ciągłych ataków polskich samolotów.

Po zwycięstwie nad bolszewikami Polska rozporządzała dwudziestu eskadrami i te stworzyły podstawy 3 pułków lotniczych: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu. W roku 1924 sformowano 4-ty pułk w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

I. LOTNICTWO WOJSKOWE

Już w 1918 powstały Centralne Warsztaty Lotnicze na lotnisku Mokotowskim, remontujące samoloty, silniki i tu właśnie kierownik warsztatów inż. Słowik przedsięwziął budowę nowego samolotu wybierając niemiecki Honnower-Roland CL II jako że był to najbardziej na owe czasy zaawansowany typ samolotu. Niestety użyto niewłaściwe materiały i ówczesna wiedza nie sięgała daleko.

Nazwano samolot "Orzeł Biały", zorganizowano oficjalną uroczystość pokazania samolotu Naczelnikowi Państwa Józefowi Piłsudskiemu od którego przecież zależał rozwój lotnictwa wojskowego.

Pilotował por. Jesionowski wraz z inż. Słowikiem jako obserwatorem. Kiedy samolot znalazł się nad grupą oficerów z Naczelnym wodzem — po prostu się rozleciał w powietrzu, a kadłub z załogą wbił się w ziemię tuż przed Piłsudskim i jego otoczeniem.

Marszałek długo patrzył na dymiące szczątki po czym bez słowa odjechał.

Było powszechnie wiadomo, iż ten wypadek wywarł bardzo deprymujący efekt i zniechęcił Piłsudskiego do lotnictwa, co oczywiście gorliwie podchwytывali podwładni z jego otoczenia.

W 1921 roku zakłady mechaniczne "Plage i Laškiewicz" w Lublinie przeszły na budowę z licencji samolotów włoskich Ansaldo i Balilla. Było to również ponad możliwości fabryki, metod stosowanych, kontroli materiałów i wykonania. W rezultacie, katastrofy jedna po drugiej. Uczęszczałem wtedy do szkoły w Lublinie przyglądałem się samolotom. Byłem świadkiem wielu wypadków. Ówczesnym dowódcą lotnictwa był wypożyczony z Francji gen. Leveque, zakazał on produkcji samolotów włoskich oraz zarządził zniszczenie pozostałych w użyciu.

Nawiasem mówiąc oryginalne włoskie Ansaldo i Balilla latały bez wypadków.

Polska otrzymała kredyt z Francji na 400 milionów franków, ale pod warunkiem,

że wydanie pieniędzy nastąpi tylko we Francji. Stąd przyszły Breguety, Potezy, Spady i Farmany oraz licencje na wyrób w kraju.

Zakłady Plage i Laskiewicz nabrały doświadczenia i produkcja postępowała bez zarzutu. Część produkcji tych samolotów przejęła Podlaska wytwórnia samolotów przeorganizowana z fabryki maszyn i narzędzi rolniczych.

W roku 1928 Biała Podlaska budowała z licencji czeskie samoloty myśliwskie Avia BH 33, a w roku 1932 z licencji RWD polskie samoloty szkolne RWD 88 (550) dla wojska i aeroklubów.

W roku 1926 szefem departamentu lotnictwa został pułkownik potem generał Rajski, który reprezentował pogląd, iż lotnictwo polskie powinno posiadać sprzęt produkowany całkowicie w kraju. Zaprzestano w ogóle zakupów samolotów z zagranicy.

Zawarto kontrakt z czeską fabryką "Skoda" na budowę silników na Okęciu. Centralne Warsztaty Lotnicze w Warszawie przemianowano na Państwowe Zakłady Lotnicze; kończyły one właśnie budowę licencyjnych Sapów i Avia BH 33 i zostały przeniesione na nowo wybudowane wojskowo-cywilne lotnisko na Okęciu. Dyr. K. Kaźmierczak położył podstawy racjonalnej produkcji samolotów na większą skalę. Czas był najwyższy. Teraz dopiero doczekaliśmy się młodego pokolenia polskich inżynierów i techników wychowanków Politechniki warszawskiej, lwowskiej, gdańskiej. Profesor Czesław Witoszyński był zawsze niestrudzonym doradcą młodych konstruktorów.

W Państwowych Zakładach Lotniczych inż. Zygmunt Puławski projektował samolot myśliwski P.I. Chcąc uzyskać jak najlepszą widoczność dla pilota ścienił skrzydła górno płatu przy wejściu do kadłuba sprowadzając je literą V. Ponieważ zastosował rzędowy silnik Hispano Suize 600 koni, którego dwa rzędy cylindrów również stanowiło V więc wszystko było bardzo racjonalne. Samolot osiągał 300 km/godz. i stał się prawdziwą rewelacją. Ponieważ właśnie traktowano licencje gwiazdzistych silników Bristol Puławski przystosował swój samolot i tak powstał P6, P7.

Trzeba zaznaczyć, że silniki gwiazdziste dużej mocy dopiero zaczęły się rozwijać, są chłodzone powietrzem chociaż stawiają większy opór czołowy, cały system chłodzenia cieczą, a więc chłodnice, pompy i przewody są wyeliminowane. Tak wyposażone PZL myśliwce jednak traciły widoczność do przodu. Ale mimo wszystko nie było tak źle z szybkością, nauczono się obudowy silników gwiazdzistych i PZL 7 przekraczał 300 km/godz.

Niestety Puławski zginął w wypadku lotniczym, a dalszą konstrukcję przejął po nim inż. Jakimiuk (właśnie zajęty budową samolotu pasażerskiego "Wicher"). Ponieważ PZL 7 był najlepszym myśliwcem na świecie utrzymywano się przy tym typie i starano się tylko o jego udoskonalenie. Zagranica okazała duże zainteresowanie i to jeszcze bardziej zachęcało wytwórnię.

W roku 1933 pierwsze PZL 7 weszły do dywizjonów myśliwskich. Istniały wówczas teorie Douheta, który przepowiadał zmierzch lotnictwa myśliwskiego, oraz Mitchela w Ameryce, który udowodnił skuteczność bombowców. Cały świat raczej zainteresował się tą ostatnią bronią lotnictwa. Nasz myśliwiec w wersji PZL 11 osiągał już 390 km/godz. na wysokości 4,000 metrów i więcej w wersjach PZL 24 budowanych na zamówienia zagraniczne do Rumunii, Bułgarii, Grecji, Turcji. Był wciąż najlepszy i byliśmy zachwyceni. Niestety nasz myśliwiec stanął już wtedy u kresu możliwości dalszego rozwoju.

Należałoby schować podwozie, wyeliminować zastrzały, słowem przejść na dolnopłat i to trzeba było dawno zrobić. Nawet było możliwe zachować ten sam kadłub oraz silnik, ale zając się skrzydłami. W roku 1936 w Paryżu na corocznie odbywającej się wystawie lotnictwa, pokazano nowe bombowce, wszystkie latały z szybkością ponad

400 km/godz., a więc były szybsze od współczesnych myśliwców. Zresztą i nasza RWD 11 komunikacyjna napotkała kiedyś klucz lecących myśliwców P7 i po prostu minęła je bez wysiłku. Klucz się rozleciał i już pojedyncze samoloty goniły RWD, ale bezskutecznie. To stało się na oczach całego pułku, wytwórnia wysłuchała się wówczas wielu wymówek od Dowództwa Lotnictwa o podważeniu autorytetu wojska i państwowej produkcji.

PZL 11 pozostał do września naszym najlepszym myśliwcem. Niemieckie bombowce przeważały znacznie szybkością a Me 109 samolot myśliwski osiągał 545 km/godz., ponadto górował uzbrojeniem; dwie armatki i dwa ciężkie karabiny maszynowe.

* * *

Inż. St. Praus w roku 1933 zaprojektował P 23 Karaś, samolot liniowy wyposażony w silnik Bristol 570-590 koni; jednak po licznych modyfikacjach wszedł on do dywizjonów dopiero w 1936 roku z dużo mocniejszym silnikiem. Silniki z licencji czasami też powodowały kłopoty i wypadki. Anglia dostarczyła rysunki bez uwzględnienia koniecznych modyfikacji. Karasie nie były udane, tym niemniej w czasie wojny wykonały atak bombowy na teren Rzeszy oraz skutecznie bombardowały kolumny pancerne, ale przy ogromnych stratach własnych. Dużo lepsza była poprawiona wersja oznaczona P 43 z silnikami o mocy rzędu 900-1000 koni i budowana na eksport. Doświadczenie uzyskane przy budowie P23 i P43 posłużyło do zaprojektowania P 46 Sum z silnikiem Pegaz XX o mocy 918 koni. Samolot ten okazał się poprawnym i osiągał 425 km/godz. i miał zasięg 1,300 km. Wybuch wojny spowodował wstrzymanie produkcji.

Prototyp P 46 dokonał jedyne brawurowego lotu w dniu 26 września. Por. pilot inż. Stanisław Ries z załogą przelecieli z Rumunii do oblężonej Warszawy i lądowali na Mokotowie, dowożąc nominacje dla Dowódcy Armii podziemia. Następnego dnia samolot wystartował i doleciał do Kowna, a załoga przedostała się później do Anglii.

* * *

Inż. Jerzy Dąbrowski zwrócił na siebie uwagę doskonałymi samolotami PZL 19 oraz PZL 26. Te ostatnie konstruowane w 1933 roku zawiodyły tylko na skutek zastosowania amerykańskich silników Menasco kończących się po 60 godz. lotu. Jednak z tego układu samolotu już wtedy można było projektować myśliwca o silniku dużej mocy i odpowiednim uzbrojeniu. Tak zrobił Messerschmidt, którego ME 109 był ewolucją, challengego ME 108.

Dąbrowski zaprojektował szybki bombowiec, który Departament Lotnictwa zaaprobował; PZL otrzymało zamówienie na trzy prototypy. Już w 1936 roku samolot ten oznaczony jako PZL 37 Łoś został oblatany i od razu zapowiadał się bardzo dodatnio. Produkcję 10 rozpoczęto, a dalsze modyfikacje jeszcze bardziej poprawiły bombowiec. Oczywiście natychmiast demonstrowano samolot całemu światu uzyskując zamówienia zagraniczne. Zakłady rozpoczęły budowę aż 180 egzemplarzy. W samolocie Łoś zastosowane było wiele patentów polskich, podwozie inż. Kubickiego, wyrzutniki bombowe inż. Święteckiego, Uzbrojenie Państwowej Wytwórni. Uzbrojenia bez porównania lepsze od angielskich Vickersów. Był to najlepszy wojskowy samolot Polski okresu 20-lecia. Jego ciężar użytkowy przekraczała ciężar własny. Szybkość przekraczała 460 km/godz., zabierał ponad 2200 kg bomb. Niestety tylko 36 Łośi zdążyło wejść do akcji, wykonało 100 lotów atakując kolumny pancerne oraz 30 obserwacyjnych, zestrzeliło 5 samolotów niemieckich. Naczelnym wódz nie pozwolił bombardować Królewca zasadniczej bazy wypadowej bombowców niemieckich. Później w walkach Niemców przeciw Rosji na wschodnim froncie brało udział więcej Łośi niż przeciwko Niemcom w Polsce.

* * *

W większości wypadków fabryki państwowe projektowały różne samoloty spodziewając się zamówienia. Brak wytycznych ze strony Departamentu Aeronautki MSW

powodował, że wiele prototypów nie stanowiło istotnego postępu. Dopiero w końcu 1936 roku wystąpiono z planem modernizacji z zamiarem wprowadzenia nowych samolotów do Eskadr w roku 1942. Niestety był to skromny plan i niedocenił roli myśliwców.

Na usprawiedliwienie dowódcy lotnictwa gen. L. Rajskiego można powiedzieć iż był on pozbawiony swobody działania i zależał od Departamentu Lotnictwa MSW. Zależał od Ministra, wiceministra i jego zastępcy, drugiego wiceministra, szefa sztabu, i jego zastępcy, szefów biura budżetowego, biura przemysłu i szefa personalnego. Pczszczególne projekty etatów referowane były ministrowi przez majora lub kapitana piechoty, kawalerii czy artylerii. Władze nie umiały dać wytycznych a wtrącały się do wszystkiego. Budżet lotniczy w ostatnich latach wynosił 9,8% a od roku 1935 tylko 5,5% ogólnego budżetu wojska. Dowódca Lotnictwa nawet nie mógł być poinformowany o planie użycia lotnictwa. W listopadzie 1938 roku Inspektor Obrony lotniczej państwa Generał Zajac (dr filozofii) przedstawił Marszałkowi Śmigłemu memoriał o znikomej gotowości lotnictwa wojskowego, jednak nie wspomniał o potrzebie zwiększenia budżetu.

Gen. Rajski prowadził jednak wadliwą politykę personalną, popierał przeciętność, gniebił silne indywidualności oraz inicjatywę prywatną. Jednostronnie koncentrował się na produkcji sprzętu na sprzedaż, oraz niezliczonych demonstracjach polskich samolotów za granicą, w których sam brał udział. Uzbierał 14 odznaczeń zagranicznych. Generał Rajski ustąpił na początku 1939 roku. Stanowisko dowódcy objął gen. Kalkus. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze RWD upoważniono do zaprojektowania samolotu myśliwskiego RWD 25 dolnopłatu z silnikiem gwiazdowym i uzbrojeniem 4 k. maszynowych. PZL opracowywał myśliwca P 50.

Po pierwszym locie napotkane trudności powodowały opóźnienia. Generał Zajac wstrzymał dalszą produkcję P50. Wrócono do poprawiania PZL 11, który tym razem zwany Kobuz był taki jak P 24 sprzedawany od lat za granicę.

Naprawdę rewelacją był projekt myśliwca opracowany przez inż. Dąbrowskiego oznaczony PZL 62, którego budowę rozpoczęto w sierpniu 1939 roku.

II. LOTNICTWO CYWILNE

Tyle o lotnictwie wojskowym. Dużo lepiej działało się w lotnictwie cywilnym. Już w 1923 roku pod wrażeniem ostatniej wojny powstała Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej "LOPP", mająca za zadanie uświadomienie społeczeństwa w obronie przeciwgazowej przede wszystkim. Odzew społeczeństwa na obronę przeciwgazową był mały, ale ogromny w dziedzinie lotnictwa. Polska nie była zasobna, ale z drobnych 50-groszowych składek miesięcznych płaconych przez miliony Polaków oraz jednorazowych donacji przedsiębiorstw Liga zaczęła rozporządzać pokaźnymi sumami. LOPP stał się sponsorem wszelkich poczynań w lotnictwie cywilnym. Wybudowano Tunel Aerodynamiczny w Warszawie. Rozbudowano aerokluby, lotniska i tereny szybowcowe. Finansowano konstrukcję polskich samolotów i silników, popierano imprezy i konkursy samolotów, szybowców i modeli latających. Inspektorzy lotniczy LOPP — jeden na każde województwo, zakładali modelarnie i czuwali nad rozdziałem sprzętu oraz potrzebami szkół i aeroklubów. Wyłapywali talenty i umożliwiali im przeszkolenie tak techniczne jak i praktyczne w pilotażu. Założono klub sprawozdawców lotniczych, który prowadził dalsze uświadamianie społeczeństwa. W 1931 roku LOPP wybudował na Okęciu hangar i warsztaty, które stały się siedzibą RWD, DWL jedynej fabryki pozostającej w rękach prywatnych. LOPP ufundował ponad 430 samolotów szkolnych i turystycznych i ponad 280 szybowców.

Do coraz większego zainteresowania się społeczeństwa lotnictwem przyczyniły się wyczyny lotników, których nie brakowało a wymienię tylko najważniejsze. Już w 1922 roku zakupywane za granicą samoloty częściowo były sprowadzane lotem. A więc

zakupione "Ansaldo" i "Balille" przez Alpy z Włoch; 6 a potem 20 samolotów lotem z Francji drogą południową przez Włochy i Jugosławię. Pułkownik Rajski późniejszy szef departamentu wykonał lot śródziemnomorski na trasie 7,500 km.

* * *

W 1925 por. pilot Bolestaw Orliński wraz z mechanikiem Kubiakiem otwiera dzieje sportu lotniczego rajdem Warszawa - Tokio - Warszawa w etapach, na wojskowym samolocie Bréguet XIX na trasie długości 22,600 km. W drodze powrotnej na jednym z lotnisk nagły szkwał podłamał 1½ metra lewego dolnego płata oraz pękło śmigło.

Po zdarciu odpowiedniej ilości płótna z prawego dolnego skrzydła celem wyrównania stateczności poprzecznej samolotu i odrutowaniu śmigła kontynuowano lot dalej aż do Warszawy. Jeszcze długo potem był to najdłuższy na świecie rajd lotniczy.

* * *

Rok 1927 przyniósł początek lotnictwa turystycznego cywilnych samolotów, oraz pierwszy Konkurs organizowany oczywiście przez LOPP. Wzięły udział JD2 Jerzego Drzewieckiego oraz WR Wigury i Rogalskiego studentów sekcji lotniczej Politechniki Warszawskiej. Niedługo potem ukazał się pierwszy RWD jako że Ci ostatni zaczęli projektować razem z Drzewieckim. Nie obywało się bez wypadków. W roku 1928 por. Kalina, Szałas i Kłosiński na samolocie Fokker 3 motorowym wystartowali do lotu Dęblin - Bagdad niestety zakończony katastrofą, przy lądowaniu, przy czym por. Szałas — obserwator poniósł śmierć. Tuż potem mjr Idzikowski i mjr Kubala wystartowali z Paryża do lotu przez Atlantyk na specjalnie zakupionym samolocie Amiot z silnikiem 650 koni. W połowie drogi zmuszeni byli do wodowania na szczęście przy greckim statku Samos, który wyciągnął ich z przymusowej kąpieli. Próbowali ponownie na nowym samolocie, ale i tym razem zmuszeni byli do lądowania na małej wyspie Graciosa przy czym zginął mjr Idzikowski.

W roku 1930 pierwszy udział Polaków i samolotów RWD w międzynarodowych zawodach lotniczych w Paryżu Challenge International. Był to prestiżowy konkurs samolotów turystycznych, powtarzany potem co dwa lata i miał na celu zechęć wytwórni do budowania coraz lepszych samolotów. A więc poza lotem okrężnym po większych miastach Europy, na którym punktowano regularność lotu i szybkość, samoloty odbywały cały szereg prób przydatności technicznych: krótkość startu na 8-metrową bramkę, lądowanie z tejeże przeszkody, szybkość minimalna, ocena bezpieczeństwa, wygody, widoczność i łatwość hangarowania (składanie skrzydeł). Ostatnią próbą był lot — wyścig na trójkącie 300 km. Przy tym samoloty startowały w kolejności i odstępach zależnie od uzyskanych punktów w poprzednich próbach, a wygrywał samolot, który przyleciał pierwszy. W ten sposób szybkość samolotu nagradzała straty na poprzednich próbach. Wygrali Niemcy. Nasze RWD pilotowane przez kapitana LOTu St. Płończyńskiego znalazło się na 17 miejscu na 40 samolotów biorących udział. Było wiadomym, że konkurs przerodzi się w zawody konkurujących państw i fabryk oraz że Niemcy znów postarają się o wygraną. RWD bardzo poważnie przystąpiło do przygotowań na rok 1932.

W 1931 roku na początku kpt. Skarżyński i Markiewicz wykonali lot dookoła Afryki na polskim samolocie Ł2. Trasa wynosiła 25,700 km, użyto silnik budowany w Polsce z licencji amerykańskiej. W tymże roku inż. pilot J. Drzewiecki na samolocie RWD 7 ustanowił rekord szybkości w kategorii samolotów lekkich.

Nadszedł challenge 1932 organizowany w Berlinie jako że Niemcy wygrały poprzednio. Polska zgłosiła 3 RWD 6 oraz 3 PZL 19 te ostatnie projektowane przez inż. Dąbrowskiego. Niestety jeden z RWD 6 pilotowany przez inż. Drzewieckiego na demonstracji w Warszawie rozleciał się w powietrzu nad lotniskiem. Nie wiem czy że stało się to na małej wysokości, czy że odmaszerowały oba skrzydła równocześnie, a kadłub

uderzył o ziemię najpierw tylną częścią, dzięki Opatroności Drzewiecki posklejany przez dra Levitoux wyszedł ze szpitala po miesiącu i mamy go obecnie w naszym gronie w Ottawie.

Na zawody poleciały więc tylko 2 RWD 6 pilotowane przez por. Zwirko z inż. Wigurą oraz pilotem lotu Tadeuszem Karpińskim. RWD 6 ze Zwirką i Wigurą przodowała w próbach technicznych, przebyła lot okrężny i wygrała końcowy wyścig. Zdobyliśmy pierwsze miejsce. Na zakończenie zawodów grano w Berlinie nasz hymn narodowy. Karpiński zajął 9, a dwa PZL 19, 10 i osiemnaste miejsca. Następnym challenge urządzamy w Polsce.

Niestety tuż po "challenge'u" Żwirko i Wigura ponieśli śmierć na zwycięskiej RWD 6 w locie do Czechosłowacji. Cała Polska okryła się żałobą.

* * *

Na jesieni tego roku inż. pilot Drzewiecki ustanowił nowy międzynarodowy rekord wysokości na RWD 7 w kategorii samolotów lekkich (6,023 metrów), a mjr S. Karpiński wykonał rajdowy lot do Kabulu na trasie 14,000 km na samolocie łącznikowym RX.

W 1933 roku 7-8 maja kapitan Skarżyński ustanowił nowy rekord odległości w kategorii samolotów turystycznych — 3,582 km na RWD 5 na trasie St. Louis ((Zach. Afryka) — do Maceo w Brazylii. Skarżyński leciał 20 godzin, 30 minut i dzień swoich imienin spędził nad Południowym Atlantykiem.

Challenge 1934, organizowany w Warszawie, stał się prawdziwym współzawodnictwem Niemców z Polakami (13 na 48 samolotów biorących udział). LOPP finansował 6 samolotów RWD 9, a departament lotnictwa 5 PZL 26 Dąbrowskiego wyposażonych w silniki amerykańskie Menasco.

Wytwórnia RWD nie zachwycała się silnikami Menasco. Postanowiono użyć całkowicie polski silnik projektowany przez inż. Nowkuńskiego o mocy 260-280 koni. Ze względu na krótki termin można było wykonać tylko 4 silniki i to bez dostatecznego wypróbowania. Pozostałe RWD wyposażono w czeski silnik Bora o mocy 220 koni.

Jak poprzednio zawody polegały na próbach, ale lot okrężny wynosił 9,538 km ponad 12 państwami Europy i Północnej Afryki. Zespół RWD od razu wysunął się na pierwsze miejsce. Uzyskiwane minimalne szybkości były wprost nieprawdopodobne 54 km/godz. Starty na bramki z 76 metrów. Składano skrzydła w 44 sekundy. Pierwsze miejsce zdobył RWD 9 pkt. Bajan z sierżantem Pokszywką drugie, kapt. Płończyński z Ziętkiem obaj z LOT'u. Siódme sierż. Buczyński również RWD 9. Samoloty PZL 26 odpadały w miarę jak kończyły się silniki Menasco nie wytrzymując trasy okrężnego lotu. Wydarzenia Challenge'u i zawody tak wyczynowych samolotów nie powtórzyły się więcej. Nawet dzisiejsze samoloty nie mają tak wszechstronnych osiągnięć. Niemcy całkowicie przestawili się na produkcję wojenną, specjalnie Messerschmidt, zajęty budową myśliwca ME 109, który właśnie wygrał wewnętrzny niemiecki konkurs na samolot myśliwski i miał zamówienie na setki tych samolotów. Doświadczalne warsztaty zaczęły produkować seryjny samolot turystyczny RWD 13 o mniejszych wyczynach niż RWD 9, ale za to tańszy. Rozeszły się one po aeroklubach, szkołach, wiele ich znalazło się w rękach prywatnych posiadaczy w kraju i za granicą.

RWD 10 był to mały jednoosobowy samolot akrobacyjny, przeznaczony wyłącznie dla treningu. RWD 11 pierwszy większy bo 8-osobowy i dwusilnikowy dolnopłat z chowanym podwoziem. Zastosowano sloty na całej długości krawędzi natarcia, tak popularne w dzisiejszych transportowych olbrzymich jetach. RWD 11 osiągało 320 km/godz. Było budowane na koszt fabryki na ustną obietnicę zamówienia Departamentu Lotnictwa Wojskowego, który potem się wycofał i ten kosztowny prototyp stał się przez jakiś czas poważnym ciosem dla małej wytwórni.

RWD 14 Czapla samolot obserwacyjny wybudowano dla wojska już na pisemne zamówienie. Pod każdym względem przewyższała istniejącą w eskadrach R 13 Lubelskiej wytwórni. Weszła do produkcji i z licencji była wykonywana przez tę że Lubelską Wytwórnię samolotów. Samolot ten posiadał sloty na całej krawędzi natarcia wymagał zaledwie 200 metrów do startu czy lądowania. Idealnie więc przystosowany do lotnisk polowych. Produkowano również RWD 15, samolot sanitarny, oraz dostępne w cenach małe RWD 16, 19 i 21. Projektowano duży samolot RWD 22 dla Marynarki Wojennej oraz RWD 25 myśliwski przystosowany do warunków polowych. Ale dopiero po ustąpieniu Szefa Departamentu Lotnictwa uzyskano możliwość produkcji tych ostatnich samolotów. Więc 17 typów samolotów każdy udany, a niektóre jak: RWD 5, 6, 8, 9, 10, 13, 14 w większych seriach budowane wysuwające na czoło polskie lotnictwo cywilne i na tym polu rekordy i dwa zwycięstwa nad Niemcami.

III. LOT

Już w maju 1921 roku przedsiębiorstwo Aerotarg otworzyło trasy: Warszawa-Poznań oraz Warszawa-Gdańsk.

W rok potem Aerolloyd obsługiwało połączenia do Lwowa i Krakowa. Towarzystwo Aero otworzyło również komunikację do Poznania ale dopiero w trzy lata później.

W roku 1929 utworzono państwowo-samorządowe przedsiębiorstwo Polskie Linie Lotnicze LOT, które przejęło eksploatację połączeń obsługiwanych przez poprzednie prywatne towarzystwa.

Czterooosobowe Junkersy zastąpiono Fokkerami budowanymi w Polsce z licencji. LOT prawie natychmiast uruchomił komunikację międzynarodową do Rumunii, Bułgarii, Węgier i Grecji, potem przedłużając do Palestyny i Syrii. Na północ do Finlandii, na zachód do Niemiec.

LOT przeszedł na sprzęt amerykański, który przodował w komunikacji lotniczej. LOT stworzył własny system wyszkolenia i operacji.

Dyrektor naczelny inż. Wacław Makowski, walcząc z trudnościami prowadził niezależną owocną politykę rozwoju, dążąc do zacieśniania międzynarodowej współpracy. Wynikiem było zorganizowanie już w roku 1929 Konwencji Warszawskiej obowiązującej do dziś dnia. Przepisy i prawa ustalone na konwencji dotyczą przewożonych pasażerów, towarów, eksploatacji tras, odpowiedzialności, taryf itp.

W ostatnich latach przed wojną LOT miał 26 samolotów oraz 32 pilotów utrzymujących regularną komunikację. W celu badania możliwości przyszłych zamierzeń, sprowadzono lotem jeden z zakupionych samolotów z Kalifornii przez Brazylię i Południowy Atlantyk, Północną Afrykę do Polski.

* * *

Konstruktorzy RWD znaleźli się w Anglii. Inż. Drzewiecki w czasie wojny wziął czynny udział w ATA, organizacji rozprowadzającej samoloty wojskowe z fabryk do Dywizjonów Operacyjnych.

Latak poczawszy od Spitfire'a do 4-motorowych Lancasterów włącznie. Połączył więc swoje ciągle zainteresowanie studiowania własności lotnych samolotów z czynnym udziałem w wysiłku wojennym personelu latającego. Każdy pilot wie, co znaczy, czasem kilka razy dziennie, przesiadać się z jednego typu płatowca na inny, często krańcowo różny, opanować ich systemy i własności.

Samoloty te w produkcji wojennej przeważnie miały za sobą tylko jeden lot wyko-

nany przez pilota fabrycznego, albo uszkodzone czy wylatane należało z eskadr odprawić do remontu. Miał też trzy poważne wypadki w jednym ciężkie poparzenia.

* * *

Panie inżynierze Drzewiecki, wraz z inżynierami Wigurą, Rogalskim oraz Wędrychowskim; dzięki Wam mieliśmy na czym latać w Polsce, przygotowaliśmy setki pilotów, którzy zaczęli na RWD 8, których udział w wojnie we Francji, potem w W. Brytanii stał się ogromnym wkładem do wysiłku wojennego Aliantów, może i do zwycięstwa w Battle of Britain, kiedy to po stracie 180 samolotów w jednym dniu Niemcy zaprzestali myśli o inwazji Anglii. Że dziś świat wie o walczącym wtedy Polskim Lotnictwie, że kiedyś przedtem, dumni z podniesioną głową a wilgotnych oczach słuchaliśmy polskiego hymnu narodowego granego w Berlinie, by byliśmy najlepsi... za to Panu dziękuję.

Bibliografia:

Jerzy Cynk: Polish Aircraft 1893-1939.

Andrzej Morgała: Polskie samoloty wojskowe 1918-1919.

Płk. Bogdan Kwieciński: L'Aéronautique en Pologne.

Witold Rychter: Skrzydlate wspomnienia.

Gen. S. Karpiński: Na Skrzydłach Huraganu.

Jerzy Pawlak: Brygada Pościgowa Alarm.

Interavia ABC 1936.

izydor Koliński: Regularne Jednostki Wojska Polskiego (Lotnictwo).

—oOo—

W. CZERWIŃSKI

INŻ. J. DRZEWIECKI, PIONIER POLSKIEGO LOTNICTWA SPORTOWEGO

Pierwszym ogniwem w łańcuchu tworzenia nowego typu samolotu, jest jego konstruktor. Zależnie od wielkości projektu, zespół opracowujący nowy samolot waha się od kilku do kilkuset osób, zawsze jednak tylko jedna osoba kieruje pracą projektu i wydaje ostateczne decyzje.



Konstruktor samolotu jest zazwyczaj specjalnym typem człowieka. Musi on być odpowiednio przygotowany i utalentowany do takiego zadania, które zazwyczaj jest bardzo trudne i wymagające. Stworzenie nowej maszyny latającej, która by była bardzo lekka, bezpieczna, ekonomiczna oraz która by wypełniała często wygórowane i nieraz sprzeczne specyfikacje, jest nielada wymagającym technicznym zadaniem.

W czasach pionierskich, konstruktorzy samolotów rekrutowali się spośród entuzjastów, dla których budowanie samolotu było nie tylko celem samym w sobie, ale które by też później dawało im sposobność do urzeczywistnienia starego ludzkiego marzenia, którym jest samo latanie. Bardzo często, chęć latania była głównym motywem i motorem do przedsięwzięcia budowy latającej maszyny.

Pomijając nieśmiało wstępne wysiłki, polskie lotnictwo powstało i rozwinęła się w pełni w czasie naszej krótkiej 20-letniej swobody. Nowe potomstwo młodych

inżynierów,, przeważnie wychowanków Politechnik lwowskiej i warszawskiej, rozpoczęli twórczą pracę nad budową własnych polskich typów samolotów. Specjalną grupkę tworzyli studenci zrzeszeni w kołach naukowych przy Politechnikach. Dla nich, tworzenie nowych typów samolotów czy też szybowców było też silnie związane z chęcią latania.

Do tej grupy należał kolega Jerzy Drzewiecki. Dla niego, konstruowanie i budowa nowego samolotu było środkiem do dalszego ciągu przygody, jakim było oblatanie prototypu oraz jego użytkowanie. (Do tej samej grupki konstruktorów zalicza autor skromnie i swoją osobę). Wyniki wysiłków kolegi Drzewieckiego są chlubnie zapisane w historii lotnictwa, zarówno na polu konstrukcji jako też wyczynów pilockich. Tego rodzaju pionierska praca, w swoich początkach często bez odpowiednich środków materialnych oraz odpowiedniego pomieszczenia, formowała charaktery zdolne do wielkich wysiłków i poświęceń, jak również wielkiej wytrzymałości i zaradności w momentach trudnych a nawet krytycznych. Ostateczna nagroda za cały wysiłek była zawsze bardzo pamiętna; nowy typ samolotu oczekujący oblatania oraz samo latanie.

A teraz opowiem zdarzenie które się zabawnie skończyło, a które spotkało kolegę Drzewieckiego w latach 30-tych w Polsce. Ilustruje ono dobrze jego zaradność oraz szybką decyzję. W czasie przelotu jego z Warszawy przez Kraków na samolocie jego własnej konstrukcji, w czasie posiłku południowego, jego samolot został przypadkowo poddany inspekcji przez przedstawiciela Urzędu Kontroli Statków Powietrznych na okręg krakowski, inżyniera S. W wyniku inspekcji znalazł on, że w czasie forsownego poruszania usterzenia poziomego samolotu, w miejscu połączenia usterzenia z kadłubem daje się słyszeć podejrzane skrzywienie. Inżynier S. był ogólnie znany w kołach lotniczych jako jednostka lubiąca okazywać swój autorytet i władzę. Po powrocie inż. Drzewieckiego z posiłku, oznajmił on mu, że samolot jego aresztuje i nie pozwala na dalszy lot do czasu usunięcia błędu. Nie pomogły żadne tłumaczenia ze strony inż. Drzewieckiego, że przecież samolot jest zupełnie pewny, gdyż zna on każdy jego szczegół jako jego konstruktor i że przecież nie narażał by swojego życia w lekkomyślny sposób. Na skutek nieustępliwego stanowiska inżyniera S., Jerzy Drzewiecki znalazł się w sytuacji wymagającej szybkiej decyzji, dużej znajomości technicznej oraz dowcipu. Po chwilowej rozwadze, wziął on oliwiarkę i wpuścił parę kropel oliwy w skrzypiące miejsca. Przyniosło to oczywiście magiczne usunięcie podejrzanego skrzywienia. Po jakimś czasie poprosił on inż. S. na powtórny inspekcję i po szczegółowym przeglądzie samolot został dopuszczony do dalszego lotu.

Wiadomość o tym zdarzeniu rozeszła się oczywiście po wszystkich klubach lotniczych, nie przynosząc chluby, ani też dobrego imienia inżynierowi S., ku ogólnemu zadowoleniu wszystkich, którzy mieli z nim podobne nieprzyjemne przeżycia.

Na tym kończę moje opowiadanie i życzę koledze Jerzemu z okazji 80-letnich urodzin wiele lat zadowolenia z dokonanych wyczynów oraz wiele zdrowia.

C. PETER BRZOWICZ, P. Eng.

CIVIL and STRUCTURAL CONSULTING ENGINEER

PHONE: 485-0135

562 EGLINTON AVE. E., SUITE 301

TORONTO, ONTARIO, M4P 1B9

POLSKIE ORGANIZACJE TECHNICZNE NA OBCYZYNIE

1. Stowarzyszenie Techników Polskich w Wielkiej Brytanii.
Institution of Polish Engineers in Great Britain.
240 King Street, London W.6 ORF.
2. Stowarzyszenie Elektryków Polskich w Wielkiej Brytanii,
240 King Street, London W.6 ORF.
3. Association des Ingénieurs et Techniciens Polonais,
Winterhur, Casse Postale 321, Suisse.
4. Centro de Ingenieros y Tecnicos Polacos en la Republica Argentina.
Dom Polski, Serrano 2076.
1425 Buenos Aires, Argentina.
5. Association of Polish Engineers in Canada
206 Beverley Street
Toronto, Ontario M5T 1Z3,
Canada.
6. The Polish Technical & Professional Association
P.O. Box 169/B
G.P.O. Melbourne, Victoria 3001,
Australia.
7. Association des Ingénieurs et Techniciens Polonais,
Place de la Source de l'Hôpital Hôtel "Alexandria",
Vichy, France.
8. Association of Polish Engineers,
P.O. Box 9484,
Johannesburg, S. Africa.

—oOo—

Kwartalnik "Technika i Nauka" wydawany jest przez
Stowarzyszenie Techników Polskich w W. Brytanii.

Institution of Polish Engineers in Great Britain,
Limited by guarantee.
240 King Street, London W6 ORF

—oOo—

Komitet Redakcyjny: J. Marcinkiewicz, H. M. Hajducki

Adres Redakcji: 240 King Street, London W6 ORF

Stowarzyszenie Techników Polskich w Kanadzie
wydaje swój kwartalnik "Biuletyn STP".