



NR 2 WRZESIEŃ/SEPTEMBER 1990

## XXXIX Walny Zjazd STP w Kanadzie

Zarząd Główny Stowarzyszenia Techników Polskich zwołuje Walny Zjazd STP w Kanadzie na sobotę 20 października 1990 r. do Toronto, Dom SPK, 206 Beverley Street. Zarząd Główny i Oddział Toronto, gospodarze Zjazdu, proszą Koleżanki i Kolegów o liczny udział w tym Zjeździe.

**Rejestracja uczestników Zjazdu - 9:00**

**Proponowany porządek obrad:**

- |   |         |
|---|---------|
| 1. Otwarcie Zjazdu (prezes B. Tymowska)   | - 9:15  |
| 2. Wybór Prezydium Zjazdu   | - 9:30  |
| 3. Stwierdzenie quorum  | - 9:35  |
| 4. Przyjęcie porządku obrad   | - 9:40  |
| 5. Przyjęcie protokołu z XXVIII Walnego Zjazdu w roku 1988 i ze Zjazdu Prezesów w roku 1989 | - 9:45  |
| 6. Sprawozdania   |         |
| 6.1 Prezesa Zarządu Głównego  | - 10:00 |
| 6.2 Prezesa Oddziału Montreal   | - 10:10 |
| 6.3 Prezesa Oddziału Ottawa   | - 10:20 |
| 6.4 Prezesa Oddziału Toronto  | - 10:30 |
| 7. Dyskusja nad sprawozdaniami  | - 10:40 |
| Przerwa   | - 10:55 |
| 8. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej i udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi         | - 11:10 |
| 9. Budżet na kadencję 1990-1992   | - 11:20 |
| 10. Sprawozdanie z działalności Komitetu do Spraw Współpracy Technologicznej z Polską       | - 11:30 |
| 11. Wybór nowego Zarządu i Komisji Rewizyjnej   | - 11:40 |
| Lunch (Pizza Party)   | - 12:00 |
| 12. 50-lecie STP w Kanadzie (kol. Maria Zielińska)  | - 13:00 |
| 13. Wolne wnioski i zamknięcie Zjazdu   | - 15:30 |



ASSOCIATION OF POLISH ENGINEERS IN CANADA  
STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSKICH W KANADZIE  
ASSOCIATION DES INGÉNIEURS POLONAI AU CANADA

206 BEVERLEY STREET — TORONTO, ONTARIO — M5T 1Z3

ASSOCIATION OF POLISH  
ENGINEERS IN CANADA



FOUNDED IN 1941  
INCORPORATED IN 1944

#### BOARD OF DIRECTORS

**President:** B. Tymowska  
**Past Pres.:** M. Zaremba  
**Vice-Pres.:** K. Rytel  
**Secretary:** A. Paudyn  
**Treasurer:** R. Jagła  
**Directors:** M. Bornet  
J. Ślubicki  
G. Sobocki

#### BRANCHES:

**Montréal**  
4530 Décarie #10  
Montréal, Qué. H3X 2H5

**Ottawa**  
P.O. Box 3325, Stn. D  
Ottawa, Ontario, K1P 6H8

**Toronto**  
206 Beverley Street  
Toronto, Ontario, M5T 1Z3

#### Editorial Committee

J. Ślubicki  
G. Sobocki  
E. Sobocka

#### Branch Representatives

**Montreal:** B. Bednarek  
**Ottawa:** M. Zielińska

Printed by: Polish Alliance Press Ltd.  
1638 Bloor Street West  
Toronto, Ontario M6P 4A8

## CONTENTS:

KOMUNIKAT KOMITETU OBCHODÓW 50-LECIA STP - Maria Zielińska	2
KOMUNIKAT KOMITETU TECHNOLOGICZNEJ WSPÓŁPRACY Z POLSKĄ - Jerzy Ślubicki	3
Z ŻYCIA STOWARZYSZENIA	4
Z ŻAŁOBNEJ KARTY	5
WSPOMNIENIE O INŻ. ANTONIM ŚWIDERSKIM - Andrzej M. Garlicki	5
Ś.P. KOM. PPOR. JERZY K. KOZIOLKOWSKI - Konstanty Reynert	8

## Komunikat Komitetu Obchodów 50-lecia STP

Z głębokim żalem dzielimy się wiadomością o zgonie Kol. Antoniego Świdierskiego, członka naszego Komitetu. Kolega Świdierski był jednym z pierwszych, którzy poparli entuzjastycznie ideę obchodów jubileuszowych i do końca uczestniczył aktywnie w pracy Komitetu. Podjął się napisania publikacji o historii STP i o wkładzie inżynierów polskiego pochodzenia w życie Kanady. Brulion manuskryptu ukończył na dzień przed pójściem do szpitala i do ostatniej niemal godziny interesował się postęпами prac.

Spawę publikacji przejął obecnie kol. prof. Juliusz Łukasiewicz. Wydanie jej będzie najlepszym hołdem dla kol. Świdierskiego, który całe życie poświęcił służbie Polsce, Polonii oraz sprawie polskich inżynierów w Kanadzie. Niestety, wydanie książki jest dość kosztowne, a nasza aplikacja o "grant" została odrzucona. Mamy jednak nadzieję, że wszyscy Koledzy zechcą drobną finansową kontrybucją przyczynić się do funduszu wydawniczego. Czeki wystawione na "Assoc. of Polish engineers' 50th Anniver-

sary Fund" można przesyłać na adres: Jan Zieliński 601-330 Driveway, Ottawa, Ont. K1S 3M9.

Drugą sprawą bardzo ważną jest zbiórka materiałów na wystawę. Ponieważ dotychczasowa reakcja ze strony Kolegów była znikoma, Kol. Orzechowski zaczął kontaktować indywidualne osoby. Nie chcemy nikogo pominąć, ale potrzebujemy pomocy!!! Aby przygotować trójjęzyczny katalog oraz odpowiednie napisy, Archiwum Państwowe, z którego pomocy korzystamy, wymaga dostarczenia informacji o eksponatach najpóźniej do października br. Spodziewamy się, że wystawę zobaczy parę tysięcy osób, więc jeszcze raz apelujemy o natychmiastowe zgłoszenie eksponatów do Kol. Józefa Orzechowskiego, 1616 Grey Nuns Drive, Orleans, Ont. K1C 1V2, tel. (613) 824-6631.

Okres wakacyjny zwolnił nieco tempo prac, ale spodziewamy się przedstawić szczegółowe sprawozdanie na walnym zjeździe w październiku tego roku w Toronto.

Maria Zielińska

Dnia 11 lipca 1990 zmarł po długich cierpieniach

Ś.p.

**Kol. Antoni A. Świdierski** P.Eng.

emerytowany inżynier budowy samolotów, autor licznych publikacji naukowych, wielki społecznik.

Żegnamy Go z głębokim żalem

Zarząd Główny STP

## Komitetu Technologicznej Współpracy z Polską pod egidą Stowarzyszenia Techników Polskich

W styczniu 1990 roku grupa osób związana ze Stowarzyszeniem Techników Polskich w Kanadzie, w zrozumieniu ciężkiej sytuacji ekonomicznej w Polsce i heroicznych wysiłków zmierzających do przestawienia systemu centralnie sterowanego na wolnorynkowy, postanowiła zorganizować akcję pomocy. Zawiązano "Komitet Technologicznej Współpracy z Polską", którego początkowym zadaniem było ułatwianie polskim przedsiębiorstwom i osobom prywatnym w Polsce kontaktów z zachodnią technologią. Komitet ukonstytuował się w składzie: A. Zakrzewski P. Eng. - prezes, Prof. J. Kryt - skarbnik, J. Ślubicki P. Eng. - sekretarz, J. Kaszuba - (b. prezes KPK), S. Szałwiński P. Eng., M. Zaremba P. Eng.

Patronat nad Komitetem objęła Rada Doradczą w składzie:

Prof. W. Bilanski, P. Eng., D.Sc. School of Engineering, University of Guelph, Ont. Past President, Assoc. of Prof. Engineers of Ont., O.W. Brzeski, D.Sc., Vice-Chairman of the Board Sandoz Canada Inc. Montreal, T.A. Brzustowski, P. Eng., Ph.D., Deputy Minister, Ontario Ministry of Colleges and Universities, A. Chmielenski, P. Eng., Dipl. Inz. M.I.C.E. Chairman of the Board (retired) Fenco Engineers Inc., G. Grodecki, P. Eng., M.B.A. Director, Ont. Ministry of Consumer and Commercial Relations, S.T. Meissner P. Eng., Vice-President (retired) Ingersoll - Rand Ltd., C.M. Milej, P. Eng., M.E.I.C. Victoria B.C., R. Morawski, P. Eng., Senior Director - Engineering (retired) Air Canada, Montreal, F. Moskal, P. Eng., M.Sc. Vice-President (retired), Canadian General Electric, T.M. Moskiewicz, P. Eng., Executive Vice-President, Hatch Associates, Consulting Engineers, S.T. Orłowski FRAIC, Dipl. Arch. RIBA Chief Arch. Ont. Ministry of Colleges and Universities (retired) Prezes Kongresu Polonii Kanadyjskiej, K. Piekarski, P. Eng., Ph.D. Prof. - Emeritus, University of Waterloo, Ont., S.M. Wolczyk, P. Eng., B.Sc., Vice-President, Carruthers and Wallace Ltd.

Działalność Komitetu rozwija się w kilku kierunkach:

1. Rozesłano około 1500 listów-ankiet do inżynierów i architektów polskiego pochodzenia, prosząc o podanie kwalifikacji i doświadczenia zawodowego oraz wyrażenia chęci pomocy. Odpowiedzi napływają dość wolno, jest ich do tej pory około stu, ale za to reprezentują szeroki wachlarz specjalności i co ważniejsze, bardzo wielu odpowiadających jest specjalistami w swoich dziedzinach z dużym doświadczeniem zawodowym. Komitet przewiduje zorganizowanie przedstawicielstwa w Warszawie i w niedalekiej przyszłości ogłosi w polskiej prasie swoje istnienie. By rozpocząć wykorzystanie zgłoszonej ekspertyzy, przesłaliśmy do Polski kil-

kanaście wypełnionych formularzy (nie podając danych personalnych).

Do tej pory Komitet otrzymał szereg zapytań z Polski w sprawach technicznych, na które można było odpowiedzieć kierując zapytania do specjalistów w tej dziedzinie. Akcja ta rozwija się powoli, ale z dobrymi rezultatami. Zwracamy się do wszystkich, by zawiadamiali nas o spostrzeżonych możliwościach pomocy, które są w ramach kompetencji i środków finansowych Komitetu.

2. Nawiązano bliską współpracę z CESO (Canadian Executives Service Organization), które też ma swoje przedstawicielstwo w Warszawie i wysłał potrzebnych specjalistów do Polski. CESO otrzymało od Rządu Federalnego fundusze na wysłanie do Polski 30 konsultantów rocznie. Nasz Komitet zaofiarował CESO pomoc w formie ochotników, którzy się zgłosili. Nie wyklucza to jednak możliwości wysyłania przez Komitet bezpośrednio konsultantów, aby spełnić prośbę wyższych uczelni, lub specjalnych zadań, które mogą być sprecyzowane przez KERM (Komitet Ekonomiczny przy Radzie Ministrów). Na jesieni tego roku CESO planuje zorganizowanie kursu połączonego z konsultacją, dla polskich eksporterów.

3. Rozmowy z przyjeżdżającymi politykami i działaczami, wizyta trzech członków Komitetu w kraju (na własny koszt) i badanie polskich publikacji wykazała, że palącym problemem przekształcającej się polskiej gospodarki, jest brak ludzi rozumiejących zachodnie metody zarządzania. W zrozumieniu tej potrzeby, Komitet Współpracy Technologicznej postanowił rozszerzyć swoją działalność i zorganizować w Polsce kurs zarządzania.

W wyniku rozważenia i wycenienia finansowego wielu możliwości, Komitet opracował projekt przeszkolenia w Polsce 60 osób, które będą w przyszłości wykładowcami, prowadzącymi kursy zarządzania. W myśl tego projektu, wybranych będzie w Polsce 60 kandydatów znających język angielski, prawdopodobnie ze świata akademickiego i przemysłowego, którzy podzieleni zostaną na trzy grupy po 20 osób. Każda z tych grup studiować będzie inny zestaw przedmiotów. Kurs składać się będzie z 4 faz. W pierwszej wybrani słuchacze otrzymają do przestudiowania literaturę przygotowującą ich do wykładów. W drugiej fazie, trzech lub czterech profesorów kanadyjskich przeprowadzi w Polsce 6-tygodniowy cykl wykładów. W trzeciej fazie trzyosobowe zespoły słuchaczy kursu rozpoczną szkolenie menadżerów. Po roku i zdobyciu pewnego doświadczenia, dla tych samych osób, odbędzie się w Polsce bardziej zaawansowany 6-tygodniowy cykl wykładów prowadzonych przez profesorów kanadyjskich. W prowadzeniu kursu i ćwiczeń pomagać będą polscy inżynierowie z Kanady. Przewiduje się również przyjazd 12 wybranych słuchaczy na praktykę do Kanady.

Kurs będzie finansowany przez Federalny Rząd Kanady, Rząd Prowincji Ontario, Rząd Polski i Polonię Kanadyjską. Ponieważ zarówno Rząd Federalny jak i Prowincjonalny ustosunkowały się bardzo przychylnie do tego projektu, są poważne szanse na otrzymanie potrzebnych funduszy. Obydwie rządy uznały, że szkolenie wykładowców, a nie bezpośrednio kierowników, zwiększa się wielokrotnie efektywność każdego przeznaczonego na ten cel dolara.

### Fundusze inwestycyjne

Chciałbym zwrócić Państwa uwagę na londyński fundusz Tyndall Tiger, który kupuje się od niedawna w Kanadzie za pośrednictwem Extro Tiger Fund. Fundusz ten inwestuje w krajach pld.- wschodniej Azji, które mają najszybszy obecnie wzrost gospodarczy na świecie, podobny do tego, co było w Japonii 25 lat temu. Wyniki są jak dotąd niezwykle. Przeciętna rocznego wzrostu wynosiła 37,0% za ostatnich 10 lat a 39,4% za ostatnich 5 lat. Nie mogę oczywiście, nawet nie wolno mi, "gwarantować", że tak pójdzie dalej, bieżący rok pewnie będzie nienadzwyczajny z powodu awantury na Środkowym Wschodzie, ale ta się niedługo skończy, a kraje "Tiger" będą się nadal szybko rozwijać. Rozsądek wskazuje, że na dłuższą metę wyniki Tiger Fund będą podobne do poprzednich. Stanowczo doradzam.

inż. Mieczysław Bornek  
Regal Capital Planners Ltd.  
Toronto

Tel. biurowy 481-4411

Tel. domowy 485-4388

Ostateczna decyzja spodziewana jest pod koniec września. W wypadku pozytywnej decyzji pieniądze będą asygnowane z budżetu 1991 - 1992, czyli będą osiągalne od kwietnia 1991 roku. Rozpoczęcie kursu przewidziane jest na lato 1991.

4. Osobnym projektem jest zainteresowanie jednej z polskich politechnik kursem inżynierijno-administracyjnym. Jest to dyktowane świadomością, że większość menadżerów w Polsce ma dobre wykształcenie techniczne, ale brak im zrozumienia zasad biznesu. McMaster University w Hamiltonie Ont. przedłużył 4-letni program inżynierijny o jeden rok, dodając przedmioty związane z zarządzaniem przedsiębiorstw. Uniwersytet ten gotów byłby pomóc polskiej uczelni w zorganizowaniu podobnego kursu. Sprawa jest w załatwianiu.

5. W czerwcu w czasie 3-tygodniowego pobytu w Polsce prezes Komitetu przeprowadził przeszło 30 rozmów z członkami administracji rządowej, kierownikami różnych fundacji, dyrektorami zrzeszeń gospodarczych i izb handlowych, rektorami lub prorektorami wyższych uczelni i reprezentantami prywatnych firm. Rozmowy te miały trzy główne cele:

1. Ogólne zorientowanie się z kim należy się kontaktować aby móc zorganizować wymianę informacji i porad.

2. Omówienie projektu przeszkolenia przyszłych wykładowców na kursach dla menadżerów.

3. Określenie zapotrzebowania w Polsce na kanadyjskich konsultantów.

Ad 1. Mimo bardzo przychylnego przyjęcia przez władze rządowe, (głównie przez podsekretarza stanu lub dyrektorów departamentów), z rozmów przeprowadzonych w Warszawie i w Krakowie okazało się, że z wyjątkiem kursu dla wykładowców, współpracę należy organizować przez bezpośrednie kontakty z zakładami przemysłowymi, nowo wybranymi zarządami miast lub województw i mniejszymi firmami prywatnymi lub będącymi w trakcie prywatyzacji.

Ad 2. Szczegółowy projekt przeszkolenia przyszłych wykładowców na kursach dla menadżerów został bardzo dobrze przyjęty. Ministerstwo Edukacji Narodowej i profesowie wyższych uczelni zaofiarowali szereg komentarzy, które zostaną uwzględnione. Proponowana pomoc w zorganizowaniu opcji inżynierijno-zarządczej też spotkała się z pozytywnym przyjęciem.

Ad 3. Polska potrzebuje konsultantów, przede wszystkim w dziale "marketing", rachunkowości i kontroli finansowej, jak i w dziale ogólnego zarządzania, oceny wydajności i wykorzystania zasobów ludzkich. Niestety, nie wszystkie firmy, które wyrażają zainteresowanie w użyciu konsultantów, wiedzą jak wykorzystać ich usługi. Fakt, że konsultanci praktycznie nic ich nie będą kosztować, pogarsza ich wykorzystanie.

6. York University zorganizował, finansowany przez Rządę Federalną i Prow. Ontario, kurs dla menadżerów z Europy Wschod-

niej, pod nazwą "The East-West Enterprise Exchange". Słuchacze tego kursu przyjechali do Toronto na 4tygodniową praktykę w kanadyjskich przedsiębiorstwach. Na ogólną liczbę 120 miejsc, Polsce przyznano 20. Ponieważ 3 osoby w ostatniej chwili zrezygnowały, przyjechało z Polski 17 osób. Komitet zorganizował szereg spotkań z polskimi uczestnikami kursu i wycieczki do Niagara Falls i Barry's Bay. Przy finansowej pomocy SPK koła 20 oraz koła KPK zostało

urządzone przyjęcie w domu SPK, którego celem było nawiązanie kontaktów osobistych, przemysłowych i handlowych. Niektóre z nich roszą poważne nadzieje na przyszłość.

W miarę dalszego realizowania powyższych zamierzeń, Komitet Współpracy Technologicznej z Polską będzie wydawał następne komunikaty.

Jerzy Słubicki  
Sekretarz

Sierpień 1990

## GM's Autoplex The Mega-Plant is here

By James F. Manji

Oddział Toronto w porozumieniu z General Motors of Canada zorganizował prelekcję pt. "Current automotive processes and products", która odbyła się 26 marca w Domu SPK. Prelegentami byli przedstawiciele Product Engineering Dept. G.M. Oshawa, Gordon Duda oraz John Healy. Kontynuacją spotkania była w dniu 23 kwietnia wycieczka do zakładów G.M. w Oshawie połączona ze zwiedzaniem linii montażowej samochodów Lumina i Buick Regal. Dla tych, którzy z różnych przyczyn nie mogli uczestniczyć w spotkaniach, przedrukujemy artykuł zamieszczony w miesięczniku "Automotion" nt. fabryki w Oshawie.

At a total investment of \$3.7 billion, General Motors' mega-plant, Autoplex, in Oshawa, Ont., is the largest automotive manufacturing plant in North America and also, probably, the most technologically advanced.

Gigantic and awesome best describe the General Motors of Canada Ltd. manufacturing automotive plant called Autoplex, in Oshawa, Ont., Canada. Gigantic because at 13 million sq. ft. - the equivalent of 204 football fields - this complex dwarfs any other in the North American continent for sheer size and scope. Awesome because car plants 1 and 2 produce the 1990 Chevrolet Lumina and the 1990 Buick Regal and the adjoining truck plant produces the full-size C-K series of pickup truck, as well batteries and radiators in adjoining plants.

A smorgasbord of manufacturing technology and techniques merge in Autoplex. German and Japanese steel stamping presses, computer programs from the U.S., machine parts from south-western Ontario, and Swedish material handling systems are among the thousands of ideas, innovations, and products linked together to build the new family of cars and trucks. Autoplex is indubitably the most ambitious automotive program undertaken by GM Canada.

In terms of automated equipment, there are a total of 650 GM Fanuc and Cincinnati Milacron robots in Autoplex, 1,384 automatic guided vehicles (AGVs), and 12 laser vision systems.

The truck plant alone encompasses 2.7 million square feet and builds the 15/25/35 series Chevrolet and GMC two and four

wheel drive, regular and extended cab trucks. There are 80,000 ft of broadband computer cabling, three DEC VAX 8600 and two IBM 4381 computers, 50 mini computers, and 307 programmable logic controllers.

**AGV conveyance.** One of the most impressive of the technologies incorporated in Autoplex is the use of AGVs to convey car bodies through assembly, replacing the moving assembly line, which was a staple of automotive assembly for over 100 years.

The AGVs were developed and built by Volvo Automated systems in the '70s for single vehicle assembly by one team of employees. In 1988, BT Industries of Sweden acquired Volvo Automated Systems. The subsidiary that was subsequently formed was named BT Systems, Sterling Heights, Mich. for the 1,384 AGVs in the Autoplex plant, the company supplied them in three different sizes for various functions.

Use of the AGVs in the Oshawa car plants has helped to dramatically improve the work environment for employees, enhance quality, reduce costs, and increase production flexibility. Under the new assembly system, the AGVs carry parts. A single car body on an AGV stops at work islands, where a group of employees work on the body.

"The AGV will come into a work cell and raise or lower itself so that work can be performed comfortably," said Vic W. Pratt, production manager, car assembly plant #1. "The operator is then responsible for the completion of his tasks and will not release that AGV until he is satisfied with the quality of his work. This operation, therefore, has a great deal of flexibility over the previous drive chain assembly".

"The entire system is highly flexible and lends itself to greater automation," commented Douglas S. Greentree, production manager, car assembly plant #2. "One example of how it facilitates automation is in the area of our windshield installation. The car body comes into a robotic workcell on an AGV, where a vision system locates where the windshield is in space. One of the robots then makes the spatial determination and proceeds to install the windshield on the car body. This is repeated for rear windshield installation as well."

In terms of the whole assembly process, flexibility is assured by the AGV conveyance because the AGV will not move on to the next station until the operator is satisfied with the quality of his work.

"If there is a problem, it will be corrected there," said O. E. (Raz) Bianchin, general superintendent, manufacturing engineering, car assembly plants. "When a problem does arise on a particular assembly in a work sta-

tion, car production will still continue in the plant because identical assembly tasks are being carried out in parallel in nearby work stations."

To support the AGV assembly system, GM has built a \$228 million steel stamping plant next door to the assembly plant. The facility, Canada's first major body stamping plant, uses nine tri-axis presses to form a variety of exterior body panels for the new family of cars.

szczegółowo następujące aspekty:

1. Książka kol. A. Świderskiego

Manuskrypt jest praktycznie zakończony. Jedna z kopii została przekazana do Z.G. Istnieje możliwość wprowadzenia poprawek. Proponuje się wydrukowanie 500 egzemplarzy w miękkich okładkach i 50 w twardych. Komitet szuka możliwości jak najtańszego wydania książki, ponieważ Ministerstwo Wielokulturowości odmówiło dotacji na ten cel, motywując decyzję brakiem funduszy. Polsko-Kanadyjski Instytut Badawczy przekazał \$2000. Suma ta była uprzednio zebrana na wydanie książki kol. A. Przygody. Koszt wydania książki Komitet ocenia na \$5000-6000.

2. Emisja okolicznościowego znaczka pocztowego.

Sprawa ta jest dalej w rękach Canada Post i ostateczna decyzja będzie podjęta we wrześniu br.

3. Okolicznościowa wystawa.

Od 18 do 30 maja 1991 roku będzie prezentowana wystawa osiągnięć polskich inżynierów w Kanadzie w Bibliotece Narodowej. Kol. A. Wyszkowski przekazał album wykonany z okazji 40-lecia STP. Oddziały zdecydowały, czy będą gościć wystawę u siebie.

4. Okolicznościowe sympozjum

Kol. T. Blachut proponuje zorganizowanie okolicznościowego sympozjum w Bibliotece Narodowej, na które byliby zaproszeni po jednym prelegencie z Polski i z Kanady. Po zakończeniu uroczystości w Ottawie, prelegenci mogliby wygłosić odczyt w Toronto i w Montrealu. Istnieje możliwość uzyskania dotacji rządowej na organizację sympozjum, o ile weźmie w nim udział minimum 50 osób spoza Ottawy.

5. Główne uroczystości

Główne uroczystości zaplanowano na długi weekend, 18-19 maja 1991 w Ottawie. Szczegółowy program został zaproponowany przez kol. A. Samolewicz.

6. Propaganda.

Sukces obchodów zależy od odpowiedniej propagandy. Należałoby zrobić odpowiedni afisz w ilości 500-700 egzemplarzy i rozesać do większych firm, instytucji inżynierskich i wydziałów technicznych uniwersytetów. Należałoby zacząć wysyłać artykuły do prasy codziennej, tygodników i pism technicznych oraz starać się o uzyskanie wywiadów w programach telewizyjnych.

7. Fundusze.

Komitet dysponuje bardzo skromnymi funduszami. Zarząd Główny przekazał \$500. Z.G. zaapeluje do oddziałów w Toronto i w Montrealu o uchwalenie jednorazowej składki w wysokości \$10-20. Oddziały powinny starać się zorganizować imprezy dochodowe.

## Z życia Stowarzyszenia

# Witamy nowych członków STP

### Oddział Ottawa

Andrzej Kozminski mgr inż. elektronik - 82 Politechnika Warszawska  
Feliks Welfeld mgr inż. elektronik - 72 Politechnika Warszawska

### Oddział Toronto

Włodzimierz Karabas inż. mechanik - 76 Wyższa Szkoła Inż. Koszalin  
Eugeniusz Truchanowicz mgr inż. metalurg - 72 Politechnika Lwowska  
Grzegorz Mrozinski mgr inż. elektryk - 88 Politechnika Warszawska  
Tadeusz Łabuda mgr inż. bud. ląd. - Politechnika Wrocławska  
Jerzy Krynicki dr inż. - 69 Politechnika Warszawska  
Jerzy Fiema mgr inż. mechanik - 76 Politechnika Rzeszowska  
Aleksander Antoniuk inż. ochr. środowiska - University of Waterloo  
Zofia Sobczyk mgr chemii - 80 Uniwersytet Warszawski  
Izabela Zaremba mgr chemii - 85 Wyższa Szkoła Pedagog. Opole  
Beata Gorczyca mgr inż. - Geolog Akad. Górn. - Hut. w Krakowie  
Jacek Tokarski mgr inż. mechanik - 72 Politechnika Warszawska  
Leszek Pitek mgr inż. elektryk - 83 Politechnika Wrocławska  
Andrzej Stępień inż. bud. ląd. - 79 Politechnika Wrocławska

Ponownie witamy w naszych szeregach kol. Andrzeja Zakrzewskiego, który wstąpił do Stowarzyszenia w roku 1950.

### Oddział Ottawa

W dniu 24 maja br. odbyło się Walne Zebranie Oddziału, na którym wybrano nowy zarząd w składzie:

Przewodniczący - Wojciech Remisz  
Wiceprzewodniczący - Bogdan Gawroński  
Sekretarz - Grażyna Taracha  
Skarbnik - Stanisław Bieniada  
Delegat do KPK - Czesław Piasta  
Członkowie - Maria Lipowicz-Kępkowa,  
Bronisław Szpakowski, Marek Zaremba,  
Maria Zielińska

### Oddział Montreal

Walne Zebranie Oddziału odbyło się 8 czerwca, na którym dokonano wyboru nowego zarządu:

Przewodniczący - Tadeusz Hajek  
Wiceprzewodniczący - Wiktor Barski  
Sekretarz - Marianna Polaczek  
Skarbnik - Zdzisława Ryszkowska  
Członkowie - Wiktor Barski, Bożena Bednarek, Leszek Michalak, Bogdan Pieczko,  
Adam Skorek, Krystyna Wronka

### Oddział Toronto

W dniu 25 maja odbyło się Walne Zebranie Oddziału, na którym wybrano nowy zarząd w składzie:

Przewodniczący - Paweł Molenda  
Wiceprzewodniczący - Hieronim Teresiński  
Wiceprzewodniczący - Krzysztof Nowak  
Sekretarz - Krystyna Sroczyńska  
Skarbnik - Ryszard Hipsz  
Członkowie - Anna Urban, Henryk Wojnicki

### Zarząd Główny

Oprócz regulaminowych comiesięcznych spotkań, w dniu 12 maja odbyło się nadzwyczajne zebranie poświęcone w całości omówieniu przygotowań do obchodów 50-lecia STP.

W zebraniu uczestniczyli państwo Maria i Jan Zielińscy z Ottawy.

Kol. Maria Zielińska - przewodnicząca Komitetu, przedstawiła obecny stan przygotowań do głównych obchodów omawiając

# Wspomnienie o inż. Antonim Świderskim

Antoni Aleksander Świderski, ppor. lotn., inż., drugi z kolei syn Tadeusza i Antoniny z Hryniewieckich, urodził się nad Morzem Czarnym, w Kerczu na Krymie, 17 stycznia 1913 roku. W owym czasie Państwo Świ-

derscy, tak jak i wiele innych Polaków, przebywali w głębi Rosji, gdzie istniały dobre warunki dorobienia się, względnie zrobienia kariery, ponieważ ograniczenia stosowane wobec Polaków na zagrabionych polskich te-

renach tam w ogóle nie miały zastosowania. Wkrótce jednakże, jeszcze w tym samym roku, rodzice jego wracają do Polski, obawiając się, że wychowywanie dzieci w Rosji grozi utratą przez nich polskości. Całą

rodzinę, włączając dziadków z obydwóch stron, ojciec przenosi w okolice, skąd pochodził, tzn. Częstochowy, i osiedla się w Wieluniu, gdzie zakłada sklep żelazny.

Tuż przed wybuchem I wojny światowej ojciec zostaje powołany do wojska rosyjskiego; obowiązek utrzymywania rodziny spada na barki pani Antoniny. Po wybuchu w Rosji rewolucji pan Tadeusz wstępuje do I Korpusu Polskiego gen. Józefa Dowbór-Muśnickiego w Bobrujsku na Białorusi, skąd dopiero w r. 1918 wraca do domu. W tym czasie Niemcy wycofują się z Wielunia. Ojciec organizuje służbę policyjną oraz oddział wojskowy złożony z mieszkańców ziemi wieluńskiej, gdyż rozpoczyna się wojna z Sowietami i każdy karabin liczy się w naprędce tworzonej w wyniszczonym czteroletnią wojną kraju ochotniczej Armii Polskiej. Ojciec wyrusza na front i znów obowiązek utrzymania licznej rodziny spada na dzielną matkę. Ostatecznie, w r. 1922 ojciec, będąc już w stopniu pułkownika (dowodził 27 pułkiem piechoty), zwalnia się z wojska i powraca do domu. Zaczyna z całą energią zajmować się interesem, rozwija go, zakłada parę sklepów w okolicznych miasteczkach, handluje posiadłościami ziemskimi. Przychodzi na świat młodszy brat Waław.

Naukę z zakresu szkoły powszechnej pobiera na prywatnych kompletach, a do szkoły średniej uczęszcza od roku 1921. W roku 1930 zdaje maturę w Gimnazjum im. Tadeusza Kościuszki (w Wieluniu). Od wczesnych lat był zainteresowany lotnictwem i pragnął zostać konstruktorem samolotów. Rodzice obiecali, że wyślą go na studia na słynną politechnikę w Goettingen w Niemczech, której wydział lotniczy uchodził za jeden z najlepszych w Europie. Jednakże plan ten był trudny do zrealizowania na skutek wielkiego kryzysu (1929 - 33), który objął wszystkie dziedziny gospodarki. W międzyczasie starszy brat Tadeusz, który w poprzednim roku rozpoczął studia na wydzia-

le inżynierii lądowej i wodnej Politechniki Gdańskiej, namawiał go, ażeby tam studiował. Ojciec uważając, że na inżyniera nie nadaje się, wystarał się o dziewięciomiesięczną praktykę w Hucie Królewskiej, ażeby przekonał się, czy tego rodzaju zawód będzie mu odpowiadał. Po odbyciu tej praktyki, na wiosnę 1931 r. dowiaduje się, że rodzice definitywnie nie są w stanie postać go na studia do Getyngi (Goettingen). Postanawia więc studiować na Politechnice Gdańskiej i w kwietniu tegoż roku zapisuje się tam na wydziale lotniczym na semestr letni.

Studia (które odbył w języku niemieckim) na Wydziale Budowy Samolotów, specjalizując się w aerodynamice, kończy w grudniu roku 1936 i uzyskuje dyplom z tytułem inżyniera dyplomowanego (Dipl. Ing. - Diplomingenieur). Europejski stopień Dipl. - Ing. odpowiada na tym terenie stopniowi Master'a. Należy tu zaznaczyć, że mało studentów kończyło politechnikę w pięć lat! 15 stycznia 1937 r. rozpoczyna pracę w biurze konstrukcyjnym Lubelskiej Wytwórni Samolotów w Lublinie (LWS). We wrześniu 1937 r. zgłasza się do szkoły oficerskiej (podchorążówki) przy 27 pułku piechoty w Częstochowie. Po trzech miesiącach zostaje przeniesiony do Szkoły Podchorążych Lotnictwa - Klasa Techniczna, potocznie zwanej Podchorążówką Techniczną, która prowadziła jednoroczny kurs techniczny podchorążych rezerwy lotnictwa. Kurs ten kończy, po czym odbywa trzymiesięczną praktykę w 4 Pułku Lotniczym w Poznaniu. Otrzymuje nominację na podporucznika rezerwy lotnictwa. We wrześniu 1938 r. wraca do LWS. W niedługim czasie zostaje przeniesiony do Warszawy do Instytutu Badań w LOCIE, gdzie zajmuje się prototypami LWS. Poza tym, od czasu do czasu wyjeżdża do pułków lotniczych celem naprawy samolotów LWS.

W sierpniu 1939 r. został mobilizowany do lotnictwa z przydziałem do eskadry sa-

molotów bombowych typu LWS-6 "Zubr" jako oficer techniczny. W pierwszym dniu wojny samoloty te zostały zniszczone przez lotnictwo niemieckie, a on sam dostał rozkaz udania się do Lublina. W Lublinie zastał fabrykę i lotnisko zupełnie zbombardowane. Inżynierowie i technicy wyjeżdżali właśnie na południe Polski, ażeby dostać się do Konstancy w Rumunii, gdzie miały być przysłane okrętami samoloty francuskie i angielskie. Samoloty te mieli oni montować i wysyłać na front.

Przez cały czas, od wyjazdu z Lublina, trzyma się razem z trzema kolegami z LWS: inż. Wojciechem Fangorem, inż. Władysławem Fiszdonomem i inż. Bolesławem Wiśnickim. Później w czasie swej wydrówki wojennej spotkał się z inż. Aleksandrem Muraszewem, z którym był w szkole podchorążych i na praktyce w poznańskim pułku lotniczym, oraz z inż. Stanisławem Petrusiewiczem, z którym studiował w Gdańsku.

Napaść Sowietów 17 września 1939 r. zastała ich nad granicą rumuńską. Po przekonaniu się, że Rosjanie wcale nie mieli przyjaznych zamiarów wobec nas (prawie, że dostał się do niewoli bolszewickiej, starając się o tym przekonać...) przeszli na stronę rumuńską, gdzie zostali internowani. Po paru dniach uciekli z obozu i dostali się do Bukaresztu. Tam ambasada polska wydała im paszporty, zaopatrzyła w gotówkę i poleciła próbować dostać się do Francji na własną rękę, gdzie już organizowało się wojsko polskie.



Po paru dniach pobytu w Bukareszcie ułożyli plan przedostania się do Jugosławii przez "zieloną granicę". Po szczęśliwym przyjeździe do Belgradu dowiedzieli się, że bez żadnych trudności mogą jechać do Grecji, gdzie w Pireusie miały czekać polskie statki. Statki te miały zabierać żołnierzy polskich do Francji albo do Syrii, gdzie również miano organizować polskie jednostki (już w październiku 1939 zrodził się zamiar sfornowania na Lewancie, na wtenczas francuskich terytoriach Bliskiego Wschodu, polskiego związku taktycznego). Dostali się na statek płynący do Marsylii. Do Francji przyплыli w początkach grudnia 1939 r. Zostali zakwaterowani w koszarach na Le Bourget pod Paryżem. Tam pozostawali do początku lutego 1940 r. Następnie przeniesiono ich do Lyonu, gdzie zaczęły się organizować pierwsze polskie eskadry. Po paru miesiącach pobytu w Lyonie, z inżynierami Fangorem, Muraszewem i Wiśnickim zostaje postany przez polskie władze lotnicze do Angouleme, do fabryki podwozi, ażeby spieszyć dostawę ich do naszych eskadr.

W czerwcu 1940 r. tak Lyon, jak i Angouleme zostaną zbombardowane. Dostają rozkaz przedostania się do Wielkiej Brytanii. Po różnych tarapatkach docierają do portu St. Jean-de-Luz, nad granicę hiszpańską; przybyli o godzinie 2 po południu, ażeby dowiedzieć się, że ostatni statek do Wielkiej Brytanii odplynął o godz. 12 w południe i że Niemcy są tuż, tuż... Decydują się iść przez Pireneje do Hiszpanii, a następnie do Portugalii. Niestety, nie udaje im się. Zostają

**U W A G A**

**Polonia w Toronto i okolicy**

**POLISH ALLIANCE TORONTO  
CREDIT UNION LTD.  
2150 BLOOR ST. W.  
(Wejście od wschodniej części budynku)  
TEL. 762-9523**



CODZIENNIE od 10 do 2.30 po poł. i od 7.30 do 9 wiecz.  
WTORKI tylko od 10 do 2.30 po poł. oraz SOBOTY od 10 do 12.30.

<b>Konta depozytowe</b> <b>Specjalne konta depozytowe</b> <b>3-miesięczne certyfikaty</b> <b>6-miesięczne certyfikaty</b> <b>1-roczone certyfikaty</b> <b>3-letnie certyfikaty</b>	<b>3-letnie certyfikaty</b> (non-redeemable) <b>RRSP</b> <b>Pożyczki personalne</b> <b>Pożyczki hipoteczne</b> (\$50,000 pożyczki ubezpieczone na życie) <b>Line of credit</b>
---	--

Członkostwo w jakiegokolwiek organizacji polonijnej  
nie jest warunkiem członkostwa w naszej Credit Union.

złapani w górach i po paru dniach więzienia w Irunie zostają przewiezieni do obozu jeńców, z hiszpańskiej wojny domowej, w Miranda de Ebro, w Starej Kastylii. Gdzieś w lutym 1941 roku udaje im się wydostać z Mirandy i dotrzeć do Madrytu.

W tym czasie w Madrycie hr. Orłowski zorganizował masowy przerzut żołnierzy polskich przez Hiszpanię do Portugalii. Należy tu podkreślić, ile znaczy w życiu szczęście. Inż. Świdorski mieszkał w Madrycie nielegalnie razem z inż. Fangorem. Pewnego dnia Orłowski zawiadomił ich, że następnego dnia wieczorem przerzuci ich do Portugalii. Następnego dnia jednak przyszedł w południe i powiedział im, że są trudności i że nie będzie mógł ich przerzucić. Wobec tego poszli do kina. Tymczasem po dwóch godzinach Orłowski wrócił, a nie zastawszy ich w domu, wziął trzech innych ludzi, z którymi wpadł i wszyscy zostali aresztowani. On sam został wydalony z Hiszpanii (pomimo tego, że jego matka była dobrze ustosunkowaną Hiszpanką, a sam służył w wojnie domowej po stronie gen. Franco), a tych trzech, których przeprowadzał, wsadzono do więzienia, a następnie posłano do Mirandy...

Ilość Polaków złapanych w Hiszpanii wzrasta zastraszająco. Władze polskie w Londynie naznaczają por. Zagórskiego i 5 inżynierów, ukrywających się w Madrycie, do przejścia organizacji zapoczątkowanej przez hr. Orłowskiego. Inż. Świdorski jest jednym z tych pięciu inżynierów; jego odcinkiem operacyjnym jest przeprowadzanie naszych ludzi między Madrytem a Barceloną. Praca jest ciężka i niebezpieczna, ale bardzo ciekawa - wykonuje ją z zapalem. Do Madrytu dociera inż. Stanisław Petruszewicz. Ma wizę portugalską, która okazuje się nieważna. Jest więc spalony, grozi mu więzienie. Inż. Świdorski bierze go pod swe opiekuńcze skrzydła...

Czas płynie. Organizacja zaczyna coraz to bardziej podpadać policji hiszpańskiej. Mają miejsce przesłuchiwania i rewizje. Wraz z inżynierami Petruszewiczem i Wiśnickim decyduje się na wyjazd do Wielkiej Brytanii. Do Portugalii przez zieloną granicę iść nie mogą, gdyż posiadają prawdziwe-falszywe dokumenty; nie mogą skompromitować polskiej placówki dyplomatycznej. Po długich staraniach udaje im się otrzymać wizę brazylijską, po złożeniu przysięgi, że Brazylię opuszczają w przeciągu paru miesięcy. A więc do Londynu pojadą "najkrótszą" drogą via Rio de Janeiro! W Bilbao wsiadli na statek (ale nie bez niemałych trudności) i po dziesięciu dniach, z krótkim postojem na Wyspach Kanaryjskich, zawinęli do Rio. Poselstwo polskie tam wysłało depeszę do Londynu, zawiadamiającą o ich przybyciu, a oni zafatwiają przejazd statkiem do Wielkiej Brytanii. Przychodzi jednak odpowiedź od władz polskich w Londynie, że mają jechać do Kanady, gdzie organizuje się wojsko polskie. Działała tu już wtedy Polska Misja Wojskowa, na czele której stał gen. bryg. Bronisław Duch (do ścisłego sztabu generała należały misje lotnicza i marynarki wojennej). Via Indie Zachodnie płyną do Nowego

Jorku, a stamtąd pociągiem dostają się do Windsor, Ontario, gdzie mieściły się biura sztabu gen. Ducha i biuro rekrutacyjne. Obóz szkoleniowy znajdował się w Owen Sound, Ontario. Pracując w Misji, inż. Świdorski starał się o przydział do jednostek w Wielkiej Brytanii. Po roku oczekiwania nadeszła dyrektywa ze sztabu w Londynie, nakazująca polskim inżynierom pozostanie w Kanadzie i podjęcie pracy w przemyśle wojennym. Bierze więc jednoroczny urlop z wojska, udaje się do Toronto i otrzymuje pracę w biurze konstrukcyjnym projektującym masową produkcję ciężkiego karabinu maszynowego. W biurze tym pracowali też inżynierowie Fangor i Wiśnicki. Po kilku miesiącach przenoszą się w trójkę do Canadian Wooden Aircraft. Firma ta projektowała i produkowała części do słynnego samolotu Mosquito. Całego drewnianej konstrukcji, dwuosobowego wywiadowczego bombowca, budowanego w zakładach De Havillanda. Bombowiec ten z uwagi na swą szybkość (do 400 mil na godzinę) mógł operować bez osłony myśliwców.

Nadchodzi koniec wojny w Europie. Fabryka przenosi się do Stratford, Ontario, zaczyna budować domy i produkować meble, ale po pewnym czasie zamyka się. Inżynier wraca do Toronto i z dwoma Polakami ze starej emigracji budują własnymi rękami fabrykę nie malowanych mebli, przy ulicy Dundas West niedaleko Roncesvalles. Po roku spótka rozwiązuje się i fabryka zostaje sprzedana. Otwiera biuro konsultacyjne w Toronto, ale mu to nie idzie. Zaczyna szukać pracy. Dostaje pozycję naczelnego inżyniera Farand & Delorme w Montrealu, jednego z oddziałów United Steel. Po niecałych dwóch latach, w r. 1949 fabryka zostaje sprzedana. Z kolei przyjmuje posadę inżyniera-konstruktora w firmie Canadian John Mansville w Asbestos, Quebec. Po przepracowaniu tam z górą jednego roku i dowiedziawszy się, że z powodu ograniczeń budżetowych nie dostanie domu mieszkalnego, wymawia posadę i znów poszukuje zajęcia. Jest rok 1951.

Inż. Józef Norton-Spychalski ofiarowuje mu w swojej nowo otwartej firmie Computing Devices of Canada posadę inżyniera projektów. W czerwcu 1951 r. zaczyna pracę w Ottawie. W roku 1967 cały dział analogowy C.D.C. zostaje zamknięty. Po długich poszukiwaniach zostaje przyjęty jako pracownik naukowy do laboratorium silników wydziału mechanicznego National Research Council of Canada (NRC). Pracuje tu aż do przejścia na emeryturę, tj. do 1 stycznia 1978 r. W NRC był bardzo wysoko cenionym pracownikiem naukowym.

W Canadian Wooden Aircraft poznał swą przyszłą żonę, Marię. Pobrali się w Ottawie jak już pracował w Computing Devices of Canada. Państwo Świdorscy mają dwoje dzieci: córkę Karen (Ph.D. - pracuje w International Monetary Fund w Waszyngtonie) i syna Antoniego (M.B.A., C.A. - pracuje w sektorze prywatnym w Vancouver). Ojciec został aresztowany przez Niemców w pierwszym dniu wojny, tj. 1 września 1939 r., był w

więzieniu, potem w obozie koncentracyjnym, zmarł w r. 1941. Matka umarła w Polsce w r. 1958. Starszy brat, inż. Tadeusz został przez Niemców aresztowany w r. 1941 i zesłany do słynnego obozu koncentracyjnego w Dachau, w którym przebywał aż do końca wojny; obecnie mieszka w Toronto. Młodszy brat, mgr Waclaw, umarł w Polsce na serce w wieku 35 lat w r. 1957.

Inż. Antoni Świdorski, członek Association of Professional Engineers of Ontario and Quebec, jest autorem licznych publikacji naukowych z dziedziny modelowania silników wolnotokowych, kompresorów, dynamiki łożysk i akumulatorów hydraulicznych. Był sekretarzem Associate Committee on Propulsion. W roku 1974 z ramienia NRC był współorganizatorem międzynarodowego sympozjum turbin gazowych. Jest autorem licznych artykułów w prasie kanadyjskiej i polonijnej. Pełnił funkcję prezesa Oddziału Ottawa Stowarzyszenia Techników Polskich w Kanadzie, dyrektora Szkoły Polskiej w Ottawie i brał czynny udział w pracach Stowarzyszenia Przyjaciół Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego (KUL). Za swą pracę na niwie społecznej otrzymał od prowincji Ontario złotą (15 lat) odznakę Volunteer Service Award.

Raczej niechętnie i bardzo mało mówił o swej pracy i o sobie samym. Nie szczycił się swoimi nieprzeciętnymi osiągnięciami. Umiał rozmawiać nadzwyczajnie ciekawie na wiele tematów. Znał doskonale historię. Umiał postugiwać się w piśmie i mowie kilkoma językami. Miał, jak to się mówi, "lekkie pióro". A najlepszym dowodem jego pracowitości i poczucia obowiązku dania z siebie czegoś innym jest fakt, że idąc ostatnio do szpitala zabrał ze sobą do ostatniej korekty manuskrypt napisanej przez siebie historii Stowarzyszenia Techników Polskich w Kanadzie, która ma być wydana w przyszłym roku, w pięćdziesiąt rocznicę naszego stowarzyszenia.

Ostatnie miesiące swego życia, począwszy od 1 marca br., spędził w szpitalu, heroicznie znosząc cierpienia. W nocy z 3 na 4 marca, w niedzielę nad ranem, przeszedł w trybie nagłym operację przeszczerpów naczyń wieńcowych. Operacja ta chwilowo uratowała go od niechybnej śmierci, ale wywiązały się komplikacje. Musiano amputować mu obie nogi w kolanach, a później przeszedł jeszcze dalsze operacje każdej nogi z osobna, ponieważ rany nie chciały goić się. Jednocześnie zaczęło następować ogólne pogarszanie się jego stanu. W końcu żyły stały się za słabe, ażeby móc stosować kroplówkę. Zaczęła zbierać się woda w płucach. Schorowane, słabe serce nie podołało. 11 lipca br. nad ranem zamknął oczy na zawsze.

Pozostawił w głębokim smutku i żałobie nie tylko żonę Marię oraz córkę Karen i syna Antoniego z rodzinami, ale również wielu przyjaciół i całą Polonię w Kanadzie. Powstała po nim pustka, wielka pustka - nie łatwo będzie wypełnić ją, jeżeli w ogóle będzie to możliwe wykonać...

# *Ś.p. komandor - ppor. Jerzy K. Koziółkowski*

Na wieczną wachtę odszedł oficer Polskiej Marynarki Wojennej, który przez znaczną część wojny 1939 - 1945 dowodził podwodnym Okrętem Rzeczypospolitej Polskiej "Sokół". Zmarł w piątek 27 lipca 1990 roku w Tarnowie.

Pięć polskich okrętów podwodnych operujących wspólnie z zachodnimi Aliantami było dowodzonych przez ośmiu oficerów Marynarki Wojennej. Jerzy Karol Koziółkowski był jednym z tych ośmiu przez ponad dwadzieścia sześć miesięcy. Miał ponadto podobny okres zaokrętowania podwodnego w niższych stopniach.

Jego zasługi wojenne zostały uznane przez Rzeczpospolitą Polską i przez Wielką Brytanię nadanymi Mu odznaczeniami.

- Orderu Wojennego Virtuti Militari V klasy,

- Krzyża Walecznych z dwoma okuciami,
- Brązowego Krzyża Zasługi z Mieczami,
- Medalu Morskiego Marynarki Wojennej z trzema okuciami,
- brytyjskiego Distinguished Service Cross z okuciem.

Jerzy Karol Koziółkowski, jedyny syn Stanisława i Haliny z Łozińskich, urodził się w Tarnowie 20 marca 1911 roku, miał przyrodnią siostrę Aleksandrę.

Z lokatą drugą na siedemnastu został mianowany podporucznikiem marynarki w Korpusie Oficerów Morskich 15 sierpnia 1932 r.

Przez następne lata przechodził dalsze szkolenie, miał przydziały na okrętach, ukończył Kurs Oficerów Sygnalowych, a przed wybuchem wojny pełnił funkcję porucznika flagowego Dywizjonu Okrętów Podwodnych.

Z początkiem wojny okręty podwodne wyszły z portu wojennego na Helu, a Jerzy Karol około dwudziestego września 1939 roku otrzymał pozwolenie kontradmirała Józefa Unruga na próbę przedostania się przez blokadę floty niemieckiej. Z pięcioma oficerami i marynarzami dotarł kutrem rybackim na Łowę, następnie dołączył do Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii.

4 stycznia 1940 r. został mianowany oficerem nawigacyjnym na ORP "Wilk" nabywając na nim podwodne doświadczenia bojowe. Na tym okręcie awansował na stopień kapitana marynarki i na zastępcę dowódcy okrętu 3 maja 1940 roku. Wilk patrolował Morze Północne do wybrzeży Norwegii.

Marynarka Wojenna przejęła w styczniu 1941 roku brytyjski okręt podwodny HMS "Urchin", któremu nadano nazwę ORP "Sokół". Po zgraniu załogi i wstępnych patrolach "Sokół" z załogą przeważnie z ORP "Wilka" dołączył do 10 Flotyli Okrętów Podwodnych operującej na Morzu Śródziemnym z Malty. Jerzy objął funkcję zastępcy dowódcy okrętu 3 września 1941. W dniu 4 października "Sokół" zaczął pełnić swą pełną chwałę służbę.

Na Morzu Śródziemnym do marca 1942 "Sokół" wykonał 15 patroli, był też atakowany przez jednostki włoskie. Pomiedzy patrolami postój na Malcie nie zapewniał spokoju i wypoczynku. Miasto i port Baletta często i silnie bombardowało lotnictwo włoskie i niemieckie, okręty ponosiły uszkodzenia w czasie patrolowania, jak też i na bazie, miały miejsce straty wśród załóg. O ciężkich warunkach wykonywania obowiązków marynarskich posłuży przykład pracy załogi "Sokoła" w maskach gazowych z powodu wycieku gazu z baterii okrętowych, gdy trzeba było uszczelniać przecieki kadłuba. 31 marca 1942 Jerzy Karol odniósł kontuzję na uszkodzonym okręcie.

Z wielkim ryzykiem operacyjnym potrzebujący remontu ORP "Sokół" odszedł 28 kwietnia 1942 do Wielkiej Brytanii i na następne patrole wrócił w marcu 1943.

Dowództwo okrętu Jerzy Karol objął 18 sierpnia 1942. Po remoncie i ćwiczeniach "Sokół" wyszedł na Morze Północne pod Altenfiord w grudniu 1942. Tam w Norwegii bazowały niemieckie ciężkie okręty "Tirpitz", "Hipper", "Luetow" i ich eskorty. W styczniu 1943 nasz okręt brał udział w blokadzie tego fiordu. 10 lutego 1943 okręty podwodne wróciły do bazy w Dundee w Szkocji.

18 marca 1943 ORP "Sokół" wyszedł ze Szkocji. Poprzez Gibraltar i Algier, dwudziesty drugi patrol okręt rozpoczął z Algieru z początkiem maja. Jerzy Karol dołączył do 10 Flotyli na Malcie 12 maja 1943.

Gdy 11 czerwca 1943 zaczęto inwazję Sy-cylii (operacja Husky), "Sokół" wchodził w skład jednostek zabezpieczających flotę aliancką. W sierpniu i wrześniu Jerzy Karol kontynuuje działalność na Morzu Adriatyckim eskortując poddające się Aliantom włoskie okręty i statki. 6 października zaatakowano "Sokoła". Atak trwał dwa dni.

Od 15 października 1943 do 25 lutego 1944 Okręt Rzeczypospolitej Polskiej "Sokół" jest bazowany w Bejrucie w Libanie patrolując wody okupowanych wysp greckich. Następnie Jerzy Karol odprowadza go do Wielkiej Brytanii.

Nominację na stopień komandora - podporucznika otrzymał Jerzy Karol 3 maja 1944 roku. 12 grudnia 1944 przekazał "Sokoła" kmr. ppor. Bolesławowi Romanowskiemu. Jako 1 Zastępca Komendanta Centrum Wysz-kolenia specjalistów floty (Dyrektor Nauk.) w Plymouth/Davenport szkolił setki podoficerów i marynarzy w specjalnościach Marynarki Wo-jennej i w zawodach potrzebnych w życiu cy-wilnym.

Po następnych przydziałach i zmianach wziął udział w kwietniu 1946 w organizo-waniu Stowarzyszenia Samopomocy Marynarki Wojennej jako sekretarz wstępnego zarządu.

Po demobilizacji wraz z żoną Łucją, znaną nam jako Paulina, osiedlił się w Kanadzie w British Columbi i w Ottawie.

Do przejścia na emeryturę pracował ad-ministracyjnie w ministerstwie odpowiedzialnym za instytucje korekcyjne, pod koniec pracy jako asystent do zleceń trzech kolej-nych ministrów. Na emeryturze pracował okre-sowo w jednej z firm konsultacyjnych, pro-wadził też serię uniwersyteckich wykładów kry-minologii w Ottawie.

Uzyskał w Kanadzie świadectwo księgowego handlowego. Zainteresowanie Marynarką Wojenną kontynuował przez należenie do Royal Canadian Naval Reserve do maja 1963 w kanadyjskim stopniu com-mander.

W życiu polonijnym pełnił przez dwie ka-dencje prezesostwo ottawskiego koła Stowarzyszenia Polskich Techników w Kanadzie (1973 - 75), kontynuował członkostwo w Stowarzyszeniu Marynarki Wojennej.

Współpracował w odbudowaniu Komitetu Pomocy Katolickiemu Uniwersytetowi w Lub-linie oraz brał czynny udział w pracach ot-tawskiego Komitetu Pomocy Polskim Misjom.

Cześć Jego pamięci!

**oprac. Konstatny Reynert**  
na podst. "Kronik Polskiej Marynarki Wojen-nej 1918 - 1946" Stanisława Piakowskiego

## **MÓJ DOM**

Pragniemy zawiadomić, że wiosną ub. roku ukazała się książka naszego kolegi inż. Wojciecha A. Krajewskiego p.t. "Mój dom". Książka jest zbiorem wspomnień z okresu młodych lat, z czasów wojny a także z pobytu w Kanadzie, gdzie autor czynnie uczestniczył w życiu Polonii będąc członkiem m.in. Związku Polaków w Kanadzie i Związku Polskich Kombatantów. Warto przypomnieć zwłaszcza kolegom, którzy niedawno przyjechali do Kanady, że Wojciech Krajewski był również aktywny w Kongresie Polonii Kanadyjskiej, w Fundacji im. Adama Mickiewicza (której był założycielem) i w Polskim Instytucie Badawczym. Przez wiele lat zamieszczał swoje artykuły w polskich czasopismach w Kanadzie, zwłaszcza w "Związkowcu".

"Mój dom" to nie tylko rodzinne domostwo, ale także dalsze otoczenie, miasto, kra-jobraz, zdarzenia w świecie i podróże autora, to społeczeństwo, które ukształtowało sylwetkę człowieka.

Książkę, której lekturę szczerze polecamy, można nabyć bezpośrednio u autora przysyłając na Jego adres czek na \$12.

Adres: Wojciech A. Krajewski  
151 La Rose Avenue, Apt. 602 Weston, Ont. M9P 1B3;  
tel. (416)249-1116