

the **newink**

bulletin

Nr 1 Styczeń 1998


 ASSOCIATION
OF POLISH
ENGINEERS
IN CANADA

 STOWARZYSZENIE
INŻYNIERÓW
POLSKICH
W KANADZIE

 ASSOCIATION
DES INGENIEURS
POLONAIS
AU CANADA

 206 BEVERLEY STREET
TORONTO, ONTARIO
M5T 1Z3

Słowo prezesa

Tradycyjnie w latach między Walnymi Zjazdami Zarząd Główny zwołuje zebranie, w którym uczestniczą przewodniczący Oddziałów. Gospodarzem zeszłorocznego "Zjazdu Prezesów" był Oddział Toronto. Program spotkania, na który złożyły się zarówno tematy zgłoszone przez Oddziały jak i ZG okazał się wyjątkowo obszerny i zachodziła poważna obawa, że nie zmieścimy się w wąskich ramach czasowych jakimi dysponowaliśmy. Nasze obrady rozpoczęliśmy z ponad półgodzinnym opóźnieniem ze względu na trudności z dojazdem jakie doświadczyli koleżanki i koledzy spoza Toronto. Nie wchodziło w grę przedłużenie zebrania gdyż o ściśle określonej porze mieliśmy opuścić Dom SPK - zaraz po nas była zaplanowana następna impreza. Mieliśmy do omówienia szereg zagadnień poczynając od tematów "łatwych" jak np. problem archiwum czy uaktualnienie formularza deklaracji członkowskiej aż po sprawy często wywołujące kontrowersje, takie jak wysokość składek i sposób przekazywania naszej kontrybucji do ZG KPK czy ewentualne zmiany form działania SIP.

Szybko okazało się, że "pracujemy na tych sa-

mych częstotliwościach", potrafimy rzeczowo dyskutować i sprawnie dochodzić do wspólnych wniosków. Dzięki temu nie pominęliśmy ani jednego punktu z długiej listy programu. Nie mogę w tym miejscu nie podziękować wszystkim uczestnikom zebrania za ich wkład do sukcesu naszego spotkania:

- Oddziałowi Kitchener za inspirujące myśli odnośnie rozwoju SIP

- Oddziałowi Oshawa za uporczywe dążenie do zorganizowania się i rozwijania swojej działalności

- Oddziałowi Ottawa za przystąpienie do akcji pomocy powodziom i zebranie okazałej sumy na ten cel

- Oddziałowi Toronto za inicjatywę stworzenia funduszu stypendialnego dla studenta pochodzenia polskiego, studiującego kierunek techniczny i zaofiarowanie na powyższy cel \$2.000

Mamy gorące życzenie i nadzieję, że Oddziały Montreal i Edmonton będą razem z nami na Walnym Zjeździe w tym roku.

Grzegorz Sobocki

*Serdeczne życzenia wszelkiej pomyślności
w nowym 1998 roku dla wszystkich członków
i sympatyków Stowarzyszenia*

składa

Zarząd Główny SIP



ASSOCIATION
OF POLISH
ENGINEERS
IN CANADA



Founded in 1941
Incorporated in 1944

Board of Directors

President	G. Sobocki
Past pres.	B. Tymowska
Vice-Pres.	M. Bornet
Secretary	T. Wesolowski
Treasurer	R. Jagła
Directors	S. Szałwiński I. Pater A. Paudyn

Branches

Edmonton

#30, 3115-119 Street
Edmonton, Alberta T6J 5N5

Kitchener

2-285 Sandowne Dr.
Waterloo, Ont. N2K 2C1

Montréal

3488 Côte des Neiges #102
Montréal, Que. H3A 2M6

Ottawa

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

Toronto

206 Beverley Street
Toronto, Ont. M5T 1Z3

Editorial Committee

G. Sobocki

Correspondents

A. Szybiak - Kitchener

contents

<i>Słowo prezesa</i>	1
<i>Sprawozdanie ze Zjazdu przewodniczących Oddziałów</i>	
<i>SIP w Kanadzie</i>	2
<i>O saperze z Polski rodem, który unowocześnił Kanadę.</i> ..	3
<i>Po co nam ta żaba</i>	4
<i>Decentralizacja SIP - alternatywa?</i>	7
<i>Przebudowa mostów na rzece św. Wawrzyńca</i>	10

Sprawozdanie ze Zjazdu przewodniczących Oddziałów Stowarzyszenia Inżynierów Polskich w Kanadzie

Zjazd przewodniczących Oddziałów odbył się 27 września 1997 r. w Toronto.

W zjeździe uczestniczyli przedstawiciele Oddziałów w Kitchener, Oshawie, Ottawie i Toronto oraz członkowie Zarządu Głównego SIP i Komisji Rewizyjnej.

Zebranych powitał kol. Juliusz Kirejczyk, przewodniczący Zarządu Oddziału w Toronto.

Zjazd otworzył prezes Zarządu Głównego, kol. Grzegorz Sobocki po sprawdzeniu wymaganego quorum i zaproponował uprzednio anonsowany porządek obrad. W trakcie krótkiej dyskusji zgłoszono kilka dodatkowych tematów do programu zebrania:

- rola i zadania Zarządu Głównego,
- formularz deklaracji członkowskiej
- nadchodząca setna rocznica śmierci Kazimierza Gzowskiego,
- rola biuletynów.

Kol. Jerzy Bulik, przewodniczący Zarządu Oddziału Kitchener, zrelacjonował działalność Oddziału w ciągu ostatniego roku.

Kol. Kirejczyk przedstawił roczne sprawozdanie z działalności Oddziału Toronto

Kol. Skomra zrelacjonował działalność Oddziału w Oshawie.

Kol. Bornet odczytał list kol. Jarostawa Nowinki, przewodniczącego Zarządu Oddziału w Edmonton. List ten zawierał opis działalności Oddziału w ciągu ostatniego roku.

Kol. Zielińska podsumowała działalność Oddziału w Ottawie.

Kol. Sobocki poinformował zebranych o trudnej sytuacji oddziału w Montrealu. Zarząd Oddziału praktycznie zawiesił swoją działalność. Kol. Sobocki podjął się w imieniu ZG zorganizowania w Montrealu "zebrania otwartego" w najbliższym czasie.

Kol. Sobocki przedstawił zarys działalności Zarządu Głównego SIP w Kanadzie.

Kol. Jagła przedstawił sprawozdanie finansowe i propozycje budżetu na rok 1997/1998.

W trakcie krótkiej dyskusji poruszono zagadnienie składek członkowskich, sposobów ich ściągania oraz ich wysokości w poszczególnych oddziałach w zależności od statusu członków. Kol. Sobocki wyjaśnił, że jedynym wspólnym elementem składek jest ich porcja przekazywana do Zarządu Głównego celem uiszczenia zobowiązań SIP wobec KPK i pokrycia kosztów działania ZG. Ustalono że składki za Oddziały będą przekazywane do ZG KPK przez ZG SIP.

Kol. Gaszyński przedstawił raport Komisji Rewizyjnej i postawił wniosek o udzielenie Zarządowi Głównemu absolutorium. Większością głosów, bez sprzeciwu, wniosek został przyjęty.

W obszernej otwartej dyskusji poruszono szereg zagadnień:

Oddział w Ottawie otrzymał zaproszenie do przystąpienia do Engineering Institute of Canada. Było to już kolejne zaproszenie i podobnie jak poprzednim razem, zebrani postanowili z niego nie skorzystać.

Sprawa archiwum pozostaje ciągle do rozwiązania. Kol. Sobocki posiada część zbiorów i spodziewa się pozyskać następną porcję tak szybko jak obecny archiwista i jego rodzina uporają się z segregacją materiałów archiwalnych.

ZG zarejestrował nazwę "Strony Dobrej" (Homepage) Stowarzyszenia. Kol. Jagła zasugerował udział oddziałów w dodatkowych kosztach utrzymywania tego przedsięwzięcia dostępnego dla wszystkich oddziałów. ZG spróbuje zminimalizować efekty finansowe poprzez kooperację z innymi organizacjami polonijnymi lub też przez pozyskanie sponsorów.

ZG spróbuje rozszerzyć działalność SIP poprzez zakładanie nowych oddziałów pro-

dokończenie na str. 3

pagując SIP ogłoszeniami w biuletynach parafialnych i prasie polonijnej. Ważnym elementem tej pracy muszą też być kontakty osobiste członków Stowarzyszenia.

ZG zaproponuje regulamin Odznaki SIP za 40-lecie działalności.

ZG uaktualni formularze deklaracji członkowskiej SIP.

W dyskusji nad biuletynem ZG kol. Sobocki poinformował o nowym Komitecie redakcyjnym. Postanowiono również rozsyłać "New Link" do członków oddziałów w Toronto i Ottawie oraz do zarządów oddziałów w Kitchener i Oshawie.

Biuletyny oddziałowe i "New Link" powinny służyć serwisem informacyjnym i być forum wymiany poglądów w wielu dziedzinach zainteresowań członków Stowarzyszenia. Nie powinny one jednak być miej-

scem na publikację i propagowanie treści politycznych. SIP jest z definicji i statutu organizacją apolityczną.

Kol. Sobocki zrelacjonował przebieg prac Komitetu ds. obchodów rocznicy (setnej) śmierci K. Gzowskiego. Wobec oczywistej różnicy kulturowej obchody rocznicy śmierci nie wzbudzają specjalnego entuzjazmu w społeczeństwie kanadyjskim. W związku z tym prawdopodobnie najwłaściwszym rozwiązaniem będą kameralne obchody na poziomie oddziałów z możliwością odczytu w porozumieniu z innymi organizacjami polonijnymi.

Kol. Bulik przedstawił szereg swoich przemyśleń dotyczących działalności SIP. Po obszernej dyskusji przeważał pogląd, że najważniejszym zadaniem Stowarzyszenia, jego ZG i zarządów oddziałowych jest nabór no-

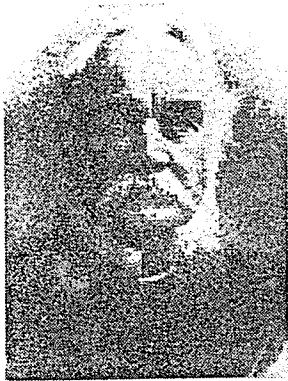
wych członków i uaktywnienie członków "uśpionych".

W nawiązaniu do powyższej dyskusji kol. Kirejczyk zaoferował w imieniu Oddziału Toronto \$2000 na stworzenie funduszu stypendialnego dla studenta pochodzenia polskiego, studiującego kierunek techniczny.

SIP zaoferowało swój wkład w pomoc powodzianom w Polsce w postaci pomocy finansowej - Oddział w Ottawie już zebrał \$2100. Pozostałe oddziały postarają się włączyć w tę akcję.

ZG porozumie się ze Stowarzyszeniem Marii Curie-Skłodowskiej w sprawie obchodów stulecia odkryć radu i polonu.

Protokół sporządził
Tomasz Wesotowski
Za Zarząd Główny
Grzegorz Sobocki



O saperze z Polski rodem, który unowocześnił Kanadę

Mowa oczywiście o Kazimierzu Gzowskim, budowniczym dróg wodnych i lądowych Kanady w XIX

wieku. Kazimierz Gzowski urodził się w roku 1813, pod zaborem rosyjskim. Jego ojciec, Stanisław Gzowski, szlachcic, właściciel Hudowa w Mińszczyźnie, poddany cara Wszechrosji i króla "królestwa kongresowego" Polski, oddał syna Kazimierza, gdy ten miał 9 lat, do szkoły saperów w Kamieńcu Podolskim. Mogło by się wydawać, że Kazimierz wyrośnie nie tylko na wiernego poddanego cara, ale na Rosjanina. A tak się nie stało. Car Mikołaj I koronował się na króla polskiego w r. 1829. W Warszawie osadził jako namiestnika swojego brata, Konstantego. Brutalne i nieprzemysłane metody "wychowawcze", jakie namiestnik stosował wobec ludności "prywiślańskiego kraju" doprowadziły szybko do tego, że w całym zaborze rosyjskim powstała sieć organizacji niepodległościowych. Organizacje te wzorowały się w swoich strukturach na włoskich związkach karbonariuszy, zaś te czerpały doświadczenia konspiracyjne z wolnomularstwa. W tym czasie sieć informacyjna konspiracji niepodległościowych była znacznie lepsza, niż wywiad cara i jego satrapów stawiających na brutalną przemoc. Jest bardzo prawdopodobne, że młody Gzowski należał do takiej siał-

ki. Okrucieństwo Wielkiego Księcia Konstantego wobec podchorążych doprowadziło do nieudanego zamachu na jego dostojną osobę (Noc Listopadowa) i do wybuchu powstania, które przeszło do historii jako listopadowe. Kazimierz Gzowski, siedemnastoletni wówczas podchorąży szkoły saperów, uczestniczył w powstaniu od samego początku. Powstanie zostało po kilku miesiącach stłumione, ponieważ przywódcy powstania, starsi wiekiem i rangami oficerowie carscy pochodzenia polskiego, nie bardzo wyobrażali sobie Polskę pod innym berłem niż rosyjskie. To ich brak wyobraźni i kunktatorstwo zaprzepaściło realne szanse na odzyskanie niepodległości skrawka Polski nad Wisłą.

Kazimierz Gzowski brał udział w bitwie pod Grochowem i tam został ranny. Po kilku dalszych bitwach i ostatecznej przegranej powstania, niedobitki powstańczych oddziałów przekroczyły granicę księstwa Haličko-Włodzimierskiego ("Galicja" i "Latimeria" w pisowni administracji austriackiej ignorującej zupełnie Małopolskę, składową zaboru austriackiego) i zostały internowane przez władze cesarstwa austriackiego. Najjaśniejszy Pan nie uległ naciskom dyplomatycznym, by odesłać "miałezników" do Rosji, ale ostatecznie zdecydował, że internowani zostaną odesłani na osiedlenie do Ameryki Północnej. Kazimierz Gzowski wraz z innymi internowanymi został prze-

wieziony ciupasem do Triestu nad Adriatykiem i stamtąd odprawiony drogą morską. Po pięciomiesięcznej podróży w niezwykle ciężkich warunkach internowani zostali wysadzeni na ląd w Nowym Yorku. W porcie nowojorskim powitał ich tłum gapiów i konsul austriacki. Konsul wręczył każdemu z byłych powstańców po 50 centów z cesarskiej kasy. Komitet internowanych, pierwsza polonijna organizacja na ziemi amerykańskiej, nawiązał kontakt z władzami USA. Co dalej? Siedemdziesięciu powstańców zostało tzw. pionierami. To znaczy, skorzystali z prawa osiedlenia się i założenia gospodarstw rolnych ok. 1000 mil na zachód od Nowego Jorku. Drogę do obszaru osiedlenia mieli przebyć piechotą. Kilkunastu zaciągnęło się do wojska amerykańskiego, nawet nie bardzo zdając sobie sprawę z tego, jak mało chwalebna będzie to służba. Kilkunastu zostało nauczycielami języka francuskiego, łaciny i innych języków, bo w tym polscy szlachcice zawsze byli mocni.

Kazimierz Gzowski, absolwent oficerskiej szkoły saperów, był przy tym mocny w sztuce rysowania. Jednak na początku zarabiał na życie na amerykańskiej ziemi jako nauczyciel tańca. Wkrótce potem przeniósł się do stanu Massachusetts, gdzie został skrybą w kancelarii adwokackiej. Dorabiał sobie lekcjami jazdy konnej, rysunków i francuskiego. A wkrótce potem zaczęła pracować w swoim fachu przy budo-

wie kanału łączącego górny bieg rzeki Ohio z jeziorem Erie. W r. 1839, w miasteczku Erie, poślubił pannę Bebee, córkę miejscowego lekarza, z pochodzenia Szkota. Mr. Bebee był nie tylko Szkotem, był również masonem, tj., członkiem loży wolnomularskiej.

W tym czasie działały na ziemiach pogranicza Stanów z Kanadą tzw. Łoże Myśliwych. Były to paramilitarne związki o strukturze wzorowanej na organizacjach karbonariuszy. Celem, jaki sobie stawiali, było uwolnienie brytyjskich kolonii w Ameryce Płn., Dolnej i Górnej Kanady, tzn. dzisiejszych prowincji Quebec i Ontario, od dzierżawy, korupcji, arogancji i samowoli urzędników kolonialnych Korony Brytyjskiej. Powstania wzniecane przez Myśliwych były krwawo stłumione przez wojska tzw. lojalistów. Jeńców, jednych stracono, innych wysłano do karnej kolonii na Tasmanii. 8 grudnia 1838 został powieszony inny były powstaniec, major wojsk polskich, Mikołaj Gustaw Szulc. Natomiast ci, co za rebelią stali, życia nie stracili, najwyżej trochę pieniędzy. Kazimierz Gzowski do Łóz Myśliwych nigdy nie należał. Budując drogi wodne i lądowe w Kanadzie uwarunkował to, że kolonie brytyjskie w Ameryce Płn. stały się samodzielnym krajem, mogącym rozwijać nowoczesną gospodarkę, a zarazem zabezpieczonym od najazdów z południa i zdolnym do zjednoczenia się.

W roku 1839 Kazimierz Gzowski wyjechał z USA do Kanady. W tym czasie już istniał kanał z systemem dźwigów wodnych pozwalający na przepływ statków z Atlantyku na jezioro Erie. Dzięki czterdziestu drewnianym słuzom na tym kanale można było pokonać sto metrów różnicy poziomów między jeziorami Ontario a Erie. W latach 30-tych ubiegłego stulecia kanał ten wymagał gruntownej przebudowy. Amerykańska firma zaproponowała wykonanie tego zadania i przedstawiła Anglikom projekt przebudowy wykonany przez Kazimierza Gzowskiego. Jednak Anglicy woleli nie powierzać tej roboty Jankesom, mieli po temu powody. I wtedy właśnie Gzowski udał się do Kanady. William Meritt, dyrektor firmy Welland Canal Company, nie chciał z Gzowskim rozmawiać, pomimo, że z jego projektem przebudowy kanału już się zapoznał. Wobec tego Gzowski udał się do Kingston, gdzie rezydował sam gubernator J.K.M. I ledwo się znalazł w mieście, to już został poproszony na audiencję u gubernatora, Sir Charlos'a Bagot'a. Sir Bagot wiedział o Gzowskim bardzo dużo i uznał, że zatrudniając polskiego inżyniera w Kanadzie zrobi lepszy interes niż by zrobił oddając go w ręce carskich oprawców. W grę wchodziły dalekosiężne plany rozbudowy sieci komu-

nikacyjnych, wodnych i lądowych, dla transportu zbóż chlebowych z zachodnich rubieży kolonii. Wprawdzie kopaliny Kanady (z wyjątkiem złota) nie były jeszcze pozyskiwane, ale przewidujący Anglicy widzieli, że na eksporcie bobrowych skórek i drewna już długo kolonia nie pociągnie. Do modernizacji kraju potrzeba było fachowców. Z powodów politycznych, gubernator wolał nie ściągać do Board of Works ludzi zza południowej granicy. Co innego Gzowski, Polak, który znalazł się na kontynencie amerykańskim przymusowo a jest sprawdzonym fachowcem. "We must keep you in Canada" - powiedział ostatecznie sir Bagot. I od wiosny r. 1842 Kazimierz Gzowski objął kierownicze stanowisko w Zarządzie Budowy Dróg Lądowych i Wodnych Okręgu London.

Dzisiaj możemy sobie narzekać, że po zimie znowu dziur w asfalcie przybyło, ale spróbujmy sobie wyobrazić, jakie były drogi w Upper Canada półtora wieku temu. Otóż były to z reguły tzw. dylówki, drogi poprowadzone przesiekami leśnymi, wyłożone byle jak okrzęsami kłodami z miękkiego drewna. Tego rodzaju dylówki możemy znać z regli w Tatrzeńskim Parku Narodowym, ale owe, wykonane przez podhalańskich mistrzów ciesielki są cudami sztuki inżynieryjnej w porównaniu z drogami, po jakich byłym powstańcom listopadowym przyszło przemierzać Północną Amerykę. Owszem, były tu i drogi "de luxe", wyłożone kamieniami i żwirem, ale tych było niewiele, ponieważ koszt budowy takich dróg był wysoki, zbyt wysoki jak na budżet kolonii. Droga z Kingston do Toronto, załęczek znanej nam dobrze 401 był taką właśnie dylówką. Kłody cyprysowe, jakimi była wyłożona ta droga, gnily szybko i co kilka lat trzeba je było nadkładać nowymi. Mosty nad licznymi rzekami i wąwozami też były drewniane. A most na najważniejszej drodze handlowej Kanady, most przez Tamizę na drodze z Toronto do Sarni właśnie się zaczynał rozlatywać, kiedy Gzowski osiedlił się w London. Zaprojektował żelazny most kratownicowy i sam nadzorował roboty. A były to czasy, kiedy statyka i materiałoznawstwo nie dostarczały jeszcze niezawodnych oszacowań wytrzymałości konstrukcji. Kazimierz Gzowski musiał polegać na swojej intuicji saperskiej. I nie zawiedli się na nim. Mieszczanie London wdzając koronkowej konstrukcji przeszło długości 49 m wsparte końcami na kamiennych słupach powiedzieli, że po "tym" jeździć ani chodzić nie będą. Gzowski poddał swą konstrukcję tzw. ruskiej próbie. Mianowicie stanął na lodzie pod mostem, a po moście nad jego głową wojsko J.K.M. przeciągało baterię ciężkich dział. Polski saper wyszedł spod

mostu z honorem i sławą, a nadludzie zaczęli jeździć i chodzić przez most bez strachu. Gzowski już nie musiał zarabiać na życie lekcjami tańca ani nudnymi przepisywaniem wyciągów w kancelarii. Niedawno Goderich na wschodnim brzegu Huronu postawił kamienną tatarską, pierwszą nad Huronem. Można ją oglądać do dzisiaj.

Tutaj krótka dygresja. Jeden z oficjalnych tytułów papieża, biskupa rzymskiego, brzmi po łacinie "Pontifex Maximus". W dosłownym tłumaczeniu na język polski oznacza to "naczelny budowniczy mostów". Zaskakujące? Otóż w początkach Rzymu kapłani nie tylko odprawiali rytuał, zajmowali się nie tylko leczeniem i wróżeniem, ale do ich obowiązków należały wszelkie prace inżynieryjne. A arcykapłan świątyni kapitolinńskiej był zarazem naczelnym inżynierem od budowy mostów. I ten pogański tytuł przylgnął przez wieki do papieża, głowy Kościoła Katolickiego.

W latach 50-tych Gzowski wziął się za kolejnictwo. Najpierw import i odnawianie zużytych szyn kolejowych, a potem, z jego inicjatywy powstała pierwsza w Kanadzie fabryka szyn, Toronto Rolling Mills Company. W tym samym czasie Gzowski modernizuje drogi przez dzisiejsze Metropolitan Toronto i drogi łączące Toronto z innymi miastami Górnej Kanady. M.in. szosę do Barrie, która dziś jest autostradą nr 400. Łącznie zaprojektował i nadzorował budowę blisko 1000 km unowocześnionych dróg. A weźmy pod uwagę, że w tamtych czasach nie było jeszcze kruszarek kamienia! Równocześnie Gzowski projektował setki wielkich i małych mostów przez niezliczone rzeki, rzeczutki, wąwozy, jeziora i łąki. Opatentował własną metodę impregnowania drewnianych podkładów kolejowych przy pomocy ropy naftowej, kopaliny wówczas już znanej, ale niezbyt szeroko stosowanej w kręgu euroamerykańskiej cywilizacji technicznej.

Z czasem rząd coraz mniej pieniędzy przydzielał na roboty publiczne i Gzowski zaczął rozglądać się za jakimś innym polem działania. Z Departamentu Robót Publicznych odszedł ostatecznie w r. 1848 mając już od dwóch lat obywatelstwo brytyjskie.

Na północ od linii łączącej północny brzeg Zatoki Króla Jerzego z jeziorem Nipissing i Mattawą rozciągała się tajga. Las mieszany, a czym dalej na północ, tym mniej drzew liściastych. Korzenie drzew tkwią w pęknięciach twardych skał kambryjskich i prekambryjskich. Większe zagłębienia terenu są wypełnione wodą. Wyręby stają się wkrótce prawie nagą skałą, pod uprawę niezdatną. W poniekórych pęknię-

ciach szarej skały tkwią samorodki miedzi. Znali je już przed inwazją Wajandoci i Odżibuowie. Obkuwając miedź na zimno wykonywali z niej małe tarcze ozdobione ornamentami. O występowaniu miedzi w rejonie Wielkich Jezior donosił w swoim raporcie do Królewskiego Towarzystwa Geograficznego w Londynie polski podróżnik, Paweł Edmund Strzelecki. Z inicjatywy Kazimierza Gzowskiego powstały kopalnie miedzi wzdłuż północnego brzegu Zatoki Króla Jerzego. W latach 1849-53 Kazimierz Gzowski był głównym inżynierem budowy kolei wzdłuż północnego brzegu Rzeki św. Wawrzyńca. Założył swoją firmę razem z pewnym Szkotem, Davidem Macphersonem i z bankierem, Lutherem Holtonem. Firma nosiła nazwę Gzowski and Co. Uzyskała pierwszy kontrakt na budowę kolei Toronto - Sarnia. Wkrótce potem firma zakończyła działalność. Linię kolejową Guelph - Stratford - Sarnia ukończono w r. 1857. I wtedy wybuchła wojna krymska. Rosja i W. Brytania walczą z Turcją, która okupowała krymski port nad Morzem Czarnym, Sewastopol. Do sprzymierzonych dołączyły Francja i Sardynia. Stany Zjednoczone A.P. zajęły stanowisko prorosyjskie. Rosja przegrała. Walczące strony zawarły w Paryżu traktat, którego później Rosja, jak zwykle, nie dotrzymała. Obawy Londynu o bezpieczeństwo południowej granicy kanadyjskich kolonii znowu wzrosły. Polski oficer saperów, Kazimierz Gzowski, więcej miał roboty przy projektowaniu fortów, niż przy budowie kolei. A nikt inny w Kanadzie nie znał się na tym lepiej od niego. W Polsce i na Litwie wybuchło powstanie styczniowe, a zaraz potem w Stanach Z.A.P. wojna secesyjna, tj. wojna Północy z Południem. Noty słane z Paryża i z Londynu, protestujące przeciw rzeziom towarzyszącym "usmirnieniu polskiego miatecza" car ignoruje. Natomiast do portu nowojorskiego przyplęła flotylla rosyjskich okrętów z kurtuazyjną wizytą. Jeden z marynarzy tej floty, Polak nazwiskiem Aleksander Milewski, postanowił wybrać wolność, uciekł z okrętu i zaciągnął się do armii Północy. Jednak rząd Stanów wykorzystał tę okazję do okazania swojej lojalności wobec wielce obiecującego partnera handlowego. Zbiega zakutego w kajdany przeprowadzono przez bulwar miejski i wydano "komandujuszczym" rosyjskiej floty. Tam go zatłukli kijami a resztki rozstrzelali. Były namiestnik Kongresówki, Wielki Książę Konstanty, został zaproszony do odwiedzenia Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Nie wiemy, jak Kazimierz Gzowski ocenił szanse powodzenia powstania. Jednak do Polski nie popłynął, żeby w powstaniu brać udział. Uważał, że lepiej zaszkodzi sojusznikom cara, umacniając obronność Ka-

Po co nam ta żaba?

Nawiązując do krytycznych wystąpień Przewodniczącego Oddziału Montreal pod adresem Zarządu Głównego na naszym ostatnim Walnym Zjeździe, kol. Stanisław Zaborowski z Ottawy w artykule pt. "Rewolucja Tranquille" poddał surowej ocenie dotychczasową działalność jak również zakwestionował samą zasadność istnienia ZG w jego obecnej formie. Ponieważ artykuł został rozesłany do wszystkich Oddziałów i opublikowany w dwóch oddziałowych biuletynach nie będziemy go przedrukowywać

zakładając, że każdy zainteresowany ma do niego dostęp natomiast pozwolę sobie przypomnieć jego najistotniejsze wątki:

- "Nasza organizacja liczy coś ponad 300 członków. Przewodzi tej małej grupie kilka zarządów terenowych, razem pewnie 30 osób, powiedzmy 10% członków w ogóle. To są ludzie, którzy służą konkretnemu celowi - obsługują swoje Oddziały, ale

dokończenie na str. 6

nady wzdłuż południowej granicy. Gzowski rozbudował wojsko obrony terytorialnej. Doskonale strzelców było wówczas w Kanadzie dość. Ale trzeba było zrobić z nich wojsko. Saper z Polski sprowadził najnowsze wówczas karabiny odtłoczone i zorganizował przeszkolenie na wzór dawnych polskich Bractw Kurkowych. Wtedy jeszcze nie było Paktu Północnoatlantyckiego, a Kazimierz Gzowski nie miał zwyczaju pakowania siebie lub bliźnich w pułapki.

W tym czasie Kanada już zaczynała się stawać odrębnym a jednolitym krajem, przestawała być zlepkiem kolonii eksportujących dobra naturalne a zarządzanych przez kolonialnych urzędników. Jeszcze tylko jeden krok - spięcie portów nad Atlantykiem z portami nad Pacyfikiem, a powstanie Związek Kanadyjski. Kiedy na świecie uspokoiło się na pewien czas, Gzowski znowu zabrał się za budowanie kolei. Mimo chodem; opracował też plany rozszerzenia i pogłębienia dróg wodnych od Oceanu Atlantyckiego do portu w Montrealu, tak, żeby duże statki oceaniczne mogły tam dopływać. A następnie zaprojektował kratonowicowy most kolejowy ponad rzeką Niagara. Można tam pójść i podziwiać. Linie kolejową przez Niagarę ukończono w r. 1873. Kazimierz Gzowski miał już 60 lat. A rząd Stanów Zjednoczonych i zarząd Górnej Kanady zaczęły już myśleć o utworzeniu parku Niagara. Głównym projektantem Parku i przewodniczącym Niagara Falls Commission został pułkownik J.K.M. Kazimierz Gzowski.

Do niedawna stał w Parku Niagara pomnik Gzowskiego, ale może komuś zawadzał, może co, dość że już go nie ma. Jest tablica pamiątkowa, ale dobrze zamaskowana krzakami. Inny pomnik Gzowskiego

znajduje się w parku Gzowskiego przy Lakeshore Blvd. w Toronto. Należało się, bo właśnie Kazimierz Gzowski poniósł wielkie zasługi w uporządkowaniu tej części miasta, na tyle przynajmniej, na ile mu pozwolono. W niby-mauzoleum przy Lakeshore umieszczono początkowo paradny mundur pułkownika saperów J.K.M. ale ktoś obdarzony praktycznym zmysłem wykoncypował, że mundur tam umieszczony po prostu się marnuje, zaś kolekcjonerzy się nudzą a pieniądze leżą i mundur znikł.

W r. 1883 zaczęto wytyczać trasę Kanadyjskiej Kolei Pacyficznej. Wskutek pomyłki geodetów wytyczających trasę, kolej przeszła przez miejsce, gdzie dzisiaj leżą Katowice Kanady - Sudbury. W grupie robotników budujących nasyp kolejowy był pewien kowal, Tom Flenagen. Zauważył on, że wyjątkowo ciężkie kamienie, z jakich miał powstać nasyp, to rudy niklu i miedzi. W uruchomieniu kopalni powstającego ośrodka górniczego Sudbury brał udział również Gzowski.

Niemal do końca życia Sir Kazimierz Gzowski pełnił różne odpowiedzialne funkcje w rządzie Prowincji Ontario. Przyznał mu szlachectwo brytyjskie, stopień pułkownika saperów i liczne odznaczenia. W wieku osiemdziesięciu trzech lat pełnił funkcję wicegubernatora prowincji. Zmarł w dniu 24 sierpnia 1898 r. Doczesne szczątki wielkiego budowniczego dróg i mostów Kanady złożono w grobowcu przy 635 Parliament Street w Toronto. Pozostałe po nim projekty i szkice oraz sterty notatek, zapisanych niezrozumiałym dla nadludzkiego ucha języku zostały po prostu spalone, kiedy rezydencja po Sir Casimirze Gzowskim została odkupiona przez municypat i rozebrana. Teraz tam jest Alexander Park. Pozostały zaprojektowane przez saperską z Polski mosty. Pozostał Park Niagarski.

Andrzej Szybiak

Zarząd Główny?

- ... Czy jest on wart 6 tysięcy dolarów, jakie nas kosztuje?

Organizacja, nawet tak mała jak nasza, powinna mieć jakieś władze centralne. Jednak, wobec skromnej skali działalności.... obowiązki Zarządu Głównego mógłby spełniać jeden z większych zarządów terenowych na zasadzie rotacji (np. Toronto, Ottawa, Montreal) i to na własny koszt.

- Budżet Prezesa mógłby być rzędu \$1000 rocznie, albo fundowany przez jego lokalny Oddział (prościej i praktyczniej), albo zgromadzony na zasadzie jak obecnie, ale ze zmniejszonych odpowiednio wpłat Oddziałów (demokratyczniej, ale mniej praktycznie).

- Co do Linku, nie musiałby on wcale umrzeć. Mógłby nadal wychodzić, ale elektronicznie, a więc bez kosztu zarówno druku jak i wysyłki, i byłby do dyspozycji wszystkich członków posiadających adresy E-mail, w tym redaktorów lokalnych biuletynów, do wykorzystania w ich biuletynach. Druk "hard copy" gazetek, aktualności czy artykułów staje się powoli anachronizmem, w każdym razie wśród inżynierów czy innych ludzi zatrudnionych w businessie, nauce, badaniach, administracji etc., choćby dlatego, że jest tak powolny w dystrybucji".

Powyższa reforma ma wg. Autora zaoferować obniżką kosztów, aktywizacją członków - szczególnie tych spoza Toronto oraz poszerzeniem grupy uczestniczącej aktywnie w zarządzaniu.

Ponieważ oszczędności mają być głównym powodem zmiany, pomówmy zatem o pieniądzu. Sześć tys. dolarów jakie rzekomo ma kosztować członków utrzymywanie ZG jest liczbą, która "rozmija się z prawdą" z dwóch prostych powodów:

- blisko 50% członków płacących składki jest na emeryturze a ich opłata wynosi \$12.50

- \$6.00 od każdego członka przekazywana jest do ZG KPK.

Żeby nie być gołostównym, popatrzmy się na budżet za ostatni rok prawodawczy. Używając terminologii kol. Zaborowskiego, haracz przekazany przez Oddziały do ZG wyniósł \$4.407.50 z czego do Kongresu odprowadzono \$2.540.00. \$1.867.50, które pozostało do dyspozycji Zarządu to jednak nie sześć "tafli" ale tym niemniej prześledźmy sposób wydatkowania powyższej sumy:

- partycypacja w kosztach wynajmu lokalu i opłat za telefon - \$782.09 (stanowi to 25% pełnej sumy, resztę płaci Oddział Toronto)

- druk legitymacji członkowskich (nieformalnie określonych w sprawozdaniu jako

"business cards") - \$133.40

- "New Link" (4 wydania) - \$2.692.36

- donacja na Centrum Kultury im. Jana Pawła II - \$100.00

- koszty związane z organizowanymi przez nas spotkaniami - \$49.23

- udział w zebraniu Rady Kongresu KPK - \$67.50

- umieszczanie życzeń świąteczno-noworocznych w polonijnych publikatorach - \$184.04

- prenumerata SIGMA-NOT - \$105.26

- inne - \$30.00

- spotkanie z PEO - \$295.76

- kubki - \$1587.32

Uważnie analizując powyższe pozycje trudno posądzić ZG o rozrzutność. Zeszłoroczny budżet nie pokrył nawet czterech wydań "The New Link" i musieliśmy sięgnąć do naszych zaskórniaków. Jesteśmy jedną z tzw. organizacji centralnych Kongresu a "szlachectwo zobowiązuje". Stąd nasz udział w pracach zarówno samej Rady Kongresu jak i w jej komisjach. To wiąże się z poświęceniem i czasu i funduszy. By efektywnie przewodzić takiej organizacji jak nasza, Zarząd Główny potrzebuje dysponować budżetem zdecydowanie większym niż obecny. Dziś trudno sobie wyobrazić Stowarzyszenie z prawdziwego zdarzenia bez szeroko pojętej propagandy wizualnej, publikacji czy obecności na Internecie a nas w tej chwili po prostu na to nie stać. Z konieczności musimy ograniczać naszą aktywność by nie spowodować deficytu. W tym roku zrezygnowaliśmy nawet z umieszczenia życzeń świątecznych w prasie polonijnej a w naszej społeczności jest to traktowane jak udokumentowanie istnienia. Aby sytuację poprawić ZG musi "łupić" więcej a nie pracować w mniejszym niż obecnie, przedziale finansowym.

"Latający Zarząd Główny" czyli rotacyjne spełnianie jego obowiązków przez zarządy terenowe - kolejny punkt reformy kol. Zaborowskiego jest trudny do zaakceptowania. Statutowo siedzibą władz naszego Stowarzyszenia, podobnie jak pozostałych organizacji centralnych z Kongresem na czele jest Toronto. Wchodziłaby zatem w grę jedynie koncepcja "super zarządu" Oddziału torontońskiego ale ten temat w przeszłości już przeciwczono. Przewodzenie Stowarzyszeniu jako całości to zabawa w trochę inne klocki i nie należy ich mieszać. Aktywizować członków możemy przy pomocy takich mechanizmów jak chociażby zakończony w zeszłym roku konkurs na zaprojektowanie szaty graficznej na kubek, w którym brały udział również osoby spoza

SIP. Powyższy konkurs jest również przykładem na to, że nasz Zarząd Główny jest "kwiopijcą o ludzkim obliczu" - całkowity dochód ze sprzedaży kubków pozostanie w Oddziałach.

Kol. Zaborowski proponuje zastąpienie dotychczasową formę "The New Link" wersją elektroniczną. Zarząd Główny jest statutowo zobowiązany do wydawania biuletynu, który trafia do rąk członków naszego Stowarzyszenia oraz do archiwów i bibliotek w Kanadzie i w Polsce. Otrzymywanie biuletynu jest przywilejem każdego członka SIP i tego przywileju nie mają prawa odebrać ani władze centralne ani terenowe. Wydawanie biuletynu w wersji elektronicznej znaczyłoby w praktyce pozbawienie Linku tych spośród naszych członków, którzy nie posiadają adresów e-mail a tacy stanowią znaczną część jeśli nie większość SIP, zwłaszcza wśród starszego pokolenia. Przyznam się, że jeszcze nie spotkałem instytucji, która by tradycyjny periodyk zastąpiła wersją elektroniczną. W organizacji, do której ja należę (Society of Automotive Engineers) "hard copies" mają się dobrze i nie słyszę by miano z nich rezygnować. Nie wykluczone, że jako osobnik wsteczny ideowo, niejako podświadomie zauważam jedynie konserwatywne instytucje a kol. Zaborowski zna przykłady stowarzyszeń idących z duchem czasu i gdzie takie zmiany już dokonano.

Nie wypada niżej podpisanemu podważać oceny jaką Zarządowi Głównemu wystawił autor artykułu. Nawet przy najbardziej nie sprzyjających okolicznościach można więcej i lepiej ale chociażby dwie sprawy: "akcja kubek" i zorganizowanie nowego oddziału, są dowodem na to, że w ZG coś się jednak kręci. W sprawozdaniu wymieniliśmy elementy naszym zdaniem najistotniejsze ale również i te drobne dokonania jak np. reaktywowanie legitymacji członkowskich też kosztowały trochę energii.

Możliwe, że Zarząd Główny jest trochę jak ta niezbyt ponętna żaba co się chłopu przykleiła do głowy ale przed pójściem do chirurga warto się dłużej zastanowić czy bez niej nie będzie jeszcze gorzej.

Grzegorz Sobocki

PS Chociaż, jak to z powyższego tekstu wynika, nie wyrażam zbytniego entuzjazmu do wstąpienia pod rewolucyjne sztandary (mimo, że pokojowe z definicji) kol. Staszka Zaborowskiego tym niemniej serdecznie Mu dziękuję za krytyczne uwagi. Pragnę również przeprosić Autora "Revolution Tranquille" za "odreagowanie" z wielomiesięcznym opóźnieniem ale jako flegmatyk z urodzenia czekałem do następnego Linku.

Decentralizacja SIP - alternatywa?

Stan organizacyjny SIP wczoraj, dziś i jutro

Gdy nasi starsi koledzy i koleżanki organizowali Stowarzyszenie w 1941 roku prawie cały przemysł Kanady znajdował się w Ontario i Quebec i olbrzymia większość wszystkich polskich inżynierów znajdujących się wówczas w Kanadzie zatrudniona była w tych dwu prowincjach. Sytuacja ta znalazła swoje odbicie w strukturze organizacyjnej SIP (wówczas STP), która chociaż teoretycznie miała od samego początku charakter ogólnokanadyjski, to jednak praktycznie nie uwzględniała wielkości obszaru Kanady i wynikających z tego konsekwencji praktycznych.

Trudno winić naszych poprzedników za popełnienie takiego błędu. Model wprowadzony wówczas w życie był dobry w warunkach lat 40-ych. Taka właśnie organizacja pozwalała Stowarzyszeniu zadowolająco funkcjonować i trudno było sobie wtedy wyobrazić, że zawiera ona w sobie pewne ograniczenia, że przyjdzie czas, gdy polscy inżynierowie będą działać zawodowo we wszystkich prowincjach Kanady i że tego rodzaju forma organizacji nie będzie dopasowana do takich warunków.

Wydaje się, że minione 56 lat istnienia Stowarzyszenia potwierdziło jednak istnienie ograniczeń, które niejako wbudowane są w strukturę organizacyjną SIP: Przez te 56 lat Stowarzyszenie nie rozwinęło skrzydeł, nie wyszło poza opłotki Ontario i Quebec. Oddział w Edmonton stanowi w tym przypadku przyszłowiowy wyjątek potwierdzający regułę: powstał on nie dzięki sprzyjającej, a pomimo nie sprzyjającej temu formy organizacyjnej SIP. Oceniając z tego punktu widzenia minione lata należy w szczególności odnotować, że Stowarzyszenie nie wykorzystało zupełnie wspaniałej szansy, jaką była "Wielka Emigracja" okresu 1970-90, w czasie której setki polskich inżynierów przybyło do Kanady i osiedliło się w różnych prowincjach. Ta fala polskich inżynierów nie zmieniła Stowarzyszenia jakościowo - pozostało ono organizacją quebekowsko-ontaryjską, zmieniała je natomiast trochę ilościowo - trzy główne oddziały: w Montrealu, Ottawie i Toronto powiększyły stan liczbowy swoich członków.

Można przewidywać z dużym stopniem prawdopodobieństwa, że jeśli nic się nie zmieni w organizacji i w formach działania Stowarzyszenia to za 5, 10 czy 15 lat sy-

tuacja organizacyjna SIP będzie co najwyżej podobna do sytuacji obecnej (jeśli Stowarzyszenie będzie w ogóle istniało): kilka oddziałów w Ontario i w Quebec i może jakieś pojedyncze, odosobnione rodzyńki tu i ówdzie w rodzaju istniejącego obecnie oddziału w Edmonton.

Jeśli taka wizja przyszłości Stowarzyszenia jest realna - czy gotowi jesteśmy ją zaakceptować? Czy możemy uważać, że pozostaje ona w odpowiadającej nam proporcji do potencjału i do potrzeb polskiego środowiska inżynierskiego w Kanadzie? A jeśli nie - to co możemy zrobić, aby ten stan rzeczy zmienić?

Słabości obecnej struktury organizacyjnej SIP

Zdaniem autora niniejszych rozważań podstawową słabością obecnej struktury organizacyjnej SIP jest jej:

a) "ontario-centriczność" i b) "dwustopniowość".

Ad. a:

Formalnie czy teoretycznie nie ma ani w Statucie ani w strukturze organizacyjnej SIP takich elementów, które ograniczałyby działalność SIP do obszaru Ontario, co jednak praktycznie ma miejsce. Pisząc to chcę zapewnić jednocześnie oddziały w Edmonton i w Montrealu, że to nie znaczy, że je w tych rozważaniach pomijam, ale uważam, że nie zmieniają one jakościowego obrazu sytuacji. Jak to się dzieje, mimo tego, że nie ma "ograniczników"? Otóż zdaniem piszącego te słowa rzecz nie w tym, że Statut i system organizacyjny nie limitują rozwoju Stowarzyszenia do obszaru jednej prowincji, lecz w tym, że nie stwarzają warunków i nie zawierają bodźców do stymulowania rozwoju Stowarzyszenia na obszarze całej Kanady.

Ad. b:

Jedną z oczywistych i głównych zalet struktury dwustopniowej jest usprawnienie i uproszczenie komunikacji między centralą i komórkami w terenie. Jednak dla organizacji, która ma działać na olbrzymim ob-

szarze struktura dwustopniowa jest dobra tylko wtedy gdy organizacja jest już rozwinęta i ustabilizowana, kiedy kontakty między centralą i komórkami w terenie mają powtarzający się, rutynowy charakter i przebiegają mniej więcej z roku na rok według tego samego schematu.

Wydaje się, że dla organizacji która jest w fazie rozwoju (mimo "średniego" wieku SIP, 56 lat, można chyba uważać, że jest ona, a może raczej powinna być organizacją rozwijającą się...) dwustopniowa struktura organizacyjna nie jest optymalna, zwłaszcza, jeśli weźmie się pod uwagę rozległość obszaru, który organizacja ma obejmować swoim działaniem (Kanada...). Jakie bowiem praktyczne możliwości działania może mieć "centrala" w miejscowościach odległych od niej o tysiące km? Należy tu jeszcze odnotować, że chodzi tu przede wszystkim o działania nie rutynowe, mające na celu przyciągnięcie do organizacji nowych członków, działania, które muszą być "zindywidualizowane" - dopasowane do danego miejsca i do danej sytuacji.

Dzięki rozwojowi nowoczesnych środków łączności doświadczamy co prawda pozornego zmniejszania się odległości, jednak nie wszystko można załatwić za pomocą telefonu, faksu czy poczty elektronicznej. Dotyczy to zwłaszcza tych wszystkich różnorakich działań, które występują przy organizowaniu nowych jednostek organizacyjnych - tj. nowych oddziałów w przypadku SIP. Co może konkretnie zrobić "centrala" zlokalizowana w Ontario, aby przyciągnąć do stowarzyszenia inżynierów polskich mieszkających w prowincjach atlantyckich lub w British Columbia?

Warto jeszcze dodać, że w dwustopniowej organizacji zcentralizowanej trudności w komunikacji "pionowej" występują również w przypadku już istniejących i działających ogniw organizacyjnych, jeśli te zlokalizowane są daleko od centrali. Przykładem takiej sytuacji jest Oddział SIP w Edmonton. Oddział istnieje już kilka lat, i w ciągu całego okresu swego istnienia Oddział nie był w stanie wydelegować swego przedstawiciela ani na żaden Walny Zjazd, ani na żaden, odbywające się między Walnymi Zjazdami zebranie prezesów - ze względu na związane z tym koszty. Tak więc oddział, który jest zlokalizowany daleko od centrali nie może w pełni korzystać ze swoich statutowych uprawnień. Można

sobie wyobrazić, że podobnie układałaby się sytuacja w przypadku innych odległych oddziałów, gdyby takie oddziały istniały w Stowarzyszeniu. Mogłoby być oczywiście inaczej, gdyby oddziały były bogate, ale takiego stanu rzeczy nie możemy spodziewać się w najbliższej przyszłości.

Szkic trzystopniowego modelu organizacyjnego SIP

Wydaje się, że dyskutowane powyżej "ograniczniki" i niedogodności obecnej struktury organizacyjnej SIP mogłyby być znacznie zmniejszone przez wprowadzenie trzystopniowego modelu organizacyjnego. Oczywiście tego rodzaju model zawiera w sobie inne, właściwe jemu różne słabe strony i wady, ale przecież nie ma rozwiązań idealnych i rzecz nie w tym, aby szukać (raczej bezskutecznie) takich rozwiązań, lecz by wybierać rozwiązania optymalne, tj. takie, które w danych warunkach będą funkcjonować lepiej niż wszelkie inne, chociaż też będą miały swoje wady. Zdaniem piszącego, biorąc pod uwagę warunki działania Stowarzyszenia i cele jakie przed nim stoją takim rozwiązaniem optymalnym w zakresie struktury organizacyjnej na teraz (trudno przewidzieć na jak długo) byłby model trzystopniowy.

Model taki byłby analogiczny do modelu administracyjnego Kanady. Na poziomie federalnym znajdowałby się Zarząd Główny Stowarzyszenia, na poziomie prowincji - zarządy obejmujące całe prowincje i na trzecim poziomie - oddziały w terenie.

Zgrubny podział kompetencji mógłby wyglądać następująco:

Zarząd Główny - sprawy polskiego środowiska inżynierskiego w wymiarze całej Kanady, co bez zamiaru wyczerpywania tematu oznaczałoby m.in. reprezentowanie tego środowiska (jego interesów, potrzeb, problemów, stanowisk) wobec władz federalnych, wobec władz polskich i na terenie międzynarodowym, współpraca z innymi organizacjami kanadyjskimi na poziomie federalnym, ewidencja i informacja zaspokajająca różnorakie potrzeby (techniczne, biznesowe, prawne itp.) polskich inżynierów w całej Kanadzie, informacja i propaganda naceLOWANA na społeczeństwo kanadyjskie, itd.

Zarząd Prowincjonalny - zatwierdzanie nowych członków (co leży obecnie w gestii ZG), organizowanie i wspieranie inicjatyw lokalnych, mających na celu przyciągnięcie polskich inżynierów do Stowarzyszenia, rozwijanie współpracy "poziomej" między oddziałami na terenie prowincji.

Zarząd Oddziału - bez specjalnych zmian w stosunku do stanu istniejącego obecnie.

Główniejsze zalety naszkicowanego modelu (w oczach autora...):

- Zarząd Główny odciążony od bezpośredniej współpracy z oddziałami może skoncentrować się na działaniach o istotnym znaczeniu dla wszystkich polskich inżynierów w Kanadzie, a nie ograniczać się do działania w wymiarze paru prowincji.

- Zarządy Prowincjonalne wykorzystując swoją znajomość terenu i bliskość oddziałów mogą skutecznie rozwijać inicjatywy zmierzające do organizacji nowych oddziałów i rozwijania współpracy między oddziałami (np. wymiana prelegentów, wspólne imprezy oddziałów znajdujących się doścatecznie blisko siebie itd.).

Gdyby tak - to jak i kiedy?

Gdybyśmy zdecydowali się na zmianę struktury organizacyjnej Stowarzyszenia to natychmiast nasuwa się pytanie: Jak wprowadzić ją w życie? Wydaje się, że wszelkie schematy wdrożenia ewentualnego, nowego modelu organizacyjnego SIP powinny spełniać jeden warunek: powinny być przeprowadzone bez zmiany statutu. Wydaje się, że jest to wręcz konieczne przynajmniej z dwu następujących powodów: i) formalne zatwierdzenie statutu w nowej wersji mogłoby wymagać sporo czasu, a jednocześnie otwarcie sprawy statutu dałoby władzom federalnym możliwość domagania się wprowadzenia takich zmian, które nie byłyby przez nas pożądane; ii) jeśli po jakimś czasie Stowarzyszenie uzna, że model trzystopniowy nie jest z pewnych względów wygodny i jeśli statut nie będzie zmieniony, to powrót do modelu dwustopniowego nie będzie stanowił żadnego problemu.

Prawdopodobnie da się wymyśleć parę różnych metod wdrożenia modelu trzystopniowego, bez konieczności zmiany statutu. Jedną z nich, która przychodzi na myśl autorowi niniejszego artykułu, to nazwanie Zarządów Prowincjonalnych sekcjami Zarządu Głównego. Tak więc dla przykładu Zarząd SIP Prowincji Ontario występowałby jako Zarząd Główny SIP, Sekcja Ontario, Zarząd SIP Prowincji Quebec jako Zarząd Główny SIP, Sekcja Quebec itd.

Wydaje się oczywiste, że uchwałę w sprawie modyfikacji struktury organizacyjnej SIP może podjąć tylko Zjazd Walny (a nie "Zjazd Prezesów", gdyż ten nie jest cia-

łem statutowym) - co może nastąpić w tym roku. Jest to i źle i dobrze. Źle - gdyż zwłoka oznacza czekanie, czas w pewnym sensie stracony, a dobrze - gdyż zmiana struktury Stowarzyszenia wymaga szczegółowego przygotowania, a mianowicie dokładnego sprecyzowania wielu szczegółów, jak np.: podział kompetencji i uprawnień pomiędzy ZG i ZP, lokalizacja ZG, zasady finansowania działalności tych jednostek, zasady wyborów ZG i ZP, gdzie i jaki New Link itd., itp. Wydaje się, że czas dzielący nas od Walnego Zjazdu Stowarzyszenia mógłby zostać wykorzystany do tych przygotowań, a może nawet i do uruchomienia pewnych "projektów pilotowych". Jednym z takich "projektów pilotowych" mogłoby być np. eksperymentalne przekazanie części "władzy" ZG zarządom oddziałów w Montrealu i Toronto i Edmonton (oczywiście gdyby one się na to zgodziły), aby niejako próbnie działały przez okres do Walnego Zjazdu jako zarządy prowincjonalne i zbierały doświadczenia, które pozwoliłyby lepiej przygotować przejście do modelu trzystopniowego.

Uwagi ogólne

Przedstawiony powyżej szkic trzystopniowej struktury Stowarzyszenia nie zapewnia oczywiście rozwiązania wielu różnych problemów, przed którymi stoi SIP, a do tego zawiera w sobie różne wady, których nie ma model dwustopniowy, jak np. dłuższa droga między centralą i terenem (czy odwrotnie) i więcej administracji (a może nawet biurokracji) w Stowarzyszeniu. Wydaje się jednak, że stwarza on szansę na nadanie naszej organizacji pewnego rozpędu, którego, zdaniem piszącego, obecnie brakuje.

Jest to z pewnością niedoskonały i nie jedyny możliwy model dający Stowarzyszeniu warunki lepszego funkcjonowania i bardziej dynamicznego rozwoju. Intencją autora nie jest ograniczenie dyskusji na ten temat wyłącznie do propozycji przedstawionej powyżej. Jest chyba oczywiste, że powinniśmy brać pod uwagę wszelkie pomysły i wszelkie projekty, które mogą być użyteczne dla Stowarzyszenia. Wydaje się, że mamy mało do stracenia, a może jednak trochę do zyskania i warto pomyśleć i poprobować co się da zrobić.

Alternatywą jest: nic nie zmieniać. Alternatywa taka też oczywiście powinna być brana pod uwagę. Przed przyjęciem jej powinniśmy odpowiedzieć sobie na następujące pytania: Czy stan obecny zadowala nas na dziś i czy odpowiada naszej wizji SIP-owego jutra.

In Memoriam

śp. **Stanisław Tadeusz Bieniada** P.Eng.

Weteran II wojny światowej

Zmarł nagle w dniu 7 listopada 1997 r. w Ottawie.

Urodził się 12 grudnia 1912 r. na Suwalszczyźnie. W roku 1933 kończy Szkołę Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy, po czym pozostaje w służbie czynnej w lotnictwie. W maju 1939 roku zdaje maturę i wstępuje do Szkoły Podchorążych Technicznych Lotnictwa.

W czasie wojny w 1939 roku dostaje się do niewoli sowieckiej i spędza 2 lata na Północnej Syberii. Pod koniec roku 1941 zostaje przetransportowany do Anglii, gdzie kończy kurs mechaników w lotnictwie angielskim. W roku 1943 kończy szkołę oficerską RAF i otrzymuje nominację na P/O (podporucznik). W latach 1943-46 jest dowódcą eskadry technicznej w amerykańskiej bazie lotniczej. Po zakończeniu wojny kończy studia inżynieryjne na RAST w Londynie gdzie otrzymuje dyplom inżyniera lądowego w roku 1951. Następnie podejmuje pracę w Imperial Chemical Industries. W roku 1952 emigruje do Kanady.

W Kanadzie obejmuje pracę CIL w Montrealu. Od 1956 do 1979 roku pracuje w Dep. of National Defense jako Senior Geotechnical Consulting Engineer.

Członek Institute of Civil Engineers, APEO.

Nie rozstaje się z lataniem. Lata na szybowcach, jako instruktor szkoli młodzież, bierze udział w wielu zawodach szybowcowych w tym także ogólnokrajowych.

Członek STP (SIP) od 1949 roku. Wielokrotny członek zarządu oddziału Ottawa w tym 5 razy jako skarbnik. Wieloletni i czynny członek zarządu KPK Okręg Ottawa, Stowarzyszenia Polskich Kombatantów, gdzie był przewodniczącym komitetu zbiórki na budowę Domu Polskiego, Koła Przyjaciół Harcerstwa, oraz był prezes Polish Credit Union. Kol. Bieniada był także uczynnym członkiem Stowarzyszenia Seniorów Polskich.

Zarząd Stowarzyszenia Inżynierów Polskich, w imieniu członków, wyraża rodzinie i przyjaciołom naszego drogiego Kolegi wyrazy serdecznego współczucia.

B. Szpakowski

In Memoriam

śp. **Andrzej T. Pawłowicz**

PH.D., A.I.C.S.

Wieloletni członek Stowarzyszenia Inżynierów Polskich w Kanadzie zmarł w Ottawie, ON dnia 5 grudnia 1997 r. Zasłużony działacz polonijny: członek i b. prezes chóru im. I. Paderewskiego, wieloletni kierownik polskiej szkoły im. Podowskiego w Ottawie. Wysoko ceniony profesor Algonquin College przez prawie 30 lat, gdzie przyczynił się skutecznie do rozwoju programu nauczania fizyki i elektroniki.

Czynny członek IEEE w komitecie koordynacyjnym dla studentów oraz czynny członek wielu organizacji kanadyjskich. Zamiłowany żeglarz, członek komitetu organizacyjnego Lac Deschenes Sailing Club.

Dr Pawłowicz urodził się w Warszawie w 1939 r. Przez Szwecję dostał się do Anglii, gdzie w roku 1964 uzyskuje stopień doktora na Imperial College/University w Londynie. Po czym pracuje naukowo w Australii w instytucie badawczym (CSIRO). W roku 1967 przyjeżdża do Kanady. Początkowo pracuje w Kingston (RMC), a następnie w Ottawie w Algonquin College.

Pozostawił żonę i troje dzieci oraz dalszą rodzinę.

Zarząd Stowarzyszenia Inżynierów Polskich w Kanadzie, w imieniu wszystkich członków, wyraża rodzinie naszego zmarłego Kolegi uczucia serdecznego współczucia.

BTS

Przebudowa mostów nad rzeką św. Wawrzyńca

(The Thousand Island Bridge-Canadian Crossing)

pozwalam sobie używać nazw własnych w ich oryginalnym brzmieniu angielskojęzycznym przybliżonym tylko polskim tłumaczeniem.

(Biuletyn SIP, Oddział Ottawa, luty 1998 r.)

Rzeka św. Wawrzyńca (The Saint Lawrence River) jest jedną z najważniejszych rzek Północnej Ameryki. Początki rzeki znajdują się w okolicy miasta Kingston, a kończy swój 1287 km bieg w Zatoce Świętego Wawrzyńca. Zlewnia rzeki obejmuje obszar około 1 292 100 kilometrów kwadratowych. W okolicy miasta Kingston, na długości 64 kilometrów, znajduje się prawie 1700 wysp, stąd też nazwa tej okolicy The Thousand Islands.

Kanały, śluzy i mosty nad tą rzeką są zarządzane przez The St. Lawrence Seaway Authority po stronie kanadyjskiej, a po stronie amerykańskiej przez The St. Lawrence Seaway Development Corporation.

Zbieraniem myta (tolls) za przejazd i bieżącą konserwację "naszego" mostu zajmuje się wydział z obu tych agencji, osobna organizacja Thousand Island Bridge Authority z siedzibą w Aleksandrii w USA.

Most, o którym mowa, jest właściwie kombinacją wielu mostów o łącznej długości 1015 metrów, między brzegiem kanadyjskim a dużą wyspą (Hill Island) będącą sferą graniczną. Między wyspą a amerykańskim

brzegiem jest podobny system mostów. Stąd też podziały na "Canadian Crossing" oraz "US Crossing". Mosty te są bardzo złożoną konstrukcją inżynierską składającą się z mostów wiszących kablowych (suspension spans), kratowych, łuków i estakad. Została ona oddana do użytku w 1938 roku.

Na jesieni 1996 ogłoszono przetarg na całkowitą wymianę jezdnii i nieznaczne poszerzenie mostów stanowiących Canadian Crossing, o łącznej długości 1015 metrów. Kontrakt o wartości prawie 14 mln dolarów wygrała firma Peter Kiewit Sons Co.Ltd., znana w skrócie jako KIEWIT, która jest obecnie największym tego typu wykonawcą w USA o przerobieniu ponad 6 miliardów \$US i przeszło stuletniej tradycji.

Z kanadyjskim oddziałem tej firmy współpracowałem już kilka lat temu w budowie 11 mostów na zachodzie Ottawy, znanych jako 416/417 Interchange. I tym razem REMISZ & ASSOCIATES ENGINEERING Ltd. został wyłącznym projektantem dla KIEWIT'a do opracowania całego construction engineering.

Konstrukcja jezdnii, wszystkich mostów oparta jest na ruszcie stalowych płaskowni-

ków o kwadratowych oczkach dodatkowo zbrojoną stalowymi prętami i wypełniona betonem. Ruszt ten jest prefabrykowany w dużych polach i opiera się na belkach i poprzecznicach mostowych. Od sześćdziesięciu lat nie wymieniany, miał masę ubytków betonowych co prowadziło do jazdy po praktycznie stalowej pralce.

Stąd definicja zadania, którą można określić w kilku punktach:

- wymienić całą konstrukcję jezdnii, tj. praktycznie zerwać wszystkie płyty i zainstalować nowe,
- odsłonić główne elementy mostowe,
- wymienić cztery stare belki podłużne na pięć nowych we wszystkich przęsłach mostu wiszącego i kratowego,
- dołożyć wsporniki dla poszerzenia mostów,
- zawęzić (i tak nie używane) chodniki do minimum operacyjnego,
- wymienić poręcze i odbojnice na całej długości przejścia,
- przebudować stężenia wiatrowe,
- pomalować elementy po montażu.

dokończenie na str. 11

śp. inż. Józef Rudnicki

Ur. 6 lutego 1909 roku w Polsce w majątku Małecz. Ukończył Korpus Kadetów Modlinie, a następnie, Szkołę Inżynierii Lotniczej w Paryżu (L'ecole Technique d'Aeronautique et de Construction Automobile). Po uzyskaniu dyplomu inżyniera (ingenieur des industries aeronautiques) w 1932 r. przez 4 lata pracuje we Francji. W roku 1936 wraca z żoną do Polski. Po przybyciu do Kraju pracował w Wytwórni Płatowców Polskich Zakładów Lotniczych (PZL-WP1) na Paluchu pod Warszawą.

W czasie wojny jako ochotnik służy pod dowództwem majora Moszkowskiego przy ewakuacji polskich szkół lotniczych przez Rumunię i Węgry. Przedostaje się do Francji, gdzie znów pracuje w przemyśle lotniczym. Z Francji przez Portugalię i Londyn przyjeżdża do Kanady w 1941 roku. Początkowo pracuje w Ottawa w Car and Aircraft, potem w Ottawa Forest Product Laboratory, Forest Research Branch Department of Forestry jako kierownik działu aż do przejścia na emeryturę. Zmarł w Ottawie 23 maja 1997 roku, pozostawiając żonę Inkę, z którą przeżył 62 lata, rodzinę w Kanadzie i w Polsce oraz licznych przyjaciół.

Zarząd Stowarzyszenia Techników w Kanadzie, którego jednym z założycieli a potem przewodniczącym Oddziału w Ottawie był śp. kol. Józef Rudnicki, wyraża jego żonie i rodzinie uczucia serdecznego współczucia.

Bronisław Szpakowski

Warunki pracy były sprecyzowane następująco:

- praca na powierzchni jezdni tylko w nocy, pod mostem praktycznie bez ograniczeń,

- dwupasmowy most może być zredukowany do jednego pasa ruchu o godz. 18.00 ze sterowaniem kierunku przejazdu samochodów przez punkty kontroli na obu jego końcach,

- jednorazowe zatrzymanie ruchu dla jakiegokolwiek operacji nie może przekroczyć 3 minut,

- most ma być oddany do pełnego ruchu dwukierunkowego codziennie punktualnie o godz. 6.30,

- za każdą minutę spóźnienia w tym harmonogramie kara \$2000.

Związki zawodowe zawarły z KIEWIT'em umowę, że podczas robót nie przystąpią do strajku i ustalono 55 roboczo-godzin na tydzień liczone jako normalny czas pracy, bez nadgodzin.

Powiązane z powyższymi założeniami były niezliczone problemy logistyczne i techniczne oraz narzucone przez wykonawcę kryterium: oddać most do użytku w ciągu jednego sezonu budowlanego, zamiast dwóch dozwolonych przez zleceniodawcę. Nasza współpraca z KIEWIT'em zaczęła się od prania mózgow. Na dwudniowe spotkanie organizacyjne przylecieli z kwatery głównej w Omaha (stan Nebraska) v-prezydent, główny kosztorysant, paru inżynierów. Zebrali się v-prezydenci kilku oddziałów kanadyjskich, dołączyli główni brygadziści i inżynierowie budowy. Opracowany został katalog procedur (planing book) i został on przedstawiony zebraniem. My przedstawiliśmy swój koncept, uprzednio uzgadniany z kierownikiem budowy (project manager) Kiewit'a: zbudujemy szereg platform podwieszonych pod mostem, stanowiących niema! jego drugi pokład, a po moście będzie posuwać się duża suwnica bramowa. W ciągu dnia będą nadcinać belki, wiercone otwory i instalowane nowe elementy pod mostem. Wieczorem instalowane będą bariery stalowe oddzielające ruch od wyciętej części jezdni, suwnica najedzie na swoje stanowisko pracy i wyrwie z mostu połowę szerokości jezdni aby po nadjechaniu następnej ciężarówki z elementem prefabrykowanym wstawić go w to samo pole. Styki płyt z elementami nośnymi mostu będą natychmiast spawane, zalewane zaprawą osiagającą min. 24 MP po 3 godzinach. No i jeszcze trzeba rozmontować tymczasowe odbojnice, odjechać z suwnicą do najbliższej podpory. Codziennie, o 6.31 rano nie będzie śladu po budowie.

Nikt przed nami nie robił ekspertyzy (structural evaluation) zachowania się tych mostów pod obciążeniami ruchomymi (live

loads) i konstrukcyjnymi (construction dead and live loads) jednocześnie. Aby uzasadnić rozmieszczenie platform podwieszonych i ustalić ruchy suwnicy wykonaliśmy pełne 3-wymiarowe modelowanie mostów, używając znakomitego programu do obliczeń statystycznych ROBOT V.6 (nb. polskiego pochodzenia, z Krakowa)..Ontario Ministry of Labour bardzo blisko śledziło nasz projekt dyskutując jak w ogóle zakwalifikować nasz układ: nie jest to rusztowanie (scaffolding) bo nie stoi na ziemi, nie jest to platforma ruchoma jak do mycia okien na wieżowcach (swing stage platform) ani też most jako taki - a do każdego przypadku stosuje się odrębne przepisy bezpieczeństwa pracy. Tu musieliśmy nadstawić gołego karku i podejmować decyzje oparte na zdrowym rozsądku, zgodnie z dobrą praktyką inżynierską (commons sens and a good engineering judgement).

Platformy robocze były montowane na brzegu i przewożone barkami pod most. Tam były wciągane wprost do góry i kotwione na czterech rogach do uprzednio zamontowanych wieszaków. Cała operacja podnoszenia z barki i montażu na wysokości mostu (35 metrów nad wodą) jednej platformy zajmowała kilkanaście minut. Początkowo, platformy były rozmieszczane symetrycznie po obu stronach podpory stałej (towers), aż osiągnęliśmy niemal balans: całe przęsło w stronę brzegu i pół przęsła głównego. W następnych etapach budowy, demontowana platforma końcowa przemieszczana była na czoło. Każda platforma wykonana z belek stalowych i pokryta sklejką, miała otwory wentylacyjne pokryte stalową siatką. Miało to łagodzić turbulencje, ssania wiatru w przestrzeni między jezdnią a mostu 1,8 m niżej zawieszoną platformą.

Zaprojektowana przez nas suwnica bramowa była konstrukcją o łącznej długości 36 m, co umożliwiała pracę nad wymianą czterech płyt jezdni z jednego ustawienia. Musiała mieć możliwość podnoszenia się i opuszczania aby przejechać pod stężeniami wiatrowymi głównymi przy podporach. Nie mogła być na gumach, bo skrajnia użytkowa jezdni na to nie pozwalała, więc zaprojektowaliśmy ją na stalowych kółkach i w ceownikach prowadnicach. Miała jedną stronę niższą od drugiej, ze względu na konfigurację chodników, oraz wymienne "nogi" z pionowej pozycji do pracy pod kątem, aby zmieścić się w skrajni każdego mostu. Była ona sterowana hydraulicznie i miała swoje własne podnośniki linowe, które po zakończonej pracy zjeżdżały do pozycji parkującej nad chodnikiem, poza skrajnią ruchu. Wzdłuż jezdni zaprojektowaliśmy 4 belki suwnicowe, tak że z jednego ustawienia wykonawca mógł obsługiwać dowolny pas ruchu. Podwykonawcą czę-

ści tego projektu była firma Applied Fluid Mechanics Inc. z Toronto.

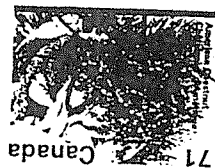
Elementy jezdni były robione na odległym o 4,5 km polu prefabrykacyjnym. Tu stalowe kraty jezdni (orthotropic steel grid deck) były montowane razem z nowymi belkami stajowymi i zalewane betonem. Po kilku tygodniach prób i błędów, wymieniano trzy lub cztery płyty jezdni, tj. 22,5 lub 30 metrów bieżących jednego pasa ruchu w ciągu nocy, tak że co dwa dni cały front robot przesunął się o te 22,5 metra. Praktycznie, wymiana całej jezdni, chodników i poręczy na długości ponad kilometra trwała od maja do połowy października 1997, skracając dozwolony cykl budowy o niemal rok. Było to niezwykle osiągnięcie, które się spotkało z bardzo dużym zainteresowaniem ludzi fachowych. The St. Lawrence Seaway Authority organizowało wyjazdy pokazowe, a inni generalni wykonawcy fotografowali i śledzili każdy ruch KIEWIT'a. Podsumowanie tego projektu zostało przedstawione w Toronto Construction Association i ma być przedmiotem kilku artykułów technicznych.

Dane Techniczne

rozpiętości mostów"	
wiszącego	411 m
wiaduktów	238 m
łukowego	118 m
kratowego	183 m
wiadukt najazdowy do mostu wiszącego	65 m
wymiana jezdni 12 100 m kw.	
tymczasowe platformy robocze podwieszono, pod mostami:	
wiszącym	4 880 m kw.
wiaductem i łukiem	2 550 m kw.
kratowym	2 170 m kw.
Projektowane obciążenie użytkowe platform 2.40 kN/m ² (240 kg/m ²)	
zainstalowano nowej stali konstrukcyjnej 745 ton	
szerokość mostu wiszącego między kablami głównymi 9 300 mm	
stal na kable, E=24 000 000 psi	
kable główne zrobione z 37 lin, każda liną splecioną z 7 drutów, o łącznym przekroju poprzecznym 36.1 in ²	
wieszaki między kablem głównym a dźwigarem mostu co 25ft =7.5 metra w miejscu belek poprzecznych rozpiętość przęsła głównego 750 ft (228.75 m)	
różnica poziomów (zwis) kabla 75 ft	
dopuszczalne obciążenie pociągiem drogowym 90.000 lbs (41 ton) przy odstępnie 150 m między kolejnymi ciężarówkami do maksimum 130.000 lbs (59 ton) przy przejeździe pod eskortą.	

Wojciech Remisz, M.Sc., P.Eng.
Remisz & Associates Engineering Ltd.
Remisz Consulting Engineers Ltd.
Tel. (613)225-1162
Fax (613)225-4529
e-mail: remisz@storm.ca

Sławomir Basikiewicz
22 Bellman Ave. #
Toronto, Ont.
M8W 4A3



ASSOCIATION OF POLISH
ENGINEERS IN CANADA
206 BEVERLEY STREET
TORONTO, ONTARIO
M5T 1Z3
CANADA



ASSOCIATION
OF POLISH
ENGINEERS
IN CANADA