



ASSOCIATION of POLISH ENGINEERS in CANADA
STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW POLSKICH w KANADZIE
ASSOCIATION des INGÉNIEURS POLONAIS au CANADA



BIULETYN SIP

Nr.143

ODDZIAŁ OTTAWA

GRUDZIEŃ 2005 r.



*Miłych i pogodnych
Świąt Bożego Narodzenia
życzy Zarząd*

Przewodniczący: B. Gajewski tel.: 259-5015

Skarbnik: S. Ozorowski tel.: 225-3948

Redakcja Techniczna: K. Lipowski tel.: 260-9477; J. Taracha tel.: 225-4678

Association of Polish Engineers in Canada, P.O. Box 8093, Stn "T", Ottawa ON K1G 3H6

SIP Internet: <http://www.kpk-ottawa.org/sip/>

Sekretarz: L. Zielińska tel.: 721-8238

Redaktor: K. Stys tel.: 224-1707

ISSN 1496-7251

Redakcja- e-mail: af736@ncf.ca

Inżynierskie rocznice

170-lecie zrzeszania się inżynierów polskich

Kiedy świat wkraczał na drogę przyspieszonego rozwoju przemysłowego, Polski nie było na mapie Europy. Technika zaczęła odgrywać coraz większą rolę w gospodarce i życiu społecznym krajów uważanych dziś za wysoko uprzemysłowane. Głównym celem łączącym Polaków była myśl o odzyskaniu niepodległości, jednak wielu świątłych rodaków dostrzegało również konieczność rozwoju nauki i techniki. Zdawali sobie bowiem sprawę, iż przyszła Niepodległa stanie przed ogromnymi wyzwaniami cywilizacyjnymi.

W Warszawie od 1800 r. do 1832 r. działało Towarzystwo Przyjaciół Nauk. Młodzi Polacy zaczęli pobierać naukę w szkołach inżynierskich Paryża, St. Petersburga i in. Po Powstaniu Listopadowym wielu z nich znalazło się we Francji. Tu w 1835 r. w Paryżu Józef Zachariasz Bem, artylerzysta, strateg i inżynier, członek Towarzystwa Przyjaciół Nauk, założył Towarzystwo Politechniczne Polskie. Uznajemy, że jest to początek zrzeszania się polskich inżynierów.

Następnie inżynierowie zamieszkujący różne zabory zaczęli tworzyć w nich własne stowarzyszenia. Od początku szukały one platformy współpracy, wierząc, iż powinny tworzyć podstawy gospodarki przyszłej odrodzonej Polski. W tym celu zaczęto organizować Zjazdy Techników Polskich, na których omawiano problematykę rozwoju techniki i przemysłu, obejmującą wszystkie ziemie polskie.

Ważnym momentem w historii ruchu stowarzyszeń naukowo-technicznych było wzniesienie przez Stowarzyszenie Techników w Warszawie Domu Technika przy ul. Włodzimierskiej 3/5 (dziś Czackiego 3/5). Dom ten został oddany do użytku w listopadzie 1905 r. Od tego czasu nieprzerwanie do dziś służy polskiemu środowisku technicznemu.

Po odzyskaniu niepodległości ruch inżynierski w Polsce mocno włączył się w budowę gospodarki II Rzeczypospolitej. W tym też czasie rozwijająca się dynamicznie technika coraz bardziej dzieliła się na specjalności. Procesowi temu towarzyszyło powstanie stowarzyszeń naukowo-technicznych skupiających inżynierów danej branży. W 1935 r. utworzono Naczelną Organizację Inżynierów Rzeczypospolitej Polskiej, a rok później Naczelną Organizację Stowarzyszeń Techników Rzeczypospolitej Polskiej. Działalność stowarzyszeniowa dowiodła ogromnego zaangażowania się polskich inżynierów i techników w rozwój przemysłu młodego państwa polskiego. Osiągnięto w tym czasie wiele sukcesów, które przerwała II wojna światowa. Inżynierowie włączyli się w walkę

zbrojną, zarówno z bronią w ręku jak i zapewniając armii oraz podziemnemu państwu techniczne i organizacyjne środki działania.

Po wojnie Polacy podjęli wysiłek odbudowy kraju. W tym dziele trudno przecenić udział inżynierów i techników, którzy czuli potrzebę wspólnej pracy na rzecz zrujnowanej ojczyzny. 25 lutego 1945 r. utworzono w Łodzi wielobranżową organizację techniczną. W tym też roku reaktywowały swą działalność stowarzyszenia naukowo-techniczne. 12 grudnia 1945 r. przedstawiciele różnych środowisk technicznych, regionalnych, branżowych powołali do życia Naczelną Organizację Techniczną nawiązującą swą nazwą do obu działających przed wojną organizacji: NOIRP i NOSTRP.

Dorobkowi NOT-u i zrzeszonych w niej stowarzyszeń naukowo-technicznych poświęcono wiele opracowań. Na XXII Kongresie Techników Polskich (1991-92) przeprowadzono rzeczową analizę funkcjonowania NOT-u w czasach PRL. Uznano duże zasługi w odbudowie przemysłu, szkoleniu i kształceniu inżynierów, podnoszeniu prestiżu zawodu, ale też przeanalizowano negatywne zjawiska tamtego okresu.

Lata 1990-2000 to czas przebudowy organizacji, przekształcenie NOT-u w Federację Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych dobrowolnie zrzeszającą samodzielne stowarzyszenia naukowo-techniczne. Na XXIII Kongresie Techników Polskich (2001-02) wyznaczono program działalności FSNT NOT w warunkach gospodarki rynkowej i polskiego członkostwa w UE, uwzględniając tak silne w nauce i technice czynniki globalizmu.

Dziś NOT zrzesza 37 stowarzyszeń naukowo-technicznych, realizuje program wspierania innowacyjności polskiej gospodarki. Jest właścicielem Wydawnictwa SIGMA-NOT Sp. z o.o. (34 czasopisma branżowe, a w tym prawie 140-letni już "Przegląd Techniczny"). Od 4 lat na zlecenie Ministerstwa Nauki i Informatyzacji NOT realizuje z sukcesem program projektów celowych dla MNP. Naczelna Organizacja Techniczna od 50 lat prowadzi Muzeum Techniki NOT, placówkę dokumentującą wkład Polaków w rozwój cywilizacji technicznej. Muzeum cieszy się nieustającym wielkim powodzeniem wśród młodzieży i dzieci. Ekspozycje zaś są wspaniałą lekcją kultury technicznej.

Ewa Mańkiewicz-Cudny
Wiceprezes Naczelnej Organizacji Technicznej
Redaktor naczelny "Przeglądu Technicznego"
Przegląd Techniczny nr 23-24/2005 r.

Świt dla polskiej techniki

170-lecie zrzeszania się inżynierów polskich

Wraz z wybuchem I wojny światowej - wojny narodów, wymodlonej przez poetów i wyczekiwanej przez najbardziej świątłą część polskiego społeczeństwa - nadchodził czas niepokoju, ale równocześnie czas nadziei na odzyskanie niepodległości, na odbudowę wolnej Rzeczypospolitej.

Różnie ten okres wykorzystywano. W Galicji młodzi ludzie przygotowywali się do walki i wyruszyli do niej zorganizowani w Legionach. W Kongresówce, zwłaszcza po wycofaniu się Rosjan w 1915 r., podejmowano działania na rzecz rozwoju samorządu wobec deklaracji cesarza niemieckiego i austriackiego o przyznaniu ograniczonych praw Polakom na ziemiach objętych zaborami.

Natomiast polskie środowiska techniczne i przemysłowe podjęły inicjatywę zorganizowania w Warszawie, w 1917 r., gdy działała już Rada Regencyjna, kolejnego, ogólnopolskiego Zjazdu Techników, w tym wypadku nie krępowanego granicznymi kordonami.

Zjazd ten był imponującym świadectwem patriotyzmu i rozsądku polskich inżynierów. W czasie obrad omawiano poziom techniki i stan przemysłu we wszystkich trzech częściach naszych ziem, przez ponad sto lat rozdzielonych, oraz działania związane z wprowadzaniem postępu technicznego i rozwojem krajowego górnictwa oraz wytwórczości.

Zjazd odbywał się w przecuciu zbliżającej się niepodległości, przy entuzjazmie jego uczestników, ale entuzjazmie trzęsawym, wynikającym ze znajomości dziedzin, które stanowiły przedmiot obrad. Zjazd ten, jego przebieg i wyniki, trzeba uznać za symboliczny dla stosunku polskiego świata techniki do odradzającego się kraju i potrzeb jego rozwoju.

POWROTY DO KRAJU

Pierwsze, na co trzeba zwrócić uwagę, to powrót ze świata, ze wschodu i zachodu, polskich inżynierów, zarówno naukowców jak i praktyków, do Niepodległej Ojczyzny. Porzucali stanowiska, przerywali intratne prace i nie bacząc na rozwijające się kariery wracali. Przykłady Gabriela Narutowicza, inżyniera o europejskiej renomie w zakresie budowy elektrowni wodnych, i Edwarda Warchałowskiego, wybitnego geodety, te powroty ilustrują.

Pierwszy etap inżynierskiej działalności w odrodzonym kraju wiązał się oczywiście z odbudową zniszczeń spowodowanych działa-

niami I wojny światowej oraz wojny polsko-bolszewickiej.

Jednak już w tym okresie, mimo trudnych warunków, daje się zauważyć podejmowanie prac wyraźnie perspektywicznych, znamionujących dążenie do postępu w technice i przemyśle z nadzieją, że warunki dla realizacji tych dążeń w Niepodległej Polsce będą sprzyjające.

Inżynier Tadeusz Tański, który powrócił do kraju z Francji w 1919 r., po opracowaniu konstrukcji lekkiego pojazdu pancernego na potrzeby armii w wojnie w 1920 r., zajął się m.in. projektem pierwszego polskiego samochodu osobowego, stawiając ważny krok na drodze tworzenia nowej u nas dziedziny przemysłu. W 1925 r. na Targach Wschodnich we Lwowie został zaprezentowany przedprototypowy egzemplarz tego 6-osobowego samochodu, oznaczonego marką CWS. Konstrukcja pojazdu odznaczała się prostotą, wyrażającą się m.in. w tym, że cały samochód można było rozebrać na części i następnie złożyć przy użyciu jednego klucza.

LOTNICTWO, I NIE TYLKO

15 listopada 1918 r. inż. Kazimierz Szpotański rozpoczął z parosobowym zespołem pracę w skromnym warsztacie, który stał się zakładem utworzonej przez niego Fabryki Aparatów Elektrycznych. Warsztat ten, dzięki technicznym i organizacyjnym zdolnościom właściciela, rozwinął się do rangi jednego z czołowych zakładów przemysłowych w kraju, wyróżniającego się nie tylko skalą produkcji, ale przede wszystkim jej poziomem. Wyroby Fabryki Aparatów Elektrycznych odznaczały się nowoczesnością i dobrą jakością wykonania, żeby przytoczyć jako przykład bardzo popularne liczniki energii elektrycznej, użytkowane jeszcze w latach 70. XX w. Inżynier Szpotański mówił, że produkcja w jego fabryce musi odpowiadać systemowi IEEN (jakości, ekonomii, estetyce i nowoczesności). I tak było.

Zygmunt Puławski (1901 - 1931), wybitny konstruktor lotniczy, twórca samolotu PZL P-1, który zapoczątkował serię znakomitych polskich samolotów bojowych

W Polsce, w okresie międzywojennego 20-lecia, charakterystyczny był rozwój zupełnie nowych w kraju, nowoczesnych dziedzin techniki i przemysłu, co popierały władze państwowe odpowiednią polityką gospodarczą. Na przykład lotnictwo rozwijało się zupełnie od podstaw, trudno bowiem trakto-

wać amatorskie próby budowy aparatów latających za produkcję. Ukształtowaniu się, i to w nader krótkim czasie, polskiego przemysłu lotniczego sprzyjała okoliczność pojawienia się niezmiernie zdolnej generacji młodych inżynierów, urodzonych w końcu XIX i na początku XX w. Ich talent, a równocześnie wyteżona praca doprowadziły do rozwoju tego przemysłu zarówno pod względem technicznym, jak i ilościowym.

Seria samolotów bojowych, wywodzących się z konstrukcji maszyny PZL P1 Zygmunta Puławskiego, zadziwiła środowiska fachowe Europy nowatorskimi rozwiązaniami, m.in. oryginalnym układem skrzydeł, który zyskał nazwę płata polskiego i był naśladowany przez konstruktorów zagranicznych oraz podwoziem nożycowym z amortyzatorami ukrytymi wewnątrz kadłuba. Podobnie samoloty sportowe serii RWD, konstrukcji inżynierów Stanisława Rogalskiego, Stanisława Wigury i Jerzego Drzewieckiego, potwierdzały jakość swej budowy doskonałymi wynikami w rajdach i zawodach lotniczych, a zwycięstwa naszych załóg w zawodach Challenge w 1932 i 1934 r. mogą być tego przykładami. Za sukcesami technicznymi i sportowymi przyszły produkcyjne i ekonomiczne. Wiele krajów europejskich, m.in. Grecja, Bułgaria, Turcja, chętnie nabywało samoloty polskiej konstrukcji i produkcji. O skali tej produkcji świadczy np. 670 zbudowanych samolotów bojowych wywodzących się z prototypowej maszyny PZL P1 i 450 sportowych RWD 8 (łącznie dla potrzeb kraju i na eksport). To były liczące się wielkości.

Innym przykładem rozwoju nowoczesnych dziedzin, tym razem technologii, było opracowanie inż. Wacława Szukiewicza dotyczące produkcji kauczuku syntetycznego oraz wdrożenie tej metody do produkcji w latach 30. XX w. Było to osiągnięcie w znacznym stopniu pionierskie, bowiem jedynie w kilku krajach świata udało się to mniej więcej równolegle zrealizować.

Metoda Wacława Szukiewicza, opracowana w wyniku długich i mozolnych eksperymentów prowadzonych w Chemicznym Instytucie Badawczym, miała charakter oryginalny i została opatentowana. Budowę zakładu dla produkcji polskiego kauczuku syntetycznego, który otrzymał nazwę KER, włączono do inwestycji Centralnego Okręgu Przemysłowego. Budowa ta przebiegała sprawnie, podobnie jak proces wdrażania technologii; produkcję rozpoczęto w 1937 r.

Podobny przykład można przytoczyć w dziedzinie metalurgii, gdzie dzięki wynalazkom Tadeusza Sendzimira nastąpiło znaczne

wzbogacenie metod technologicznych. Wynalazki Sendzimira, takie jak np. metoda walcowania na zimno, urządzenia do galwanizowania i innych technik pokrywania blach, technologia ciągłego wyżarzania i cynkowania blach, znalazły zastosowanie w Polsce: uruchomił on na Górnym Śląsku cynkownię w Kostuchnie oraz nową walcownię w Hucie "Pokój" w Rudzie Śląskiej. W tych zakładach były stosowane urządzenia i technologie jego autorstwa. Doskonałe wyniki, które osiągnano, spowodowały zainteresowanie fachowców za granicą, co otworzyło wynalazcy drogę do światowej kariery. Sendzimir uzyskał ponad 70 patentów amerykańskich i dokonał kilkudziesięciu zgłoszeń w innych krajach.

W tak zwany szeroki świat rozeszły się też wiadomości o pionierskich działaniach prof. Stefana Bryły w zakresie stosowania spawanych konstrukcji stalowych w budownictwie, zwłaszcza przy budowie mostów. Pierwszy most drogowy o takiej konstrukcji, i to pierwszy w skali światowej, został wzniesiony według projektu i pod kierunkiem Stefana Bryły w latach 1928-29 na trasie Warszawa-Poznań, łącząc brzegi Słudwi nieopodal Łowicza.

Dzięki projektom prof. Bryły rozpowszechniło się zastosowanie konstrukcji spawanych w Polsce. Taką konstrukcją, zaprojektowaną przez tego wybitnego inżyniera, otrzymały np. gmach Biblioteki Jagiellońskiej w Krakowie, hala targowa w Katowicach oraz Hotel "Warszawa" w stolicy, w latach 30. XX w. najwyższy budynek w kraju.

SPRZYJANIE TECHNICIE

W międzywojennej Polsce powstał dobry klimat dla wprowadzania nowości technicznych, zarówno w zakresie konstrukcji jak i technologii, również dla dokonywania wynalazków, choć droga wynalazców przeważnie nie była łatwa i nie każdemu udało się osiągnąć sukces.

Co najważniejsze, w miarę upływu lat tego dwudziestolecia warunki dla innowacji technicznych coraz bardziej się polepszały. Ugruntowywało się przekonanie o dobrych perspektywach dla kraju i społeczeństwa.

Polscy inżynierowie, mimo osiągniętych rezultatów i tych rysujących się perspektyw rozwoju gospodarczego i postępu technicznego, mieli jeszcze większe ambicje i wyrażali je otwarcie, choćby w czasie obrad Kongresu Inżynierów we Lwowie w 1937 r.

Polityka państwa sprzyjała postępowi technicznemu. Wielkie inwestycje: budowa portu w Gdyni, wielu zakładów produkcyjnych w Centralnym Okręgu Przemysłowym, tras



KONGRES POLONII KANADYJSKIEJ – OKRĘG STOŁECZNY KALENDARZ SPOTKAŃ i IMPREZ – grudzień 2005 r.

Jednym z zadań Kongresu Polonii Kanadyjskiej jest koordynowanie działalności Organizacji Terenowych. Okręg stołeczny KPK wspólnie z Stowarzyszeniem Inżynierów Polskich postanowił prowadzić i publikować Kalendarz Spotkań i Imprez w formie drukowanej i na Internet pod adresem www.kpk-ottawa.org/sip/kalendarz. Powinien on pomóc w planowaniu aktywności i zapobiec konfliktom dat. Kalendarz internetowy będzie uaktualniony w przeciągu 24 godzin po zgłoszeniu nowej imprezy, a w formie drukowanej każdego miesiąca. Dla uniknięcia nieporozumień, kalendarz drukowany zawiera TYLKO imprezy zgłoszone przez organizatorów do 19-go każdego miesiąca na powyższej stronie internetowej, lub telefonicznie do:

Lidia Zielińska tel. 721-8238;

Zbigniew Pierścianowski tel. 739-3629

REGULARNE SPOTKANIA

Dzień tygodnia	Organizacja	Kontakt	Telefon
Poniedziałek	Chór im. Paderewskiego	W. Garlicka	731-6376
Poniedziałek	Grupa taneczna „Polanie” - próba	E. Pohl	722-4951
Wtorek	ZHP Szczep „Jutrzenka” - zbiórka	K. Rudak	248-8590
Wtorek	ZHP Drużyna harcerzy „Turnia” - zbiórka	M. Gorzkowski	823-6649
Wtorek (1-szy lub 2-gi)	SPK, pogadanki historyczne	J.A. Dobrowolski	733-5161
Wtorek (3-ci)	Stowarzyszenie Inżynierów Polskich (SIP)-referat / wykład	L. Zielińska	721-8238
Wtorek (4-ty)	Polski Instytut Naukowy w Kanadzie (PINK)-referat / wykład	J. Leśniak	226-8944
Środy	Ottawski Klub Teatralny (O. Klub Teatr.)	S. Kielar	828-0225
Środa (1-sza)	Klub „Białe Orły” – zebranie zarządu	L. Pękalski	733-2888
Środa (1-sza)	Stowarzyszenie Twórców w Ottawie (Stow. Twórców)	B. Gajewski	259-5015
Środa (2-ga)	SPK, zebranie zarządu	P. Nawrot	820-7582
Środa (3-cia)	SPK, pogadanka krajoznawcza	J. Dubiel	829-8309
Środa (3-cia)	Rada Parafialna Świętego Jacka - zebranie	Sekretariat	230-0804
Środa (4-ta)	Chór im. Paderewskiego – zebranie zarządu	A. Michałowska	226-6793
Czwartek	Stowarzyszenie Polskich Seniorów „Ognisko”	J. Rudowicz	237-2663
Czwartek	Gimnastyka dla seniorów – REGINA	R. Gil	228-6263
Czwartek (1-szy lub 2-gi)	Kongres Polonii Kanadyjskiej - Ottawa	K. Stefański	842-7269
Czwartek (3-ci lub 4-ty)	SPK, film historyczny	J. Rudowicz	237-2663
Piątek (4-ty)	Fundacja Dziedzictwa Polskiego (Fund. Dziedz. Pol.)	J. Semrau	741-5465

Po bliższe informacje prosimy kontaktować się z organizatorami

IMPREZY PLANOWANE NA ROK 2005

Data	Impreza	Organizatorzy	Kontakt	Telefon
1 grud.	Film "Warszawa":European Union Film Festival '05	Can. Film Institute		232-6727
2-3	Kabaret "W barze po ósmej"	Kabaret „Po ósmej”	R. Górny	998-9590 ext. 238
3-8	Rekolekcje Adwentowe: O. Roman Nisiewicz, OMI	Parafia Św. Jacka	Sekretariat	230-0804
4	Św. Mikołaj odwiedzi dzieci w parafii Św. Jacka	Parafia Św. Jacka	Sekretariat	230-0804
6	Pogadanka: „Polska między wojnami: trudności i osiągnięcia” – K. Studnicki	Koło SPK Nr 8	J.A. Dobrowolski	733-5161
7	Kabaret Bohdana Smolenia	Polish Art Connections	M. Kornas	
14	Zebranie informacyjne Członków	Koło SPK Nr 8	P. Nawrot	820-7582
15	Film: Pierwsza grupowa egzekucja w Warszawie	Koło SPK Nr 8	J. Rudowicz	237-2663
28	Opłatek Kombatanci	Koło SPK Nr 8	P. Nawrot	820-7582
31	Sylwester u Kombatantów	Koło SPK Nr 8	P. Nawrot	820-7582
2006				
3 stycz	„Moja droga do wolności” – W. Gawalewicz	Koło SPK Nr 8	J.A. Dobrowolski	733-5161
7	Opłatek Polonii Ottawskiej – KPK i Ambasada RP	PINK (Ottawa)	J. Leśniak	226-8944
8	„Wielka Orkiestra Świętecznej Pomocy”	Komitet Organizacyjny:	F. Bożek G. Kuczyńska	858-3978 565-0185
15	Opłatek Parafialny w Domu Polskim SPK	Parafia Św. Jacka	Sekretariat	230-0804
22	Kolędy przy Świecach	Chór J. Paderewskiego	W. Garlicka	731-6376
7 mar	Koncert „Ich Troje”	K. Zakręta	G. Daszczyńska	260-0665
2 kwiet	XXIV Konkurs Recytatorski dla dzieci i młodzieży	Fed. Polek Ogniwo 8	E. Zadarnowska	739-8663
12 maj	Recital fortepianowy w wykonaniu Adama Osińskiego	Fed. Polek Ogniwo 8	E. Zadarnowska	739-8663

Dom Polski SPK, 379 Waverley St., Ottawa K2P 0W4 : tel. 594-5948.

Gospodarze Domu Polskiego SPK: pp. Grażyna i Jerzy Daszczyński, tel. 260-0665

PREZENT pod CHOINKĘ
Discovering Ottawa

by
Eva Konopacki

Książka o historii Ottawy.

Wspaniały prezent świąteczny dla przyjaciół zarówno kanadyjskich i polskich. Książka jest ilustrowana zdjęciami p. Hanki Kubickiej. Książkę można zamawiać telefonując pod nr (613) 234-0976.

Cena: \$12.00

SPK - KOŁO NR.8

zaprasza na pokaz filmu

**Pierwsza grupowa
egzekucja w Warszawie**

Data: 15 grudnia (czwartek) 2005 r.

Godz. 19.30

Miejsce: Dom Polski SPK, 379 Waverley St.

kolejowych i drogowych, stwarzały zapotrzebowanie na nowości techniczne. Takie zapotrzebowanie odczuwały również mniejsze fabryki i budowy.

Wybuch II wojny światowej zniweczył rozwój Polski, również w zakresie perspektyw postępu technicznego. Patrząc jednak na okres II Rzeczypospolitej po latach widać wyraźnie, że okres ten sprzyjał polskiej technice i inżynierom, jej twórcom, którzy mieli wówczas warunki dla dokonań i te warunki wykorzystywali.

W 1918 r. wraz z powstaniem Odrodzonego Państwa po ponadstuletniej niewoli, można mówić, że nastąpił świt dla rozwoju polskiej techniki.

Jerzy Jasiuk

Przegląd Techniczny nr 23-24/2005 r.

SPK KOŁO NR 8

zaprasza na pogadankę

p. Konrada Studnickiego
**Polska między wojnami:
trudności i osiągnięcia**

Data: 6 grudnia (wtorek) 2005 r.

Godz.: 19.30

Miejsce: Dom Polski SPK, 379 Waverley St
Po programie Koło Pań przy SPK zaprasza na kawę i ciastka

Auto bez kierowcy

Co ma wspólnego wyścig samochodów z wojną w Iraku? Test bezzałogowych pojazdów przeprowadził amerykański Departament Obrony. Trafia one na pole walki

Niezwykłe zawody automatycznie kierowanych samochodów zorganizowała agencja DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency) zajmująca się wykorzystaniem nowoczesnych technologii w konstrukcjach wojskowych. Test polegał na przejechaniu 211 kilometrów trasy na pustyni Mojave w Nevadzie. Warunki i wybór trasy miał możliwie wiernie odwzorowywać warunki panujące w Afganistanie i w Iraku.

PRZEZ PUSTYNIĘ I TUNEL

Wyścig o nazwie Grand Challenge organizowany był dopiero po raz drugi. Tegoroczne zwycięstwo projektu Stanford University - samochodu o nazwie Stanley, będącego przeróbką terenowego volkswagena tuarega - jest historyczne. W ubiegłym roku żaden z prototypowych pojazdów nie dotarł do mety. Najlepszy przejechał niecałe 15 kilometrów. W Grand Challenge 2005 na 23 samochody biorące udział w zawodach, jeden uległ awarii już na linii startu, a 17 zepsuło się na trasie.

Tor, którego przebieg ujawniono uczestnikom wyścigu kilka godzin przed startem, Stanley pokonał w niecałe siedem godzin. Od chwili startu pojazd bez kierowcy miał być całkowicie samodzielny i opierać się na wskazaniach systemu GPS, żyroskopów i własnego oprogramowania nawigacyjnego. Musiał wspinać się na strome zbocza, omijać inne samochody i głązy, przejechać przez dno suchego jeziora, a nawet pokonać tunel, który miał zakłócić działanie satelitar-

nego systemu określania pozycji.

Do zorientowania w terenie Stanley wykorzystuje cztery namierniki laserowe, radar i trzy kamery wideo. Dane z systemu nawigacyjnego oraz z kamer aktualizowane są od 10 do 100 razy na sekundę. Przetwarzaniem informacji zajmuje się aż siedem komputerów z procesorami Pentium M. Przeróbka standardowego tuarega kosztowała zespół ze Stanford University ok. 500 tysięcy dolarów. Mimo całej skomplikowanej techniki, Stanley nie przekroczył prędkości 70 km/h, a przez większą część trasy utrzymywał skromne 25 km/h.

TRUDNIEJ NIŻ W POWIETRZU

Amerykańska armia potrzebuje bezzałogowych pojazdów naziemnych. Konwoje ciężarówek w Iraku często są celem ataków powstańców. Kierowcy i żołnierze chroniący ładunków mogą zginąć lub trafić do niewoli. Tego Amerykanie chcą za wszelką cenę uniknąć - stąd pomysł, aby samochody ciężarowe jeździły same. Amerykański Kongres nakazał również, aby do 2015 roku co najmniej jedna trzecia wszystkich naziemnych pojazdów należących do armii mogła poruszać się bez jakiegokolwiek interwencji ze strony człowieka.

Brzmi nierealnie? Bezzałogowe, autonomiczne pojazdy latające są szeroko wykorzystywane przez wojsko - nie tylko amerykańskie. Ale szybowanie w chmurach jest znacznie łatwiejsze niż pokonanie najeżonego przez szkody pustynnego terenu. To dlatego wywanie Grand Challenge okazało się tak trudne dla uczestników. Do mety oprócz Stanleya dotarły jeszcze m.in. wojskowy humvee

o nazwie Sandstorm i modyfikowany hummer Highlander. Prawie 14 godzin potrzebował na pokonanie trasy pojazd bazujący na wojskowym samochodzie ciężarowym MTVR zespołu Terramax. To właśnie on budził największe zainteresowanie DARPA - wyprodukowanych zostało ok. 6 tys. takich samochodów, a półtora tysiąca trafiło do Afganistanu i Iraku. Według Garry'ego Schmiedela z zespołu Terramax dopracowanie techniki podążania za samochodem przewodnikiem przez auta-roboty mogłoby dać ogromne oszczędności i zminimalizować ryzyko ponoszone przez żołnierzy i kierowców w konwojach wojskowych.

NIE TYLKO WOJSKO

Ale na zastosowaniach militarnych możliwości zrobotyzowanych pojazdów wcale się nie kończą. W podobny sposób - metodą podążania za samochodem przewodnikiem - naukowcy chcą rozwiązać problem z konwojami ciężarówek na zatłoczonych autostradach. Według szefa zwycięskiego zespołu Sebastiana Thruna, zautomatyzowane systemy sterowania trafią szybko do zwykłych samochodów. - Gdyby to było tylko dla wojska, nie byłoby mnie tu dziś - powiedział Thrun. Za pierwsze miejsce w wyścigu jego zespół otrzymał od DARPA czek na dwa miliony dolarów. Jak uważa Scott Wilson z konkurencyjnego Cajunbot, to niewielka kwota, biorąc pod uwagę przełomowe rozwiązanie techniczne, które w zamian zyskała amerykańska armia.

PIOTR KOŚCIELNIAK

Rzeczpospolita nr 240/2005 r.

KOMUNIKACJA POCZTOWA W POLSCE

OD POCZĄTKÓW DO I WOJNY ŚWIATOWEJ

(dokończenie)

POCZTA KRÓLESTWA POLSKIEGO

Na mocy postanowień Kongresu Wiedeńskiego w 1815 roku powstało Królestwo Polskie. Składało się ono z ziem polskich zagarniętych przez Rosję w czasie rozbiorów. Królestwu Polskiemu przyznano szereg przywilejów podkreślających jego odrębność państwową i niezależność od Rosji. Utworzona w 1815 roku poczta Królestwa Polskiego była kontynuatorką dobrych tradycji Poczty Polskiej z czasów stanisławowskich, a rozwój jej był na tyle znaczny, że można ją zaliczyć do najlepiej zorganizowanych instytucji Królestwa. Poczta posiadała pełną autonomię, aż do wybuchu powstania listopadowego. Nie była oficjalnie podporządkowana żadnym władzom pocztowym Rosji. Poczta miała "wykonywać

usługi łączności i transportu oraz administrować tym działem służby na obszarze całego Królestwa Polskiego".

Sprawy poczty podlegały organizacyjnie Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, a konkretnie Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji. Kontrolę nad gospodarką finansową poczty sprawowała Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu poprzez Dyрекcję Dochodów Niestających. Oprócz wymienionych organów kontrolę nad rachunkowością poczty sprawowała Izba Obrachunkowa, której prezes podlegał bezpośrednio królowi lub namiestnikowi.

Odpowiedzialność za całość służby pocztowej w kraju spoczywała na Dyrektorze Generalnym Poczty, który na mocy postanowienia Namiestnika

z 1817 roku "miał sobie powierzona administrację poczt w całym Królestwie i sam stanowił o wszystkich sprawach należących do dyrekcji poczt". Do obowiązków dyrektora należało przestrzeganie regularności poczty i dbałość o gospodarkę finansową. Ponadto mianował on urzędników, wymierzał kary porządkowe, a w ważnych wypadkach mógł zawiesić lub oddalić pracownika. W wykonywaniu swych obowiązków Dyrektor Generalny Poczty kierował się przepisami wydanymi przez Radę Stanu. We wszystkich zaś wypadkach nieobjętych regulaminem (w sprawie zmian kursów pocztowych, usprawnienia administracji i innych) decydowała na jego wniosek Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji. Dyrektor miał do pomocy komisarzy, sekretarza Generalnego i inspektorów.

Ówczesny personel pocztowy w służbie wykonawczej składał się z pocztmistrzów, którzy byli kierownikami pocztamatów, z ekspedytorów, to jest kierownikami stacji pocztowych, sekretarzy i pisarzy, którzy stanowili personel pomocniczy. Do rzędu oficjalistów nie zaliczano natomiast pocztalterów.

Wszystkie placówki pocztowe Królestwa Polskiego podzielono na dwie kategorie: urzędy pocztowe (pocztamaty) i stacje pocztowe.

Urzędy pocztowe (pocztamaty) podzielono ze względu na spełniane przez nie zadania na: pocztamat nadworny w Warszawie, pocztamaty centralne w miastach wojewódzkich, pocztamaty pograniczne i pocztamaty pośrednie. Pocztamatami kierowali pocztmistrzowie. Do obowiązków pocztmistrzów należało między innymi kontrolowanie dwa razy do roku podległych im stacji zwracanie uwagi na zachowanie się oficjalistów, zapobieganie nadużyciom, badanie stanu dróg, liczby koni i całego majątku pocztowego na podległym im terenie.

Stacje pocztowe dzieliły się na ekspedycje oraz stacje przepręgowe, zwane pocztalteriami. Pocztalterie zajmowały się wyłącznie transportem. Oddawano je w dzierżawę osobom prywatnym, nawet wówczas, gdy znajdowały się przy urzędzie pocztowym. Do obowiązków pocztalterów należało utrzymanie ściśle wyznaczonej w kontrakcie ilości mocnych i zdrowych koni oraz innych środków przewozowych na potrzeby poczty. Natomiast ekspedycja zajmowała się wyłącznie obsługą klientów.

Na terenie Królestwa Polskiego transport listów, przesyłek i osób odbywał się za pomocą kilku rodzajów poczt, a więc poczt pieszych, konnych, wózkowych, nadzwyczajnych poczt listowych (sztafet) i eksrapoczt. Poczty piesze kursowały na bocznych traktach i służyły wyłącznie do przesyłania korespondencji i gazet. Na ważniejszych traktach kursowały znacznie szybsze poczty konne i poczty wózkowe jednokonne.

W wypadkach wymagających szczególnego pośpiechu uruchamiane były nadzwyczajne poczty listowe, czyli sztafety. Poczty wozowe służyły do transportu osób i do transportów kupieckich.

Dzięki staraniom administracji poczt i poparciu rządu liczba placówek pocztowych i długość traktów pocztowych ustawicznie wzrastała. W 1866 roku w Królestwie Polskim było 345 placówek pocztowych i ponad 6280 wiorst traktów pocztowych.

Niezależnie od normalnej komunikacji pocztowej, na wszystkich traktach Królestwa Polskiego odbywał się także przewóz podróżnych przez furmanów i inne osoby prywatne, które wynajmowały konie za opłatą. Początkowo ten prywatny sposób komunikacji był tolerowany, pod warunkiem opłacania specjalnej taryfy na rzecz poczty. Od 1847 roku tak zwana opłata furmańska została zniesiona i odtąd osoby trudniące się zawodowo przewożeniem osób i ciężarów własnymi końmi zobowiązane były wobec poczty jedynie do tego, że nie będą przewozić listów i paczek do 40 funtów oraz rozstawiać koni na przepręg tam, gdzie są stacje pocztowe. Zaczęły więc powstawać pierwsze, specjalne przedsiębiorstwa przewozowe. Rząd dość chętnie udzielał koncesji na ich otwarcie, ponieważ wzrastał stale ruch pasażerski, a poczta państwowa nie mogła podołać spadającym na nią zadaniom.

Organizacja poczty w Królestwie Polskim uległa zmianie po wybuchu powstania listopadowego. Nastąpiło oddzielenie poczty od policji. Poczta została podporządkowana wydziałowi cywilnemu Rządu Tymczasowego, a następnie wydziałowi administracji i policji Rządu Narodowego. Polska Poczta oddała duże zasługi sprawie narodowej w okresie powstania listopadowego 1830 roku. Toteż nic dziwnego, że po klęsce powstania rząd rosyjski dążył do zlikwidowania autonomii poczty polskiej. W 1851 roku Dyrekcja Poczty Królestwa Polskiego została podporządkowana Głównemu Zarządowi Pocztowemu Cesarstwa. Z urzędów pocztowych pięciu guberni Królestwa Polskiego utworzono XIII Okręg Pocztowy, który został włączony do sieci poczt w Cesarstwie. Jednakże dzięki staraniom Namiestnika i Rady Administracyjnej, XIII Okręg Pocztowy dostał się w 1858 roku bezpośrednio pod ich zwierzchnictwo, a w 1862 roku uniezależnił się zupełnie od kierownictwa rosyjskiego Departamentu Pocztowego.

W 1863 roku wybuchło powstanie styczniowe. Pracownicy poczty polskiej pomagali sprawie powstania wysyłając pisma i gazety Rządu Narodowego w specjalnych skrytkach przy ekstrapocztach państwowych lub przez specjalnych posłańców. Do obowiązków poszczególnych stacji należało nie tylko przewożenie przesyłek,

ale również zawiadamianie sąsiednich stacji o ruchach wojsk nieprzyjacielskich, o ilości i rodzaju stosowanej przez wojsko broni.

Powstawały konspiracyjne Biura Ekspedycji, w których przygotowywano przesyłki przeznaczone dla oddziałów konspiracyjnych. Pakowano je w specjalny sposób, nieraz przemyślnie maskowano. Oznaczone były zaszyfrowanym adresem znanym tylko kurierom lub kurierkom nazywanym "galopenami" lub "galopenkami". Właśnie kobiety i dzieci były najlepszymi kurierami, gdyż wzbudzały mniej podejrzeń. Dla utrzymania tajności kontaktów znali się tylko z imienia.

Początkowo Ekspozytura mieściła się w składziku sklepu korzennego Franciszka Rozmanita na Nowym Świecie 55 w Warszawie. Ze względu na ciasnotę lokalu została wkrótce przeniesiona na Długą 22. Żeby uchronić korespondencję powstańczą przed wykryciem i konfiskatą, lokal Ekspozytury często był zmieniany. Z Długiej część dokumentów Ekspozytury przeniesiono do mieszkania panny Emilii Barczówny na Podwalu przy Kapitulnej. Pozostałą część materiałów umieszczono w mieszkaniu sędziny Pruszczyńskiej na Nowolipiu. Dokumenty powstańcze przechowywane były także na strychu Hotelu Rzymskiego na ówczesnej Nowo-Senatorskiej, czyli obecnej Moliera oraz w gmachu Senatu Królestwa Polskiego w pałacu Krasińskich.

Istniały także biura pomocnicze dla poczty powstańczej. Mieściły się najczęściej w sklepach i magazynach handlowych, co ułatwiało dostęp nie budzący podejrzeń. Takimi lokalami były: apteka Spiessa, magazyn sukien Musiałowiczowej na Wierzbowej lub sklep z piernikami Wróblewskiego przy Kapitulnej.

Zebraną w Ekspozyturach korespondencję Rządu Narodowego, odpowiednio przygotowaną i zapakowaną przesyłano następnie pocztą państwową w formie listów prywatnych pod nieistniejące adresy (zakodowane i znane odbiorcom) lub jako przesyłki urzędowe, a także nieoficjalnie w różnych skrytkach. Podobnie było z przesyłkami przewożonymi koleją: miały charakter oficjalny albo były ukryte w miejscach trudno dostępnych.

Dyliżansami pocztowymi przewożono większe pakunki, dokładnie zabezpieczoną bieliznę, ubrania i środki opatrunkowe przeznaczone dla powstańców. Wielu pracowników poczty i kolei było wtajemniczonych w konspiracyjny przewóz powstańczej poczty. Urzędnik Pocztańmatu Warszawskiego Pawłowski przekazywał wtajemniczonym konduktorom dyliżansów pocztowych pisma, gazety powstańcze i paczki z odzieżą.

W ciekawy sposób przygotowywano skrytki w

wagonach kolejowych – pod obiciem wewnątrz przedziałów, wewnątrz latarni lub w odpowiednio przygotowanych buforach (zderzakach wagonów). Pakowano np. korespondencję w płaskie pakiety, owinięte w szary, nie rzucający się w oczy papier i przymocowywano pod stopniami wagonów. Pakiety takie były niewidoczne, nawet gdy rewidujący zaglądali pod wagony.

Po upadku powstania styczniowego rząd rosyjski ponownie odebrał pocztę polskiej autonomii. W 1867 roku podporządkowano, już na stałe, poczty w Królestwie Polskim, Głównemu Zarządowi Poczty w Petersburgu, jako Okręg Poczty Zachodni. Od tej pory polska poczta została poddana całkowicie obcej władzy.

W 1912 roku w Królestwie Polskim było czynnych 770 placówek pocztowych (urzędy, oddziały i stacje) i 1489 skrzynek pocztowych. Przy powierzchni 126 955 km² i 13 milionach mieszkańców jedna placówka przypadała na 165 km², a na jednego mieszkańca przypadało 16 listów i 23 sztuki wszelkich przesyłek pocztowych.

POCZTA POLSKA

W OKRESIE I WOJNY ŚWIATOWEJ

Jeszcze przed wybuchem I Wojny Światowej przy oficjalnie dobrych stosunkach Austriacko-Rosyjskich, na terenie Galicji toczyła się zacięta walka propagandowo-ideologiczna prowadzona przez wywiady obu państw. Po ujawnieniu dyslokacji wojsk austro-węgierskich, wbrew prawu, ale dla dobra monarchii wprowadzono tzw. czarne gabinety. Były to pokoiki przy urzędach pocztowych, w których pracownicy kontrwywiadu lub policji w tajemnicy otwierali listy z zagranicy, nadchodzące głównie na "poste-restante". Ich treść lub hasła były przekazywane do Wiednia lub dyrekcji policji. Ośrodki wywiadowcze w Przemyślu i Lwowie miały dobrą passę w wyłapywaniu szpiegów.

Gdy Przemyśl stał się twierdzą, z miasta ewakuowano ludność cywilną. Pozostać mogli tylko pracownicy urzędów publicznych, między innymi poczty. Na podstawie różnych zapisów można było odnieść wrażenie, że I Wojna Światowa w Przemyślu, to tylko Twierdza Przemyśl. Tymczasem oprócz tych, którzy uczestniczyli w działaniach wojennych, byli tacy, którzy pracowali cicho i skutecznie. Do nich należeli pracownicy poczty i poczty polowej.

O pracy poczty w owym okresie wiele ciekawego materiału dostarczają przeprowadzone dochodzenia na skutek reklamacji w sprawie przesyłek pieniężnych i wartościowych po upadku twierdzy, które znajdują się w Archiwum Wojennym w Wiedniu. W świetle znajdujących się tam protokołów, opracowaniem i przekazywaniem paczek zajmowały się w Przemyślu urzędy poczty polowej. Ze względu na trudności

w przekazywaniu, jak i przechowywaniu listów i paczek – przesyłki przejęło wojsko. Specjalna komisja otwierała paczki, a intendentura przemawiała ciepłą bielizną, tytoń i inne rzeczy. Część przesyłek, zwłaszcza listów, przesłano samolotem, a część przechowywano w urzędzie pocztowym.

W okresie Pierwszej Wojny Światowej na terenach okupacji austriackiej powstały tak zwane poczty etapowe z dyrekcją w Lublinie. Poczty etapowe miały służyć ludności cywilnej, ale wskutek ciągłych działań wojennych eksploatowane były przede wszystkim przez władze wojskowe. Sieć pocztowa, na terenach okupowanych przez Niemcy, obejmowała wyłącznie miasta powiatowe i gubernialne. Poczta okupantów nastawiona była wyłącznie na potrzeby własnej administracji cywilnej i wojskowej. Presja społeczna sprawiła, że władze okupacyjne wyraziły zgodę na stworzenie polskich poczt miejskich.

Wybuch Pierwszej Wojny Światowej w sierpniu 1914 roku zlikwidował wszystkie urzędy istniejące na centralnych terenach pod zaborem rosyjskim i wprowadził zmiany w administracji państwowej. Wraz z innymi urzędami władz okupacyjnym została podporządkowana również sieć pocztowa Okręgu Poczтового Zachodniego, podlegająca dotychczas Zarządowi Poczty w Petersburgu.

Komitet Obywatelski Miasta Stołecznego Warszawy po uzgodnieniu z Zarządem Poczto-Telegraficznym niemieckich władz okupacyjnych zorganizował we wrześniu 1915 roku Poczta Miejską. Komitet uzyskał prawo pobierania opłat za doręczanie przesyłek na podstawie zatwierdzonych przez władze niemieckie taryfy pocztowej. Opłaty te miały służyć na pokrycie wydatków związanych z utrzymaniem poczty. Poczta miejska doręczała początkowo tylko przesyłki nadchodzące do Warszawy spoza miasta, później zaś i miejscowe listy, to jest nadawane w samej Warszawie. W zasięgu poczty miejskiej znalazły się również miejscowości położone w promieniu kilkudziesięciu kilometrów od stolicy. Na wzór Poczty Miejskiej w Warszawie zaczęto organizować tego rodzaju poczty również w innych miastach, na przykład w Sosnowcu, Łodzi i Częstochowie. Poczty te, niezależnie od roli jaką odegrały podczas okupacji, w momencie tworzenia państwa polskiego zostały uznane instytucje polskie i włączone do ogólnokrajowego systemu pocztowego.

W czasie Pierwszej Wojny Światowej na terenach polskich działały również liczne poczty polowe, związane ściśle z jednostkami wojskowymi. Były one oznaczone numerami i miały prawo bezpłatnej korespondencji, nie używały więc żadnych znaczków pocztowych.

Polskie jednostki wojskowe pod zaborem

austriackim posiadały własne poczty polowe, z własną główną rozdzielnią w Krakowie i podległymi jej ekspedycjami w Miechowie, Jędrzejowie i Kielcach. Początkowo była to tak zwana poczta strzelecka, a po utworzeniu Naczelnego Komitetu Narodowego i przemianowaniu Oddziałów Strzeleckich na Legiony nazwano ją pocztą polową Legionów. Poczty polowe w czasie Pierwszej Wojny Światowej zajmowały się nadawaniem i doręczaniem korespondencji Naczelnego Komitetu Narodowego, I Brygady oraz wszystkich pozostałych formacji wojskowych na terenie Galicji i na wyzwolonych obszarach byłego Królestwa Polskiego. Duże znaczenie miał także kolportaż polskojęzycznej prasy, cieszącej się ogromnym zainteresowaniem wśród ludności polskiej. Znaczki wydawane przez pocztę legionową oraz napisy zamieszczane na stemplach i pieczętkach pocztowych miały także znaczenie propagandowe. Poczta w czasie Pierwszej Wojny Światowej zapewniła łączność zarówno pomiędzy osobami prywatnymi, jak i organizacjami politycznymi.

WIEŚCI Z KRAJU

◆ **EDUKACJA** Coraz mniej chętnych uczniów na politechniki. Uczelnie techniczne przyjmują coraz mniej kandydatów - wynika z danych Ministerstwa Edukacji. Skutek: uczelnie zamykają najbardziej niepopularne kierunki.

Coraz częściej przyjmują też uczniów słabych, którzy później zamiast naprawdę studiować, nadrabiają zaległości.

Z raportu o zatrudnieniu w Polsce, przygotowanego przez ekspertów Ministerstwa Gospodarki i SGH, wynika, że jedynie 14% studentów kształci się u nas na kierunkach technicznych (w Unii - średnio 26%). - Mamy paradoks: kandydaci nie interesują się elektrotechniką czy studiami na Wydziale Mechanicznym, po których bez problemu dostaną pracę.

◆ **Inflacja.** W październiku br. inflacja w Polsce wyniosła 1.6%. Była niższa o 0.2% w porównaniu z wrześniem br..

◆ **Preferencje partyjne** w listopadzie br. Liderem listopadowego sondażu CBOS jest PiS, na które głosowałyby 43% ankietowanych - o 16% więcej w porównaniu z wynikiem wyborczym. Na PO głosowałyby 28% badanych - to 4% więcej niż w wyborach. Kolejne miejsca zajmują: Samoobrona - 8% (spadek o 3%), LPR - 5% (spadek o 2%), SLD - 5% (spadek o 6%), PSL - 2% (spadek o 4%). Udział w wyborach zadeklarowało 59% ankietowanych. Sondaż przeprowadzono 11 - 14 listopada br..

◆ Na pytanie CBOS'u jak Polacy widzą sytuację w kraju 43% było niezadowolonych natomiast 38% uważało sytuację za dobrą.

Badanie przeprowadzono w dniach 11-14 listopada 2005 roku na reprezentatywnej próbie losowej 1026 dorosłych Polaków.

KOMUNIKAT KONGRESU POLONII KANADYJSKIEJ OKRĘGU OTTAWA 16.11.2005

W tym roku Polski Instytut Kaszuby obchodził dwudziestolecie swego istnienia. W tym długim okresie czasu Instytut brał udział w wielu pożytecznych akcjach i wydał książkę-album w języku angielskim o dziejach Kanadyjskich Kaszub. Wielokrotnie pomagał w sprowadzaniu profesorów i dziennikarzy z rejonu Kaszub w Polsce, w organizowaniu występów Zespołu Pieśni i Tańca z Kartuz, wspierał też materialnie wydawanie książek i nakręcanie filmów na tematy związane z Kaszubami. Obecnie przygotowuje wydanie Przewodnika (Guide) po terenie Kanadyjskich Kaszub.

To tylko małą częścią dokonań Instytutu. Niestety pokolenie, które Instytut założyło wykrusza się, a jednak cele Instytutu nie uległy zmianie: Kanadyjskie Kaszuby pozostaną kolebka polskiego osadnictwa w Kanadzie i jest to jedno z dziedzictw naszej Polonii, o które należy dbać i które należy pielęgnować.

Odkąd powstała organizacja "Wilno Heritage Society" Instytut bardzo serdecznie z nią współpracuje i pomaga, ale ich celem jest udokumentowanie pionierskiej przeszłości Kaszubów, a Instytut ma również obowiązek dokumentowania wkładu w tutejsze okolice emigracji powojennej, która przybyła na te tereny już ponad pięćdziesiąt lat temu.

Zwracamy się więc z apelem do wszystkich osób dla których te tereny stały się drogim sercu miejscem stałego lub wakacyjnego pobytu o zgłoszenie swej przynależności do Polskiego Instytutu Kaszuby.

Adres: Anna Żurakowska - Prezes P.O.Box 94, Barry's Bay ON. K0J 1B0, tel:(613) 756 2015

Nasze strony internetowe: www.kpk-ottawa.org/kaszuby

+++++
Kampania United Way 2005 wkracza w ostatni miesiąc. Jak co roku, efektem jej ma być zebranie pieniędzy na szeroki zakres inicjatyw charytatywnych, lokalnych, prowincjonalnych i ogólnokanadyjskich.

Wielu ofiarodawców na rzecz United Way nie wie, że mają prawo skierowania swojego daru pieniężnego na wybraną organizację charytatywną zamiast na generalny fundusz rozdzielany potem przez organizację United Way.

Zwracamy się z sugestią by skierować pieniądze, jakie planują Państwo przekazać do United Way na potrzeby Fundacji Dziedzictwa Polskiego, organizacji charytatywnej pracującej na rzecz Polonii. W tym celu należy wypełnić część "C" formularza United Way Gift Form (Other Canadian Registered Charity) w następujący sposób:

Polish Heritage Foundation of Canada BN 89097 6673 RR0001

✂----- dla osób pragnących wesprzeć Fundację Dziedzictwa Polskiego bezpośrednio -----

Chcę wesprzeć Fundację Dziedzictwa Polskiego w Kanadzie.

I would like to give my support to the Polish Heritage Foundation of Canada

\$25.00 \$35.00 \$50.00 \$100.00 Other/inne \$ _____

Imię i nazwisko / Name _____

Adres / Address _____

Proszę wystawić czek na

Please make cheque payable to

Polish Heritage Foundation of Canada

i wysłać na adres:

and mail it to:

Polish Heritage Foundation of Canada

World Exchange Plaza

P.O. Box 81008

Ottawa, ON K1P 1B1

Nie chcę by moje nazwisko opublikowane było na liście wspierających organizację

I do not wish my name to appear on a donors list