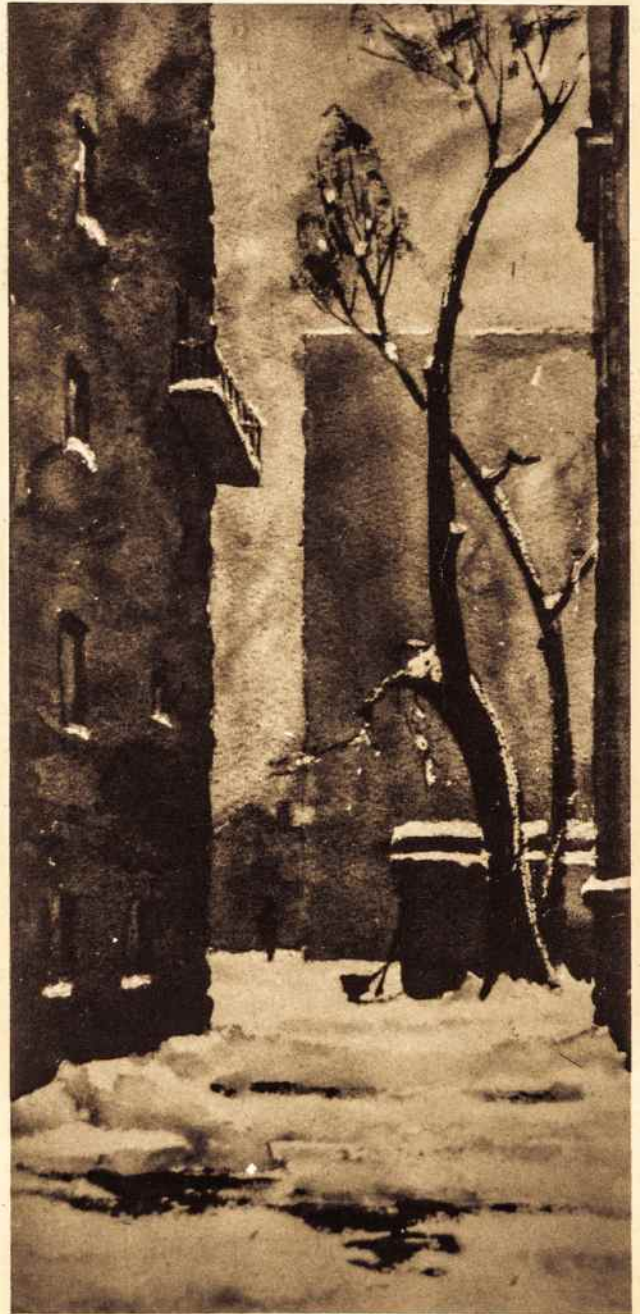


TECHNİKOS ŽODIS

1980
NO. 1



Isteigtas 1951 m.
Leidžia Amerikos Lietuvių Inžinierių ir Architektų S-gos
Chicagos Skyriaus Techninės Spaudos Sekcija.
Išėina kas trys mėnesiai.

Est. 1951
Published by American Lithuanian Engineers and Architects
Association, Inc. Chicago Chapter Technical Press Section.

Prenumerata \$6.00 U. S. metams
Studentams \$2.00 U.S. metams

PLIAS IR ALIAS ORGANAS

Yearly subscription — \$6.00 U.S.

SPAUDOS SEKCIJOS VADOVAS

A. Pargauskas

VYR. REDAKTORIUS

V. Jautokas
5859 So. Whipple St.
Chicago, Illinois 60629
Tel. (312) 778-0699

VYR. RED. PAVADUOTOJAS

G. J. Lazauskas
208 W. Natoma Ave.
Addison, Illinois 60101
Tel. (312) 543-8198

REDAKCIJINĖ KOLEGIJA

J. V. Danyš
Ottawa, Canada
Dr. S. Matas
Cleveland, Ohio
S. Bačkaitis
Washington, D.C.
V. Vidugiris
Los Angeles, Cal.

SKYRIŲ REDAKTORIAI

Dr. J. A. Bilėnas
Arch. A. Kerelis
V. Vintartas
V. Peseckas
V. Petraitis
R. Vaitys

REDAKCIJOS NARIAI

K. Burba
A. Didžiulis
P. A. Mažeika
J. Sakalas

TECH. REDAKTORIUS

J. Šlabokas

EKSPEDICIJA

M. Javys

ADMINISTRACIJA

Antanas Brazdžiūnas
7980 West 127 Street
Palos Park, Illinois 60464
Tel. (312) 448-4652

TURINYS

Prof. Vytauto Klemo veikla
užsienyje

Kaip atrodė Lietuva svečiui iš
Amerikos 1930 metais?

Lietuvos geležinkeliai

B. Stundžios knyga - Burės ir
Varikliai

Technikinė apžvalga

Mūsų mirusieji

Iš mūsų veiklos

J. A. BILĖNAS

JURGIS GIMBUTAS

JONAS PAPEČKYŠ

P. A. MAŽEIKA

V. PETRAITIS

L. BAJORŪNAS, V.P.,
ALGIRDAS IDIKA, V.V.

PETRAS KIRŠINAS,
ALGIRDAS IDIKA, V.S.

CONTENTS

Prof. V. Klemas' Activity
Abroad

Impressions of Lithuania for a
Guest from USA in 1930

Railroads of Lithuania

Sails and Motors - a Book by
B. Stundžia

Technical Review

Our deceased

Of our Activities

Techniniai numerį paruošė V. Jautokas

Kalbą taisė J. Masilionis

VIRŠELYJE Arch. Alg. Šalkauskio akvarelė.

Spaudė M. Morkūno spaustuve
3001 West 59th Street
Chicago, IL 60629

COVER Water color by arch. Alg. Šalkauskis.

TECHNIKOS ŽODIS **THE ENGINEERING WORD**

XXIX METAI

1980 SAUSIS-KOVAS

NR. 1 (167)

PROF. VYTAUTO KLEMO VEIKLA UŽSIENYJE

J. A. BILĖNAS

Dr. Vytautas Klemas, profesorius ir Remote Sensing centro direktorius Delaware universitete, jau kuris laikas bendradarbiauja su International Relations Komisija Vašingtone. Ta proga jam teko organizuoti eilę paskaitų ir vandenynų tyrimo kursų Azijoje, Pietų Amerikoje ir Afrikoje. Kelionės ypatingai pagausėjo 1978-1979 m. laikotarpyje, kada savaitinės pertraukos metu teko

tiesioginiai dirbti International Relations skyriuje. Paskaitų ir kursų pobūdis yra panašus į bibliografinę medžiagą, paprastai spausdinamą šiose Technikos Žodžio skiltyse. Todėl, norėdami su skaitytojais pasidalinti Dr. V. Klemo paskaitų temomis ir kelionių egzotišku maršrutu, duodame tos užsienio veiklos santrauką:

| DATA | VIETOVĖ IR (DALYVIŲ SKAIČIUS) | TEMA | SPONSORIUS | DR. V. KLEMO ROLĖ |
|---------------------------|----------------------------------|---|------------|-----------------------------|
| 9/1-11/1/76 3/1-4/1/78 | Poona India (16) | Remote Sensing of Coastal Processes | UNDP | Instructor and Organizer |
| 10/10-10/20/77 | Cairo, Egypt (22) | Coastal Dynamics Measurement Techniques | NSF | Instructor |
| 4/10-4/15/78 | Hyderabad, India (22) | Workshop on Remote Sensing of Water Resources | NSF-INT | Organizer and Instructor |
| 4/17-4/21/78 | Manila, Philippines (120) | Seminar on Use of Remote Sensing for Resource Development | UN | Instructor (Lecturer) |
| 4/28-4/30/78 | Seoul, Korea (25) | Remote Sensing of Coastal Processes and Resources | NSF | Instructor (Lecturer) |

| | | | | |
|--------------|---------------------------|--|--------------------------|----------------------------------|
| 8/7-8/18/78 | Lima, Peru (120) | Workshop on Remote Sensing of Coastal Resources and Environment (Oceanography Meteorology, Hydrology, etc.) | AID (ERIM) | Instructor (Workshop Leader) |
| 7/8-7/14/79 | Quito, Ecuador (60) | Workshop on Remote Sensing of Fisheries Resources and Coastal Processes | AID | Instructor (Workshop Leader) |
| 7/13-7/17/79 | Caracas, Venezuela (32) | Seminar on Oil Pollution and Environmental Monitoring | Venezuelan Government | Lecturer |
| 8/8-8/24/79 | San Jose, Costa Rica (34) | Four lectures on Remote Sensing of Fisheries Resources, Coastal Environment, Pollutants and Coastal Vegetation | NOAA/SG/INT | Organizer and Instructor |
| 9/24-10/5/79 | Mexico City (80) | Workshop on Coastal Zone Management | UN(UNESCO) | Lecturer |
| 4/20-4/22/80 | San Jose, Costa Rica (90) | Seminar on Remote Sensing in Coastal Resource Development | UN | Session Coordinator and Lecturer |
| 1975-79 | University of Delaware | Training provided to individual scientists from India, Spain, Turkey, Japan, Australia, Costa Rica and Venezuela | UNUN Foreign Governments | Organizer and Instructor |

KAIP ATRODĖ LIETUVA SVEČIUI IŠ AMERIKOS

1930 METAIS?

JURGIS GIMBUTAS

Retai pasitaiko užtikti knyga, parašytą kita-
taučio apie Lietuvą nepriklausomybės laikais.
Viena tokia, atrodo, reta knyga yra "An Excursion
to Lithuania", parašyta A.A. Sachs, žurnalisto iš
Pittsburgo. Šioje Hudson Bay Press leidyklos New
Yorke 1934 m. išleistoje knygoje yra 308 p. teksto
ir daug to laiko Lietuvos jo paties darytų
nuotraukų. Iš knygos gale pridėto vardyno
matyti, kad jam buvo žinomi tokie žmonės, kaip
dr. Mikas Bagdonas, Lietuvos pasiuntinybės
Washingtono sekretorius; E.J. Harrison, Britanijos
konsulas Kaune; dr. Edvardas Turauskas, Eltos
direktorius. Galimas dalykas, kad p. Sachs'as,
teigiamai parašęs apie Vytauto Didžiojo metų
Lietuvą, buvo kaip nors angažuotas Lietuvos
vyriausybės. To negalima susekti iš knygos
tekstų. Kaip žurnalistas iš užsienio, nors ir gimęs
Lietuvoje prieš I pasaulinį karą ir atvykęs
pamatyti savo tėviškę Žeimelį po 20 metų, jisai
buvo paglobotas Kaune. Po Lietuvą keliavo be
oficialaus palydovo, tik su savo pusbroliu.

Technikos Žodžio skaitytojams parinkau
tokias Sachs'o „Ekskursijos“ ištraukas, kurios
parodo 1930 m. statybas, pramonę, susisiekimą
Lietuvoje. Neišvengiau vienos kitos įdomesnės
žmogiškos scenos. Būtų įdomu patirti, ar kas nors
iš mūsų žurnalo skaitytojų yra matęs minimąją
knygą? Jinai nepaminėta Kantautų bibliografijoje
(1975 m.). Esu dėkingas Stasiui Santvarui už
Sachs'o knygos atradimą.

Ištraukas sudėjau iš eilės, nurodydamas
knygos puslapius. Verčiau iš anglų kalbos kiek
galima tiksliau.

Pirmojo pasaulinio karo metu Vokietija vežė
miško medžiagą iš Lietuvos. „Sakoma, kad
Vakarų fronte Prancūzijoje visi apkasai buvę
išremti Lietuvos miškų rąstais“ (p. 80).

„Tiksliai kalbant, Lietuva yra ekonomiškai
savarankiškas vienetas: žmonės visuomet pasiga-
mindavo pionieriškai, ko jiems reikėjo. Jie patys
pasistato ūkinius trobesius ir užsidengia stogus
šiaudais. Pasidaro sau vežimus, ūkinius padargus
ir baldus. Išsimūrija krosnis ir pasidaro batus.

Nežiūrint to, Lietuva jau išplėtė prekybą su
kitomis valstybėmis. Eksportuoja medienos per-
teklių, garsiuosius Lietuvos linus, pieno produk-
tus, javus, galvijus ir kiaulieną. Daugiausia
Lietuvos eksporto perka Anglija“ (p. 85).

„90% taxi automobilių Kaune yra Amerikos
gamybos. Veždamas svečių akmenimis grįsta
gatve, šoferis informavo, kad artimoje ateityje
Kauno gatvės būsiančios išasfaltuotos, kaip
Amerikoje. Ir tiesa: kitą dieną mačiau asfaltuojant
Laisvės alėjos dalį, padengiant asfaltu akmeninį
grindinį. Kokios puikios medžių eilės rikiuojasi tos
svarbiosios gatvės viduriu!“ (p. 87).

„Pasiėmęs Lietuvos telefonų knygą, užtikau
savo gimtąjį Žeimelio miestelį. Radau, kad jisai
klesti, nes turi 13 telefonų, o tada, kai palikau jį
1910 m., tebuvo vienas grafo Lievano telefonas“
(p. 90).

„1930 m. Kauno namų statyba buvo pačiame
augime. Susitikau kelis Amerikos lietuvius, nekil-
nojamojo turto pirklius, kurie statė amerikietiškus
namus pardavimui arba investavimui. Daug senų
namų buvo moderniškai atnaujinami. Modernūs
krautuvių fasadai pakeitė senuosius. Vandentiekis,
kanalizacija, naujos mokyklos, nauji rūmai
Lietuvos Bankui ir kiti viešieji pastatai buvo
pastatyti per paskutinį dešimtmetį. Seni mediniai
šaligatviai pakeisti betoniniais. Buvusį galvijų
turgų pakeitė graži miesto aikštė“.

„Dabar Kaunas yra kultūrinis krašto centras.
Turi universitetą, muzikos konservatoriją, meno
mokyklą, puikią operą ir tris muziejus. Vienas iš
jų yra Karo muziejus su Lietuvos istorijos
pavaizdavimu. Pramonės įmonės gamina metalo,
tekstilės, tabako prekes, muilą, degtukus, avalynę
ir kitokius gaminius.“

„Lėktuvai nuolat skrenda virš Kauno, kaip
virš kitų Europos sostinių. Įsitikinau, aplankęs
modernius angarus ir aerodromą, kad lietuviai ir
šioje srityje neatsilieka. Lietuviai daug pasiekė ir
atliko per tokį trumpą laiką“ (p. 94).

„Modernūs amerikietiškos gamybos autobu-
sai pakeitė senuosius arklinius tramvajus gatvėse“
(p. 98).

„Kaunas yra Lietuvos komercinis centras. Jis aprūpina prekėmis visus provincijos miestus ir kaimus. Atsilankymas vieninteliame avalynės fabrike Kaune parodė man, kad tas fabrikas buvo visais atžvilgiais modernus. Jie naudoja amerikietiškas mašinas ir amerikietišką gamybos sistemą, pagamindami kasdien po 300 porų batų. Ponas S. Falkovskis, savininko sūnus, negailėjo nei laiko, nei pastangų aprodyti man savo tėvo fabriką su dideliu pasididžiavimu. Atsilankymo pabaigai apžiūrėjom jo modernius namus prie fabriko. Ir tie namai buvo amerikietiški visose detalėse. Antras savo dydžiu avalynės fabrikas yra Šiauliuose (rašoma: in Siauliai)“ (p. 100).

„Kaune prie kiekvieno namo yra gyventojų pavardė. Naktimis tos iškabėlės yra apšviestos. Senojoje miesto dalyje, kur dar nėra elektros, žibalinė lempa naudojama apšvietimui. Prie namų statybų dirba ir moterys... Darbininkai maišė betoną, nešiojo plytas, skiedinį(mortar) ir kitas medžiagas. Stebėjau vyrą, nešantį 36 dideles plytas ant savo nugaros į trobesio viršų. Vyrams darbininkams mokėjo po 5 litus dienai, moterims po 3 litus“ (p. 105).

„Kauno gatves valo moterys, pirma sulaistydamos daržų laistytuvais ir žarna, po to šluodamos namie dirbtomis šluotomis (rašo: „šluota, home made brooms)“

„Kur tik nenuėdavau, kauniečiai klausdavo manęs su pasididžiavimu: „Ar tamsta matei mūsų du naujus plieninius tiltus per Nemuną ir Viliją?“ Tiedu tiltai buvo pradėti statyti 1927 m. ir baigti per dvejus metus“ (p. 107).

„Radijo savininkams reikėjo turėti leidimus (licenses)“ (p. 108).

„Parodoje (jubil. Vytauto Didžiojo metų) buvo rodomi amerikietiški automobiliai ir amerikietiškos ūkinės mašinos... Ypatingai puikūs buvo Lietuvos odos pramonės rodiniai. Saldainių ir šokolado firmos Birutė, Tilka, Rūta ir kitos užėmė svarbią vietą. Jos dalino savo gaminių pavyzdžius veltui. Ir Wolfo - Engelmano bravoras vaišino lankytojus alumi veltui“ (p. 112).

„Turiu prisipažinti, kad palikau sostinę (Kauną) su geresniais įspūdžiais, nei tikėjausi atvykdamas“(p. 139). Kitose knygos vietose A.A. Sacks'as aiškina, kad Kaunas yra laikinoji sostinė, o Vilnius okupuotas Lenkijos, sulaužius Suvalkų sutartį su Lietuva.

Panevėžyje pirmieji autoriaus įspūdžiai buvo iš viešbučio lango: „Pastebėjau, kokia nauja ir švari (spick-and-span) turgaus aikštė. Nuostabus

faktas, kad tasai miestas padaręs daug pažangos Lietuvos valdžioje... Patyriau, kad valdžia ketino nugriauti didelį ketvirtainį trobesį turgavietės centre, kad pagražintų aplinką. Bet savininkai laimėjo, sutikdami patys atnaujinti ir pagražinti turgavietę“ (p. 142/143). Indų krautuvėje tasai keliautojas nusipirko „a few Lithuanian-made articles as souvenirs“. Užrašyta tokia kasdienybės detalė: Panevėžio biznieriai susitardavo su kirpėju už dvylika litų mėnesiui apkirpti du kartus ir nuskusti dešimtį kartų.

Negalėdamas rasti gero automobilio Panevėžyje, nes būta sekmadienio, p. Zaksas gavo išsinuomoti su šoferiu 1925 metų amerikietišką automobilį, atsieit, „seną“, o tik 5 metų senumo. Nuvažiavo į Žeimelį, savo tėviškę, paliktą prieš dvidešimtį metų. Rado giminių ir pažįstamų. Iš ten pasileido į didesnę kelionę kartu su nauju pažįstamu, p. Kaplanu, išvežiojančiu prekes krautuvėms. Šį kartą nauju žibančiu automobiliu. Autorius pastebėjo: „Buvau įsitikinęs savo kelionėse, kad lietuviai yra taikūs žmonės, ir kad Lietuva yra saugus kraštas keliauti“ (p. 160).

„Važiuodamas pro Linkuvą, buvau nustebintas miesto pažanga. Buvo betoniniai šaligatviai, daug telefono ir telegrafo stulpų. Miesto aikštėje stovėjo keli automobiliai ir vienas motociklas. Aikštė ir gatvės buvo išgrįstos akmenimis, ir tenai buvo net elektros apšvietimas ir autobusai“ (p. 162). Dar apie Žeimelį: katalikų bažnyčia buvo įsikėlusį naujus varpus, o kiek vėliau, jau autoriui grįžus Amerikon ir rašant šią knygą, buvo gauta žinia apie elektros įvedimą. Ir Žeimelis atkreipė keliautojo dėmesį savo naujais betono šaligatviais, komunikacijos stulpais ir pora naujų trobesių priešais paštą. Centrinėje aikštėje plėvesavo nauja Lietuvos vėliava. Jau pastatyta naujas viešosios mokyklos pastatas ir kitas hebraiškai mokyklai, taip pat remiamai Lietuvos valdžios. Tarp kitų nuotraukų įdėta melioracijos darbų fotografija, rodanti upelio ištiesinimą ir pagilinimą ties Žeimeiliu.

Pašvitinio miestelis nuvylė keliautoją savo pirkimomis ir šiaudiniais stogais, lyg koks kaimas. Tačiau ir čia klestėjo prekyba. Pasipildę gasolino Joniškyje, keleiviai pasiekė Žagarę. Čia p. Zaksas buvo nustebintas „barber shop'o“ jau nebe amerikietiška tvarka: jam skuto barzdą moteris. Kuršėnuose keliautojai buvo maloniai nustebinti lietuvišku vaišingumu („We, in some parts of America, might well take lessons in hospitality from the Lithuanians“, p. 207). O tas vaišingumas

buvo toks, kad vidurnaktį prižadintas nepažįstamas Kuršėnų gyventojas pakilo iš lovos ir palydėjo keleivius iki viešbutėlio, kur jie be kalbų gavo nakvynę. Pakeliui į Vieškinius jie patyrė apie naują žemės ūkio mokyklą, pastatytą buvusiam grafo Gruzinskio dvare. Vieškiniuose teko susitikti su išradėju, bandančiu parduoti savo išrastą "perpetual motion" motorą Edisono kompanijai Amerikoje... Jauna moteris pasididžiūdama aprodė savo moderniškai įrengtą alaus pilstymo įmonę ir šaldomus sandėlius. Jinai pareiškusi, kad „mūsų Amerika yra štai čia - pragyvename gražiai“.

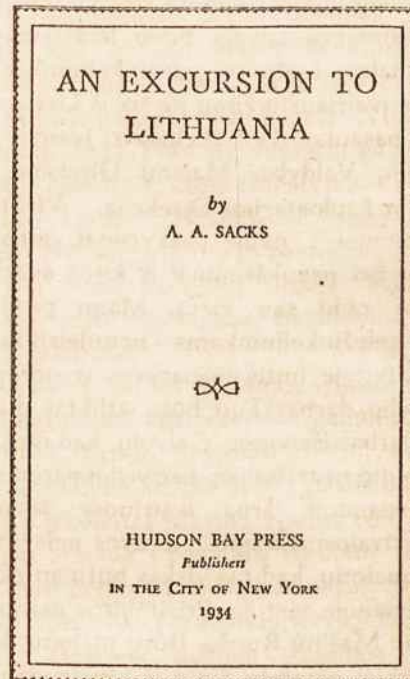
Mažeikiai ypatingai patiko mūsų svečiui iš Amerikos: „Bendras miesto charakteris įtikino bent tą vieną turistą, kad čia gyvenama pažangių žmonių. Daug naujų namų pakeitė senuosius, sunaikintus pasauliniame kare. Pagrindinė gatvė buvo daug platesnė už kitų matytų miestelių gatves. Matėsi naujos ir modernios krautuvės. Sustojome viešbutyje su dideliais ir švariais kambariais, su ypatingai geru patarnavimu. Vakare aplankėm kiną. Kaina du litai pirmoje klasėje (salės gale), pusantro lito už II klasę ir „trys ketvirčiai lito“ priekinėse eilėse. Tai buvo amerikietiškas tylus filmas su lietuviškais, rusiškais ir vokiškais parašais“ (p. 214). Toliau keliaudami, vyrai sustojo Plungėje, kur vienintelio viešbučio restorane patarnavo savininkės dvi gražios dukterys. Pakeliui į Raseinius autorius pastebėjo žemaičius dėvint medines klumpes. „Ši apygarda yra žinoma kaip Žemaičiai (Lowland) - miškingas kraštas, garsus savo mediniais išdirbiniais“ (p.218). Rietave gavo gasolino ir alyvos automobiliui su amerikietišku kompanijų ženklu. Nemačkščiai buvo pasipuošę vėliavomis, žalumynais ir gėlėmis procesijai. Už Raseinių, deja, sugedo jų automobilis. Gavo nakvynę pas vaišingus ūkininkus. Vaišino vyšniomis, pienu, sūriu, kiaušiniams ir gera skoninga juoda kaimiška duona. Pusryčiams davė arbatos su „krupniku“. Teko grįžti į Kauną autobusu, o p. Kaplano automobilis buvo nuvilktas į dirbtuvę. Kaune autorius užsuko į „J. Dimensteinas' store“ foto filmų.

Pakeliui į Rygą traukiniu p. Zaksas sustojo Šiauliuose. „Pirmas dalykas, ką pastebėjau, buvo bažnyčios bokštas, tariamai aukščiausias Lietuvoje. Tai jau nebe tie Šiauliai, kaip prieš dvidešimt metų. Gatvės daug švaresnės, modernūs mūriniai trobesiai pakeitė senuosius, karo sugriautus. Šis miestas nukentėjo kare daugiau už kitus Lietuvos miestus. Čia kariavo princas Lievan ir Bermontas, rusiškieji baltai, mėgindami atplėšti teritoriją iš

lietuvių. Radau "up-to-date" viešbutį už nuoseklią kainą... Miesto aikštėje stovėjo palapinė cirkui, ką tik atvykusiam iš Rygos. Ėmė po litą už "greatest animal show on earth. B'gosh!"

Šiauliuose yra dvi didžiausios odų pramonės įmonės ir antras savo dydžiu avalynės fabrikas Lietuvoje. Buvau painformuotas, kad Lietuvos valdžia perimanti tas odos įmones. Čia yra ir didžiausia ir seniausia sinagoga, iš dalies apgriauta karo metu. Dabar atstatoma daugiausia su Frenkelių, odos pramonininkų, parama... Pasisamdžiau vežiką aplankyti savo pusbrolių kareivinėse už miesto" (p. 228/229).

Pro Rygą, vargais negalais gavęs Lenkijos konsulato vizą, p. Zaksas nuvyko į "Lithuania's ancient capital Vilnius - Vilno" - some call it "The Jerusalem of Lithuania" (p. 255). Čia jam teko nusivilti viešbutiu: "I wondered why the City of Vilno with double the population of Kaunas (Kovno) didn't have the hotel accomodation of the Lithuanian temporary capital. But the mistery was soon cleared up for me. Poland does not care to put much money into Vilno or improve the streets and dilapidated houses, for they know that sooner or later they will have to return it to the Lithuanians" (p. 257). Nepatiko svečiui iš Amerikos, kad Vilniuje policininkas neleido fotografuoti, o Lietuvoje niekas netrukdė.



LIETUVOS GELEŽINKELIAI

JONAS PAPEČKYS

Šie prisiminimai liečia Lietuvos geležinkelius. Daug laiko praslinko nuo anų darbo dienų, o atmintis vis kas kartas mažėja. Kadangi čia po ranka svarbesnių duomenų bei užrašų visiškai neturiu, tai pateiksiu ką prisimindamas.

Nors prabėgo jau apie 40 metų ir sunku viską tiksliai prisiminti, bet noriu pasidalinti įvairiomis mintimis su skaitytojais, darbo draugais bei kolegomis. Tikiuosi, kad dar daug yra gyvųjų tarpe bendradarbių, išsiblaškiusių po įvairius kraštus. Šis mano trumpas prisiminimų straipsnelis gal kaip tik paskatins šios srities įvairius tarnautojus bei kolegas pateikti daugiau smulkesnių žinių iš šios darbo srities.

Mano trumpas pasiūlymas bei sumanymas yra, kad būtų išleistas nors mažo formato leidinėlis, pavadintas „Lietuvos geležinkeliai“. Medžiagos, galvoju, tokiam leidineliui netruks. Tai būtų labai naudingas, gražus, drauge ir brangus prisiminimas 60 metų sukakčiai paminėti. Nepriklausomybės laikais buvo leidžiamas šiuo vardu žurnalas „Lietuvos geležinkelininkas“. Ten rasdavome įvairiausių žinių ne tik iš Lietuvos, bet ir iš viso pasaulio. Ten skelbdavo įvairias žinias Geležinkelių Valdyba, Mašinų Direkcija, Kelio Tarnybos ir Eksploatacijos Direkcija. Visi tarnautojų priėmimai, nauji paskyrimai, tarnautojų perkėlimai bei paaukštinimai ir kitos svarbesnės žinios ten rado sau vietą. Mano pasiūlymas kolegoms geležinkelininkams - nenuleisti rankų, o artimoje ateityje imtis iniciatyvos ir organizuoti šio leidinėlio darbą. Tuo būtų atliktas didelis ir brangus darbas išėvijoje. Galvoju, kad niekas nuo šio pasiūlymo neatsisakys, bet visi jį parems. Daug rašoma spaudoje arba įvairiuose žurnaluose paskirais straipsniais apie Lietuvos geležinkelius, bet būtų malonu, kad tas viskas būtų sutraukta ir aprašyta vienoje vietoje. Prisimintos mano žinios lies Kauno Mašinų Ruožą. Būtų malonu, kad kiti bendradarbiai pateiktų žinių iš kitų ruožų, Kelio Tarnybos, Eksploatacijos bei panašiai.

Pirmasis Lietuvoje geležinkelis Kaunas-Virbalis pradėjo kursuoti 1861 m. Bendrai geležinkeliai buvo Rytų Europos ir Vakarų Europos, kurie skyrėsi vien tik pločio sistema. Lietuvos geležinkeliai nepriklausomybės laikais priklausė Vakarų pavadinimui, kurių plotis buvo 1435 mm, o Rytų Europos - platesni.

Taip pat noriu patikslinti vieną žinutę „Technikos Žodyje“, (3/153 1976 m. Liepa-Rugsėjis, 4 puslapis). Gal per neapsižiūrėjimą ar apsirikimą P.A. Mažeika ir L. Kačinskas rašo „Lietuvos susisiekimo problemose“, kad No. 23 Kazlų-Rūda-Pavilkija vokiečių pratiestas siaurasis geležinkelis miško žaliavos transportavimui buvo 600 mm pločio. Prie to turi būti dar pridėta Pavilkija-Jūrė. Kaip Kazlų-Rūdoje taip pat ir Jūrėje kursavo siaurieji garvežiai 600 mm pločio. Iš Kazlų-Rūdos per Pavilkiją transportas atėdavo į Jūrę. Tam buvo pastatytos specialios medinės rampos Kazlų-Rūdoje ir Jūrėje pakrovimui miško žaliavos į plačiuosius geležinkelius išvežimui į užsienį. Šios buvusios medinės rampos išsilaiškė iki Lietuvos nepriklausomybės laikų, ir tik pradėjus joms smarkiai pūti, buvo nugriautos.

Noriu pateikti šiek tiek žinių, kaip patekau į geležinkelių tarnybą, nors prieš karo tarnybą gana gerai buvau su jais susipažinęs.

Karo tarnybą teko atlikti Geležinkelių kuopoje Radviliškyje, kaip buvusiam geležinkelininkui. Baigiant mokomojo būrio traukos tarnybos klasės kursą, įgydamas garvežio vedėjo padėjėjo specialybę. Atlikau šioje srityje praktikos darbus, šiuose maršrutuose: Radviliškis-Kaunas, Radviliškis-Pagėgiai, Radviliškis-Šiauliai, Radviliškis-Obeliai, (Eglainė, Latv.) Radviliškis-Klaipėda. Baigus šią visą praktikos darbų eigą, reikėjo laikyti Geležinkelių valdyboje pakartotinus egzaminus (Kanto g-vė 17, Kaunas). Tarnybai gauti geležinkeliuose padaviau prašymą. Iki atėjo pašaukimas praėjo 4 metai, nes vis nebuvo vietos. Iki pašaukimo teko dirbti kitose vietose - T.M.

Marijampolės sunkiųjų darbų kalėjime jaun. prižiūrėtoju. Tuo metu kalėjimo viršininku buvo atsargos kapitonas Meškauskas. Vėliau persikėliau į K.A.M. Artilerijos ginklų dirbtuves Šančiuose. Dirbtuvių viršininku buvo pulk. Katche, vėliau pulk. Birutavičius. Perkėlus ginklų skyrių į V-tą fortą, po kurio laiko gavau šaukimą į Geležinkelių tarnybą. Bandomasis darbas teko atlikti Centrinėse geležinkelių dirbtuvėse. Dirbtuvių viršininkas buvo inž. Avižonis. Patikrinti sveikatos stovį buvau pasiūstas pas geležinkelių gydytoją. Jo viršininkas buvo gydytojas Rudis.

Tuo metu Lietuvos Geležinkelių valdyba buvo nupirkus naujas mašinas tikrinti sveikatą, kaip akis, klausą, nervus, širdį ir t.t. Visokiausi birbimai, užimai, šviesų gesinimai, važiavimas nervų kreivėmis elektros srove, apskaičiavimai važiavimo pavojingos vietos, viskas spaudant tam tikrus mygtukus. Baigęs šią visą ceremoniją, išėini iš tamsių kambarių kaip „naujai gimęs“ ir lauki pranešimo, ar tinkamas ar ne. Po šios „pragariškos“ ceremonijos buvau priimtas ir paskirtas į Kauno Mašinų ruožą, mašininko padėjėju su teisėmis valdyti garvežį, išlaikius tam egzaminus.

Tuo metu Kauno Mašinų ruožo viršininku buvo inž. J. Matyckas. Teko prisistatyti Mašinų ruožo budėtojui (depo). Iš karto buvau paskirtas Kauno ruože manevrams, vėliau teko dirbti kelyje. Kiekvieną dieną vakare turi eiti pas depo budėtoją pasitikrinti paskyrimo su kokiu garvežio numeriu, kur ir kada turi išvykti. Anksčiau prieš išvykstant turi atvykti ir apsirūpinti paskirtą garvežį tepalu, žibalu, kuru, vandeniui ir t.t. Kiekvienam garvežiui skirtai kelionei buvo skirta norma kuro. Už sutaupas kuro, tepalo ir žibalo buvo mokomos premijos, užtat kiekvienas mašininkas su padėjėju stengdavosi padaryti sutaupas.

Traukinį sudaro ir sustato manevruojantieji garvežiai pagal Tvarkymo skyriaus nurodymus. Garvežį skiria Mašinų ruožo budėtojas (depo). Garvežį prie traukinio prisikabina mašininkas, patikrina oro stabdžius, ar viskas tvarkoje. Po to stoties viršininkas duoda keliolaidą ir išleidimo signalą traukinio išvykimui. Po kiek laiko toks „ceremoniškas“ darbas pabodo. Prašiau pakeitimo tarnyboje, pasilikti dirbti Mašinų ruože prie garvežių pataisos bei įvairių darbų. Ruožo viršininkui inž. A. Svoleliui tarpininkaujant, buvau Geležinkelių valdybos perkeltas laikinai, pagerinimui sveikatos stovio, dirbti ruožo ribose mechaniku, stabdžių brigados vadovu, nes garvežį ir

stabdžius buvau gerai išstudijavęs dar kariškos tarnybos laikais. Be to, visi geležinkelių tarnautojai kas treji metai turėdavo laikyti patikrinamuosius egzaminus.

Kiekvienas garvežys turėdavo metrikacijos knygą, kurioje žymimas garvežio numeris, pagaminimo data, svoris, pajėgumas tonomis traukos svorio, katilo spaudimas atmosferomis (ATM), fabriko pavadinimas ir t.t. Garvežiai yra su tenderiais ir be tenderių. Garvežiai su tenderiais sujungti specialiu varžtu su įtemptomis lingėmis ir atsargos traukomis.

Garvežys susideda iš trijų pagrindinių dalių: rėmai, katilas ir judomos dalys. Garvežiai taip pat būna su bėgūnėliais ir be jų. Bėgūnėliais vadinama priešakyje mažieji ratai. Garvežių kuryklos sienos varinės medžiagos su dūmovamzdžiais, kurie plieninės medžiagos abiejuose kuryklos galuose užbortuojami ir valcuojami dėl bent kokio praleidimo garo ar vandens. Be to, kiekviena kurykla turi du atsarginius specialius kamščius - varžtus. Kamščiai tarnauja perdegimui kuryklos. Kamščiai patikrinami ir pakeičiami garvežio plovimo metu šaltame stovyje, ir juose pažymima pakeitimo laikas. Garvežiui padarius nustatytą bėgos kilometrų skaičių, skiriamas garvežio plovimas. Plovimo metu dalyvauja mašininkas ir padėjėjas, taip pat prižiūri pataisos darbą bei plovimą, apžiūrima cilindrai bei sklandžiai ir pakeičiami susidėvėję cilindrai bei sklandžių žiedai. Be to, dažniausiai priešabruojamas mašininko čiaupas, kad nebūtų oro praleidimų. Stabdžių mašininko čiaupas yra Knorro ir Westinghauso, kurie skiriasi paskirstymo dalimis. (Vokiečių-rusų karo metu 1941-1944 m. vokiečių garvežių buvo su trimis cilindrais, kurie išdėstyti ant vedamosios ašies 120 kampu.) Mašininkas, grįžęs iš kelionės, garvešio Nr. knygoje įrašo pastebėtus trūkumus. Ši knyga būna budėtojo žinioje. Visas atliktas pataisos ruožo viršininkas, tikrindamas garvežių knygas, pasirašo.

Darbams atlikti bėgamos pataisos garvežiams, amatininkai suskirstyti brigadomis: stabdžių, armatūros, katilų, judėjimo ir t.t., kurie pagal skirtą specialybę atlieka skirtą darbą bei einamąją pataisą. Kiekvienas Mašinų ruožas turi papildomai sudarytą brigadą - pagalbos traukinį. Bet kokiam atsitikimui įvykus, siunčiamas pagalbos traukinys su tam specialiai paruoštais įrengimais: kranais, blokais, atsargos dalimis pagalbos reikalams. Kiekvienas mašininkas, vykdamas su paskirtu jam

garvežiu, turi žinoti svarbiausia: neapkrauti garvežio traukos pajėgumo tonažo, jo nesugadinti.

Garvežių stambesnė pataisa vadinama pakila. Garvežio pakilos metu, kuri atliekama pačiame ruože, apžiūrimos nuodugniai buksos, aptekinami išsidėvėję ratai, apžiūrima tvarkiklio galvutė, pakeičiamos inžektorių susidėvėję dalys, priešabruojamas mašininko čiaupas, pakeičiami guoliai grąžulams, jeigu reikalinga, valciuojami dūminiai vamzdžiai, patikrinamas katilo spaudimas šaltu vandeniu, virš numatyto spaudimo duodama 5 ATM daugiau. Pavyzdžiui, katilo spaudimas karštame stovyje 12 ATM, šaltame duodama 17 ATM.

Garvežio kapitalinė pataisa atliekama Geležinkelių centrinėse dirbtuvėse. Po to daromas bandomasis važiavimas. Buvusiam Kauno Mašinų ruožo viržininkui inž. A. Svoleliui padedant, bandysime drauge pateikti daugiau smulkesnių žinių iš esamųjų riedmenų. Teko aptarnauti Kaunas-Virbalis, Kaunas-Kazlų-Rūda-Šeštokai-Alytus, Kaunas-Vievis, o vėliau iki Vilniaus, Kaunas-Radviliškis, Kaišiadorys-Jonava, kuris buvo retai naudojamas prekėms pervežti. Dvi poros greitųjų traukinių, kuriuos aptarnavo Kauno Mašinų ruožas, būtent, Kybartai-Kaunas-Radviliškis-Šiauliai-Joniškis, kur greitojo traukinio sąstatą perimdavo latviai, o Kybartuose - vokiečiai. Tokios kelio ribos naudojo garvežio paskirtį, seriją ir numerį. Greitieji keleiviniai garvežiai buvo tik penki (1-6). Keleiviniai greitieji garvežiai su dviem bėgūneliais, serija GP nuo 21-26 (Fab. Škoda), greitis 130 km per valandą, kurių buvo tik šeši. Keleiviniai garvežiai nuo 61-68, kurių buvo tik septyni, važiavo 100 km per val. Lengvo tipo garvežiai keleiviniai be atskiro tenderio, o tenderis įjungtas į tą patį rėmą 101-104 ar 106. Dar buvo porą lengvo tipo garvežių su vienu ratu iš Klaipėdos. Prekinių garvežių, kurių numeriai 301 - 327, buvo apie penkiolika, pagaminti fabriko Škoda. Dar buvo ir prekinių garvežių su vienu aukšto spaudimo cilindru „compound“. Juos vadindavo P.O., kurių numeriai 401-425, o jų greitis 48-60 km per val. Jų darbe nedaug naudota. Manevrinių garvežių numeriai 701-715, bet jų tik trys naudota, o kiti buvo kituose ruožuose. Pora buvo Kybartuose skirti manevrams. Marijampolėje cukraus gamybos metu dirbo manevrinis garvežys. Jonavoje ir Kazlų-Rūdoje buvo lokomotorai. Kauno mašinų

ruože, elektros stoties kieme, atsargoje stovėjo keliolika P.O garvežių. Taigi Kauno mašinų ruože priskaitoma su rezervu 55, o gal būt ir daugiau garvežių, nes sunku prisiminti po tokio ilgo laiko. Viso Lietuvoje, kiek prisimename, 1938 m. gale buvo 212 garvežių, kurie skirstėsi į šias rūšis: keleiviniai, prekiniai ir manevriniai. Atatinkamai pagal ruožo dydį ir reikalą visi garvežiai buvo suskirstyti į veikusius ruožus.

Kauno Mašinų ruože buvo naudojamos keleiviams vežioti Kaunas-Klaipėda keturios automotrisos su keturiais aširačiais ir dviem dizelio motorais, Kaunas-Vievis ir Kaunas-Alytus aštuonios automotrisos, Kaunas-Virbalis su dviem aširačiais. Automotrisų skuba buvo 70 km per val. Visos automotrisos buvo pirktos Austrijoje (jeigu neapsirinku). Jos gražaus sudėjimo, baltos kaip „gubės“. Kauno Mašinų ruože buvo remontuojami ne tik garvežiai, bet ir keleiviniai vagonai, kuriems buvo reikalinga nedidelė pataisa. Stambesnė ar pagrindinė garvežių ir vagonų pataisa buvo atliekama Kauno Geležinkelių Centrinėse dirbtuvėse.

Ruožuose garvežio bėgamoji pataisa buvo vertinama po 1000 km nueito kelio, jos vertė 1924 m. - 197 litai, 1928 m. 128 litai ir 1937 m. jau tik 70 litų. 1924 m. beveik visi garvežiai buvo, imant vidurkiu, 15 metų senumo. Pasenę, susidėvėję garvežiai reikalaujavo didesnės pataisos, o jų kaina buvo aukšta. 1937 m. dauguma garvežių buvo ne senesni kaip 4-8 m., todėl bėgamosios pataisos kaina buvo žymiai mažesnė. 1924 m. turėta daug pasenusių garvežių, kurie būdavo išmontuojami į laužą

Kauno Mašinų ruože dirbančių skaičius 1938 m. buvo daugiau kaip 300 žmonių. Esant netikėtumams, Centrinės geležinkelių dirbtuvės paskolindavo darbininkų. Netekus Klaipėdos krašto, darbininkų skaičius padidėjo. Karo metu dirbančiųjų skaičius paaugo iki 1000.

Normaliose sąlygose minėti 300 žmonių pasiskirstė į šias grupes: sargai, grąžos rato aptarnautojai, garvežių katilų plovėjai, šlago valytojai, ruožo visų vandentiekių aptarnautojai, poilsio kambarių tvarkytojai, lokomotoristai, elektros stoties tarnautojai, mechaniko skyriaus įvairių staklių darbininkai, kalviai, liejikai, garvežių bei vagonų šaltkalviai, automotrisų staliai, dažytojai, vagonų tikrintojai, vagonų valytojai-plovėjai, skyrių meistrai, tabelininkai, budėtojai,

mašininkai, maš. padėjėjai, automatrisų šoferiai, raštininkai, buhalteriai, viršininkai ir kiti neišvardinti.

Garvežių mašininkai buvo suskirstyti pagal patirtį ir sėkmę darbe į I, II ir III eilės. Mašininkų padėjėjai I ir II eilės, I eilės su teise valdyti garvežį. Mašininkų bei padėjėjų Kauno mašinų ruožas turėjo nuo 65-75 asmenų. Prie garvežių bėgamos pataisos kiekvienoje specialybės grupėje dirbo nuo 5-8 ir daugiau asmenų, žiūrint atliekamo darbo. Karo metu net iki 16 asmenų skyrių meistrai surasdavo darbo, o kartais net tekdavo dirbti viršvalandžius. Lietuvos geležinkeliuose su mėnesiniu ir valandiniu atlyginimu, bendrai paėmus kelių metų vidurkį, dirbo apie 7,800 asmenų (skaičius apytikris pagal buvusią statistiką). Prie kelio statybos ir jo taisymo žymiai daugiau žmonių dirbo su valandiniu atlyginimu negu mėnesiniu. Kauno Mašinų ruožas dėl savo geografinės padėties ir kaip laikinoji sostinė labiau buvo apkrautas keleiviniais traukiniais. Tas parodo, kad keleiviams pervežti buvo naudojamos moderniškios gražios automatrisos, o jų kituose

ruožuose nebuvo. Kiti mašinų ruožai, būdami arčiau Klaipėdos uosto, buvo daugiau apkrauti prekiniais traukiniais pervežimui įvairioms prekėms į Klaipėdos uostą ir iš uosto. Visas darbas buvo atliekamas traukiniais.

1938 m. Kauno Mašinų ruožui Geležinkelių valdybos paskirti šeši greitieji garvežiai, kurie buvo prisitaikyti prie greitojo traukinio skubos (Kybartai-Kaunas-Joniškis). Šio tarptautinio traukinio skubą reikėjo palaikyti 110 km. per val., pagal tarptautinį susitarimą. Kauno Geležinkelių centrinėse dirbtuvėse pagal numatytus planus buvo statomi pašto багаžo pusvagoniai, platformos, vagonai, keturašiai su vagonėliais, kurie bandymo metu veikdavo labai gerai. Buvo užsiamota naudotis savo gamyba, sumažinant pirkimą užsienyje.

Kauno Mašinų ruože dirbau prie šių viršininkų: inž. R. Matycko, inž. Alf. Sotelio, J. Virškevičiaus.

Laukiu atsiliepiant visus geležinkelininkus į šį mano prisiminimą, jį patikslinant arba daugiau suteikiant smulkesnių žinių.

B. STUNDŽIOS KNYGA - BURĖS IR VARIKLIAI

P. A. MAŽEIKA

Pirmoji Stundžios knyga apie sportinę laivinkystę išėjo 1952 metais. Tai buvo gera šios šakos pradinė techninė literatūra, nors knygos terminų žodynas buvo tik labai nedaug lietuviškas. Tačiau buvo drąsus mėginimas, kuris paklojo

grandinę sekančiam, žymiai geresniam, pilnesniam ir lietuviškesniam darbui. Rašyti lietuviškai apie jūrininkystės techniką, be abejo, nėra lengvas darbas, nes terminai čia svarbūs ne vien daiktavardžiuose, bet ir gerokoj daly veiksmažodžių, o

viso to mūsų rašytinėj kalboj beveik nebuvo. Žvejai turėjo savo žvejybinę kalbą, pasisavindami pusiau vokiškus žodžius, nors buvo ir gražių lietuviškų terminų, bet tuo tarpu težinome tik nuotrupas, nes niekas sistematingai ir pilnai lietuviškos žvejybinės kalbos neištyrė, o dabar, tur būt, jau per vėlu. Nuo amžių žvejyba besivertę lietuvininkai Labguvos ir bendrai Kuršmarių aplinkumoj liko išblaškyti Vokietijoj ir kasdien ta kalba kalbėjusių mažai bėra gyvų. Jūrinės kalbos reikalingumas tačiau nesumažėjo, jos pareikalavimas didėja daugiau nei kurios kitos techninės srities, nes dėl sportinio pritaikymo ji išeina iš siauro specialistų rato į plačią visuomenę.

Antroj knygoj, išleistoj 1978 m., yra sutelkta daug žinių ir naudingų patarimų. Pirmiausia gerai aptarti ir vykusiai nuotraukomis bei brėžiniais parodyti įvairūs sportiniai laivai ir jų dalys. Pateiktos elementarinės žinios apie laivų statymą, stovingumą ir taisymą. Skyriuje apie bures tarp daugelio kitų naudingų dalykų autorius sumini ir eilę sintetinių audeklų su įvairiais komerciniais vardais, iš kurių burės siuvamos, bet būtų buvę naudinga išryškinti jų geras ir blogas savybes. Vėjo veikimas į bures sėkmingai pavaizduotas paaiškinimais ir paveikslais, taip pat pateikta maža greičio lentelė prie įvairaus burių nustatymo vėjo atžvilgiu, bet nepasakyta, prie kokio vėjo stiprumo tie greičiai galioja. Bendrai buriavimo skyrius yra gana išsamus ir bus naudingas naujokui ir net pažengusiam. Tikras išmanymas atsiranda beburiuojant, tačiau pasiskaityti pravartu ir patyrusiam. Kiek vietos skirta burėms, tiek pat maždaug vietos skirta ir varikliams, sraigtams ir bendrai motorinėms vandens sporto priemonėms, jų priežiūrai ir apsiėjimui su jais. Kas čia suminėta, sudaro beveik pusę knygos (117 psl.). Toliau seka stambus skyrius apie navigaciją. Pakrančių ir apytikrio plaukimo būdas didesnei daliai sportinės jūrininkystės yra svarbiausias ir ne be reikalo jam skirta daugiausia vietos. Kai kurie dalykai būtų galėję būti net daugiau išplėsti, pvz.: apie išsamų pasinaudojimą jūr!apiu ir visokią įmanomą jame rasti informaciją. Astronominė navigacija pagal savo apimtį yra gerai sutelkta ir paaiškinta, bet kiek ji bus anksčiau su tuo nesusidūrusiam skaitytojui naudinga, sunku įvertinti. Kai dalykui reikia ištisos knygos, daug sąvokų suvedant į keletą puslapių, atsiranda palinkimas išvirsti į reizginį. Neblogai aptarta elektroninė navigacija. Pilnumo dėlei trumpai aprašytos ir satelitinės bei

inercinės navigacijos priemonės, nors jos mažiems laivams dar yra per brangios.

Seka supažindinimas su jūrkaite (potvyniai - atoslūgiai) ir jos lentelėmis, laivyba - praktiškieji laivo darbai, užlaikymas, inkaravimas ir pasiruošimas kelionėm, papročiai ir net keletas puslapių meteorologinių patarimų. Gale pateiktas trumpas žodynas ir sąrašas naudingų ir net būtinų leidinių, plaukiančiam tolyn nuo savo namų ilgesnėm kelionėm. Pateikti taip pat vėliaviniai ženklai, naudotini būtiniausiais atvejais. Technikiniu ir žinių požiūriais knyga yra gana išsami, gerai sutelkta, trumpakalbė ir pavaizdi.

Kalbos požiūriu esama nenuoseklumų. Kai kuriom laivo dalims naudojami žargoniniai terminai pateikiant lietuviškus, pvz.: štaga (tampa), buomas (gikas), vantas (šoninė), fanera (klijuotė), bet naudojami žodžiai pagrindinai žargoniniais. Vėl, kitu atveju, pateikti lietuviški pavadinimai su žargoniniu žodžiu skliausteliuose, pvz.: jungė (šekelis), raginė burė (fokė), skersinis (zalingas) ir pan., bet naudojami knygoj maišytai, kartais vienaip, o kartais kitap. Atrodo, lyg autoriui būtų pritrūkę vietomis drąsos lietuvininti iki galo. Taip pat neišvengta verstinių išsireiškimų, pvz.: „iškrito už borto einant su vėju“ vietoj „iškrito į vandenį plaukiant pavėjui“. Arba: „pralenkiantis laivas duoda kelią (give way) pralenkiamam“, lietuviškai būtų „pralenkiantis laivas traukiasi iš kelio pralenkiamam“. Arba: „ketinu praplaukti pro jūsų dešinįjį bortą“, geriau būtų: „ketinu praplaukti jūsų dešinėj pusėj“.

Nežiūrint kelių suminėtų trūkumų, knyga yra pasigėrėtinas įnašas į techninę sportinę literatūrą. Prie dabartinių sąlygų, tai yra didelis autoriaus nuopelnas. Išleido Neringa, 1978 m. 266 puslapiai. Kaina nepažymėta.



TECHNIKINĖ APŽVALGA

SKYRIAUS REDAKTORIUS
V. PETRAITIS
HENDERSON, ARK.

SALAMONIŠKAS SPRENDIMAS

Ant Tennessee upės buvo statoma 116 milijonų d. vertės hidroelektrinė jėgainė, ir darbai buvo gerokai įpusėti. Aplinkos gynėjai apskundė statytojus teismui, teigdami, kad tas projektas gali išnaikinti mažą 3 colių žuvelę, kuri tik ten veisiasi.

Byla ilgai tęsėsi ir pagaliau pasiekė Vyriausią Teismą. Jis 1978 m. birželio 15 d. 6 salamoniškais balsais prieš 3 nutarė, kad tas projektas dėl pavojaus žuvelei turi būti nutrauktas galutinai, neatsižvelgiant į tai, kad tuo išmesti į balą įdėti į statybą pinigai ir nustota pigaus, neužteršiančio aplinką elektros šaltinio.

Statyba tęsiama. Žuvelės perkeltos į kitą upę. Red.

NAUJA SAULĖS CELĖ

Norėdama gauti NASA erdvėlaiviams daugiau vatų iš vieno saulės celių svaro, Solarex korporacija, Rockville, Md., gavus iš NASA pašalpą, išvystė popieriaus plonumo naują saulės silicio celę. Tos celės 2 1/2 kv. colio vienetą yra 0.002 colio (0.05 mm.) storumo, 6 kartus plonesnis už dabar vartojamas erdvėlaiviams saulės celes.

Naujos celės duos galimybę naudoti didesnius ir galingesnius saulės celių panelius prie to pačio svorio tolimesnėms erdvės kelionėms, o taip gi sėkmingesniai panaudojimui satelito saulės energijos jėgainėms.

ELEKTROS LEMPUTEI 100 METŲ

1979 m. spalio 21 d. suėjo 100 metų nuo Edisono svarbiausio išradimo - elektros lemputės. Jis nebuvo pirmas, kuris bandė išvystyti elektros lemputę. Tokios lemputės faktinai jau buvo išrastos, tačiau jos bematant perdegdavo. Be to, keliolika bendrovių tiekdamo elektros lanko šviesą miestams. Atmesdamas elektros lanko šviesos naudojimą namų viduje, Edisonas siekė pagaminti kaitinamo siūlo lemputę, kuri pakeistų vartojamą iki šiol namuose dujų lemputę.

Prieš pagerintos elektros lemputės išradimą Edisonas buvo padaręs kitus išradimus, įskaitant telegrafo liniją, kuri perduodavo tuo pačiu laiku kelias žinias. Jis taipgi tęsė pagerinimą fonografo, kuris buvo jo svarbus finansinis ramstis. Per savo amžių Edisonas yra gavęs virš tūkstančio patentų, įskaitant ir judančių paveikslų kamerą.

Edisonas vis ieškojo lemputei tinkamo kaitinamo plaukelio, išbandydamas įvairias medžiagas, kurios ilgai atlaikytų karštį, turėtų didelę varžą elektros srovei ir būtų ekonomiškos. Pagaliau 1879 m. spalio 19 d. jis bandė suanglėjusį plaukelį, pagamintą iš medvilnės numerio 9 siūlo. Šį kartą lemputė degė pastoviai iki spalio 21 d., viso 40 valandų, ir perdegė tik tai, kai Edisonas pakėlė elektros įtampą, norėdamas įsitikinti, kiek tas plaukelis gali atlaikyti.

Kai po vėlesnių bandymų lemputės amžius pailgėjo iki 102 valandų, Edisonas gavo reikalingą finansinę paramą ir patentą.

Edisono Menlo Parko laboratorija, kurią jis buvo nusipirkęs už 40,000 dol., yra išsaugota Dearborne, Mich., kaip Edisono muziejus.

DUJOS IŠ ANGLIES

Dr. Henry R. Linden, prezidentas Dujų Technologijos Instituto Chicagoje ir vienas žymiausių krašto energijos autoritetų, savo pasikalbėjime su „U.S. News“ korespondentu painformavo apie anglies gazifikacijos problemą šiame krašte. Mes čia suglaustai pateikiame tas žinias skaitytojams.

Dujos iš anglies savo grynumu ir energijos kiekiu panašios į natūralias dujas ir idealiai tinka plačiam pritaikymui. 1976-77 metų žiema parodė, kad natūralių dujų paklausa prašoka turimus išteklius. Iš čia kyla reikalas surasti naujus dujų šaltinius bei importuoti suskystintas natūralias dujas.

Didžiausias dujų iš anglies privalumas yra tas, kad mūsų kraštas turi lengvai eksploatuojamas milžiniškas anglies atsargas. Savo energijos kiekiu JAV anglis prašoka viso pasaulio turimus naftos rezervus. Tačiau anglis sudaro dabar tik 1/5 iškaskamo ir sunaudojamo kuro. To priežastis — perdidelis sieros kiekis anglyje, kad galima būtų ją deginti tiesioginiai be nušvarinimo nuo sieros brangiais įrengimais.

Anglies gazifikacija gali duoti prieinamą sprendimą ir kartu sumažinti mūsų priklausomybę nuo svetimų kraštų energijos šaltinių, pradedant 1990 metų užbaiga. Tas ilgesnis laikas reikalingas dėl šių priežasčių: 1. technologijos išvystymo, 2. finansavimo ir 3. aplinkos neužteršimo.

Vidutinio kaitrumo dujų gamybos iš anglies procesas yra komerciniai vartojamas jau daugelį metų. Tas procesas nepritaikomas išgavimui iš anglies didelio kaitrumo dujų. Tam reikalinga nauja technologija. Idant sumažintų milžiniškas įrengimo išlaidas ir pareikalavimą įmonei didelių žemės plotų, vandens ir darbo, dujų pramonė su valdžios pagalba išvystė naują technologiją. Esant būtinam reikalui, išvystomi vienalaikiai keli skirtingi procesai. Vienas jų yra HYGAS procesas, naudojamas nuo 1972 m. Chicagos bandomoje įmonėje.

Gazifikacija yra palyginamai nesudėtingas procesas, reikalaujantis pridėti prie anglies vandenilį, kuris gaunamas iš vandens ar garo. Tačiau, nors pats procesas yra gana paprastas, įvairūs komplikuoti veiksmai, surišti su aplinkos apsauga ir efektyvumu komercinėje skalėje, reikalauja labai didelių investavimų.

Dabar yra projektuojamos vakaruose (bet dar nepradėtas statyti) 6 komercinės įmonės, kurių kiekviena pagamins po 250 milijonų kub. pėdų dujų iš anglies per dieną, sunaudodamos tame procese po 20000 tonų anglies ir po 7 milijonus galonų vandens kiekviena. Vienos tokios įmonės pagamintas dujų kiekis patenkins 700000 vartotojų. Bet įmonės kaina sieks apie 1,1 bilijoną dol., skaitant 1976 m. doleriais. Didžiausia komercinių įmonių statybos kliūtis yra didelės išlaidos, kurioms sunku gauti paskolą be valdžios garantijos.

Dujos iš anglies kainuos brangiau už natūralias dujas. Tačiau, jei dujų iš anglies kainą (apie 4 dol. už 1000 kv. pėdų) palyginti su kaina elektros, pagamintos anglį kūrenančioje jėgainėje, tai dujos kainuos dvigubai mažiau už atitinkamą elektros kiekį, o be to dujų perdavimas ir paskirstymas yra pigesnis už elektros.

Įtakos į aplinką atžvilgiu dujos iš anglies turi pirmenybę prieš elektrą, pagamintą anglį kūrenančioje jėgainėje. Dujų įmonė, gaminanti 250 milijonų kv. pėdų dujų per dieną suvartoja per metus 6,300 akrų-pėdų vandens, o panašaus galingumo elektros jėgainė 54000 akrų-pėdų. Dujų įmonės atmatos siekia 1400 tonų per dieną, o elektros jėgainės 6100 tonų. Gazifikacija mažiau užteršia orą su siera, negu anglį kūrenanti elektros jėgainė.

ŠUNŲ UOSLĖ PAKEIČIA INSTRUMENTUS

Pietvakariniam Tyrimo Institute, San Antonio, Texas, vykdoma šunų treniravimo programa natūralių dujų protekiamis vamzdžiuose surasti. Pagal to Instituto dr. Feldstone gerai treniruoto šuns uoslė yra patikimesnė priemonė natūralių dujų protekiamis vamzdžiuose surasti negu dabar vartojami tam tikslui instrumentai.

Svarbiausias šuns privalumas yra tas, kad jis gali atskirti natūralių dujų kvapą nuo kižų angliavandenilių, kurio skirtumo instrumentai neišskiria. Be to, šuo gali užuosti dujų kvapą iki 50 jardų nuo vadovo.

NAUJAS COPYRIGHT ĮSTATYMAS

Copyright yra legalus pripažinimas autoriaus, artisto ar kompozitoriaus jų kūrinio nuosavybės. Copyright suteikia jos savininkui šias išimtinias teises jo kūriniui: spausdinti ar kopijuoti jį, pardavinėti ar platinti jo kopijas, pakeisti kaip jam patinka, užrekoruoti ar vaidinti jį. Tų teisių pažeidimas apginamas civiliniame teisme copyright savininko iškeltoje byloje.

Pirma revizija copyright įstatymo, pataisyto 1909 metais, įsigaliojo nuo 1978 m. sausio 1 dienos. Rašytojams ir įvairių sričių artistams tas naujas įstatymas padidins apsaugą nuo jų kūrinių piktnaudojimo. Fotokopijuojančių mašinų savininkams bus įvesti griežtesni varžymai copyright medžiagos gamyboje. Televizijos kabelių sistemų savininkai susidurs su naujais reikalavimais, o muzikos copyright savininkai gaus daugiau už garsų užrekoravimą.

Pagal seną įstatymą copyright galiojo 28 metus ir galėjo būti pratęstas dar kitus 28 m. Po to copyright baigėsi ir visa medžiaga galėjo būti visų naudojama be jokių įsipareigojimų.

Pagal naują įstatymą copyright galioja iki savininko mirties ir po to dar papildomai 50 metų. Be šių pakeitimų svarbiausi kiti pakeitimai liečia copyright teises radijo, televizijos ir fotokopijavimo srityse, kurios atsirado jau po 1909 metų įstatymo revizijos.

Pagal seną įstatymą buvo galima spausdinti neribotą skaičių fotokopijų copyright medžiagos, nieko nemokant autoriui ar leidėjui. Naujas įstatymas leidžia spausdinti be mokesčio tik mažą kiekį (on small scale). Tačiau reprodukcija didelio kiekio medžiagos reikalauja savininko sutikimo, sumokant jam reikalaujamą mokestį.

Šiuo laiku JAV-ėse yra apie 3000 televizijos kabelių sistemų, perduodančių programas iš tolimų TV stočių į namus kabelių prenumeratoriams. Kabelių sistemos faktinai perduoda tas programas prenumeratoriams, tačiau tos sistemos neprivalėjo mokėti atlyginimo TV stotims, iš kurių programos perduodamos. Pagal naują įstatymą teks TV stotims atlyginti.

Pagal naują įstatymą atlyginimas už copyright garsų užrekoravimą bus padidintas nuo imamų iki šiol 2 centų už kopiją iki 2 3/4 c. už kopiją arba 1/2 cento už vienos minutės griežimą, žiūrint,

kuris mokestis bus didesnis. Copyright Atlyginimo teismas (Copyright Royalty Tribunal) galės padidinti tą atlyginimą po kiekvienų 5 metų, jei teismo nutarimas nebus Kongreso vetuotas.

Pagal copyright įstatymą šios sritys gali gauti copyright: knygos, periodiniai leidiniai, paskaitos, dramatinės kompozicijos, muzikinės kompozicijos, žemėlapiai, dailės kūriniai ir jų reprodukcijos, techniškai braižiniai ir modeliai, nuotraukos, spausdiniai, kino vaidinimo filmai, kino dokumentiniai filmai ir garso rekordavimai. Metinis išduotų copyright skaičius siekė 202,144 1951 metais, 247,014 — 1961 m. ir 410,969 — 1976 m.

Norint įgyti copyright, reikia gauti iš JAV Copyright Office prašymo blanką (application form). Užpildytas blankas sugražinamas atgal su kartu reikalaujamų kopijų skaičium ir 6 dol. registracijos mokesčiu. Dažniausiai pakanka vienos kopijos neatspausdinto veikalo, tačiau atspausdinto reikia 2 kopijų.

Su įvairiais klausimais reikia kreiptis į Register of Copyrights, Library of Congress, Washington, D.C. 20559.

VANDENS MOLEKULĖS KITOJE GALAKTIKOJE

Panaudojus 108 pėdų radioteleskopą, buvo susektos vandens molekulės krašte kitos galaktikos IC 133, 2.2 milijonų šviesmečių atstume nuo žemės.

Tas liudija apie egzistavimo galimybę kitos saulės sistemos su panašiomis į mūsų saulės sistemą sąlygomis.

Tų vandens molekulių tankumas yra viena molekulė per 10 kubinių centimetrų, kas labai arti tankumo, kuris buvo susektas mūsų galaktikoje.

PLANUOJAMAS ERDVĖS TELESKOPAS

NASA planuoja paleisti 1983 m. į žemės orbitą teleskopą su 8 pėdų anga. Jį iškels į erdvę erdvės šaudyklė, kuri pradės veikti 1980 m. Tas teleskopas duos mokslininkams galimybę įžiūrėti į erdvę 7 kartus toliau negu iki šiol. Pagal James Fletcher, buvusį NASA valdytoją, teleskopas pasieks atstumą beveik iki visatos ribų.

GĖLO VANDENS PROBLEMA

Nuolat didėjant gyventojų skaičiui ir sparčiai augant pramonei, gėlo vandens suvartojimas didėja. Dideli projektai nudruskinti okeanų vandenį gavimui gėlo vandens okeanų pakraščiuose esantiems miestams kol kas nustumti į šalį dėl jų neekonomiškumo didesnėje apimtyje. Naujos nudruskinimo pastangos nukreiptos dabar į išvaylumą mažo druskingumo, netinkamo gėrimui žemės vandens (Nrakish water), kuris stabdo daugelio vietovių augimą. Tam tikslui sudarytas didelis projektų skaičius, skirtas aprūpinti mūsų miestų rajonus švariu vandeniu, suderintu su valdžios nustatytais geriamo vandens standartais.

Daugiausia paplitęs mažo druskingumo vandens nudruskinimo metodas vartoja membraną, per kurią vanduo pravaromas ir kuris nepraleidžia druskos. Nužvarinimas vandens tokiu metodu kainuoja apie 50-60 centų už tūkstantį galonų, kai tuo tarpu distiliavimas okeano vandens atsieina po 2.50 dol. už 1000 g.

JAV-se dabar veikia 346 didesnių nudruskinimo įmonių, kurios visos, išskiriant tik vieną, vartoja įvairių rūšių membranas. Tos įmonės pagamina 68 milijonus galonų švaraus vandens per dieną. Jų dauguma buvo įrengta pirmoje eilėje įvairios rūšies pramonės reikalams, kaip alaus, maisto bei vaistų gamybai. Didėjantis skaičius bendruomenių, kurioms stokoja gėlo vandens, įrengia nudruskinimo įmones. Daug jų įrengta Floridoje, kur šulinių vanduo pasidarė kiek druskingas. Kitos veikia vidrvakariuose. Viena, pavyzdžiui, įrengta 1974 m. pietvakarinėje Oklahomoje. Ji pagamina po 3 milijonus galonų gėlo vandens kasdien.

Didžiausia nudruskinimo įmonė pastatyta į pietus nuo Los Angeles. Ji suplanuota aptarnauti Orange valsčiaus kelias vietas. Ji naudoja membranų procesą ir gamina 5 milijonus galonų vandens kasdieną, pradėdant 1977 m. Ta įmonė pakeitė sėkmingai veikiančią, bet mažesnę, netoli esančią valdžios pastatytą eksperimentinę įmonę. Tik viena veikianti municipalė didelė įmonė, esanti Key West, Fla., naudoja jūros vandens distiliavimą. Visos kitos vartoja membranų metodą.

Nudruskinimo įmonių skaičius greitu laiku žymiai padidės saryšyje su išleistu 1974 m. nauju Saugaus Geriamo vandens įstatymu, pagal kurį geriamam vandeniui bus pritaikyta nauja minimalė norma. Mažiausiai 1000 didmiesčių ir miestų dabar naudoja vandenį, kurio švarumas turės būti pagerintas, kai tos normos bus galutinai įvestos.

Didžiausia pasaulyje įmonė bus netrukus pradėta statyti netoli Yuma, Arizonoje. Ji gamins šimtą milijonų galonų gėlo vandens kasdieną irigacijos tikslams ir kainuos 115 milijonų dol. Ji statoma pagal susitarimą su Meksika, pagal kurį JAV pasižadėjo sumažinti druskingumą vandens Colorado upės, įplaukiančios į Meksiką. Dėl didelio tos upės vandens panaudojimo aukštupyje jos vanduo pasidarė toks sūrus prie Meksikos sienos, kad jis kenkia Meksikos farmų derliui.

Ta įmonė pradės veikti 1981 m. gruodžio mėn. ir bus pavyzdžiu būsimoms municipalinėms įmonėms. Ji vartos komplikuoatą naują technologiją, naudojančią tuščiaavidurių pluošto vamzdžių membranų metodą.

Saudi Arabijoje projektuojama dar didesnė vandens nudruskinimo įmonė. Ten yra toks didelis gėlo vandens trūkumas, kad tenka panaudoti jūros vandens distiliaciją. Pirmas įrengimas kainuos apie vieną bilioną dol., o kiti seks po 5 metų. Alyva turtingoje Saudi Arabijoje pinigai ir energija nesudaro jokių problemų.

Kitose užsienio vietovėse šiuo laiku veikia 1036 didesnės nudruskinimo įmonės, gaminančios 526 milijonus galonų vandens. Jų daugumą pastatė Vakarinės Europos firmos.

JAV-bių federalinės valdžios tyrinėjimas vandens nudruskinimo srityje prasidėjo 1952 m. Vidaus Departamento Sūraus Vandens įstaigoje, kuri vėliau persiformavo į Vandens Tyrimo ir Technologijos Įstaigą (Office of Water Research and Technology).

Nors jūros ir mažo druskingumo vandens nudruskinimo metodai patobulėjo su laiku, bet nudruskinimo ekonomika nepagerėjo. To priežastis — visi nudruskinimo metodai reikalauja labai daug energijos. Kai energijos kaina nuolat kyla, kartu su ja didėja ir nudruskinimo kaina. Nuo 1973 m. minimalė vandens nudruskinimo kaina, vartojant membranas, pakilo nuo 30 iki 60 centų už tūkstantį galonų.

MŪSŲ MIRUSIEJI

A.A.

INŽ. VLADAS DAUGĖLA

1978 m. spalio mėn. 21 d. Lietuvoje mirė buvęs Kėdainių Aukštesniosios Kultūrtechnikų mokyklos direktorius inžinierius Vladas Daugėla. Jis buvo gimęs 1903 m. spalio 9 d. Meižių viensėdy, Šiaulių apskrityje. 1924 metais baigęs Dotnuvos Žemės Ūkio Technikumą pirmojoje kultūrtechnikų laidoje, pradėjo dirbti prie melioracijos darbų. Vėliau, gavęs valstybinę stipendiją, studijavo Vienoje ir 1935 m. įgijo diplomuoto kultūrtechnikos inžinieriaus vardą. Laike studijų aktyviai dalyvavo lietuvių studentų sąjungos veikloje, keletą metų būdamas jos pirmininku.

Grįžęs į Lietuvą, inž. Daugėla dirbo Žemės Ūkio ministerijos referentu melioracijos reikalams. 1938 m. tuometinis Aukštesniosios Kultūrtechnikų mokyklos direktorius inž. Jonas Čeičys buvo perkeltas iš Kėdainių į Kauną naujai įsteigtam Melioracijos departamentui vadovauti, o Vladas Daugėla buvo paskirtas tos mokyklos direktorium. Šiose pareigose jis išdirbo iki 1945 m., taigi perabejas bolševikų ir vokiečių okupacijas. Darbas tuo metu buvo ypatingai sunkus, reikėjo parodyti daug apdairumo ir lankstumo, norint išlaikyti mokyklą ir gelbėti jaunimą. Bolševikų okupacijai prasidėjus, mokykla turėjo gerokai susispausti, nes dalį patalpų užėmė rūsų kariuomenė, kuri prie Kėdainių pradėjo statyti didelį aerodromą. Saugumas sugėbėjo užverbuoti mokykloje savo agentų, bet apie juos sužinodavo mokyklos direktorius ir įspėdavo kitus jų pasisaugoti.



Vokiečių okupacijos metu mokyklos direktoriaus vargai dar padidėjo. Vokiečiai nuolat tikrino mokyklą, ar ji reikalinga karo mašinai. Vladas, pats sunkiai įsigydamas, negailėjo vokiečiams dovanų (kiaušiniais, sviestu ir lašiniai) ir tai buvo gana rimtas argumentas mokyklos naudingumui įrodyti. Bet 1943 m. gegužės mėnesį gavo įspėjimą, kad bus gaudomi mokyklos jaunuoliai karo darbams. Direktorius, nieko nedelsdamas, uždarė mokyklą vasaros atostogoms ir per patikimus asmenis paragino mokinius tuojau pat pradingti - grįžti į namus ar kur nors pasislėpti. Nors direktorius ir aiškino, kad mokslas mokykloje tais metais anksčiau baigtas, kad mokiniai galėtų padėti ūkio darbams, jis tuojau buvo suimtas ir patalpintas Kauno kalėjime. Tik po ilgesnių tardymų jis paleidžiamas. 1944 m. liepos 28 d. pasitraukdami vokiečiai išsprogdino ir visiškai sunaikino istorinius ir menišką grafo Totlebeno 1870 m. restauruotus mokyklos rūmus.



Inž. Daugėla kalba Aukšt. Kultūrtechnikų mokyklos minėjime 1977 m.

Frontui praėjus, Daugėla deda pastangų atgaivinti mokyklos darbą. Kėdainių mieste gauna senas patalpas ir su mokyklos sargu lipdo išdaužytus langus. Bet netrukus vėl atsiduria jau sovietų kalėjime. Kaltinamas bendradarbiavimu su vokiečiais, ypač perduodant jiems Kėdainių aerodromo planus. Šiuo atveju faktas, kad buvo vokiečių kalinamas, išgelbėjo jį nuo tikros mirties. Paleistas Daugėla jau nebegražinamas į senąjį darbą. Dvylika metų dėsto matematiką Kėdainių gimnazijoje. Kalėjimų išvarginta sveikata visiškai sušlubuoja. Draugams padedant, gauna lengvą darbą Melioracijos institute. Padirbėjęs kiek laiko, 1964 m. išeina į pensiją. Mėnesiui gaudavo 63 rublius pensijos, kuri vėliau specialiu Ministrų Tarybos nutarimu buvo dviem rubliais padidinta.

Pensijoje Vladas Daugėla nesėdi be užsiėmimo, bet nuolat kviečiamas organizuoja įvairius suvažiavimus bei minėjimus. Paskutinis toks minėjimas įvyko 1977 m., švenčiant Aukštesniosios Kultūrtechnikų mokyklos 50 metų jubiliejų. Dalyvaujant

daugeliui mokyklos auklėtinių, valdžios ir visuomenės atstovų, inž. V. Daugėla pasako pagrindinę kalbą. Vargo ir patyrimo išmokytas, jis kalba atsargiai. Pirmiausia atiduoda duoklę dabartiniams valdovams, o paskui išryškina atsiektus laimėjimus nepriklausomybės laikais. Savo kalboje ypatingai iškelia mokyklos įkūrėjo ir pirmojo direktoriaus, o vėliau Susisiekimo ministro inž. J. Stanišauskio nuopelnus. Kaip žinoma, inž. Stanišauskis bolševikų buvo išvežtas į Sibiro naikinamąją stovyklą, kur po trumpo laiko pasimirė.

Savo 75 metų amžiaus sukaktį inž. V. Daugėla atšventė Kauno ligoninėje. Tą dieną gausiai jį aplankė draugai ir artimieji. Dar nepraėjus porai savaitių, spalio 21 d., mirė toje pačioje ligoninėje. Palaidotas Kėdainių miesto kapinėse didelio būrio artimųjų, bendradarbių ir Kėdainių visuomenės palydėtas.

L. Bajorūnas

A.A.
ARCH. ALGIRDAS ŠALKAUSKIS

Dr. Julijono Šalkauskių, septynių vaikų šeimoje, velionis Algirdas pats jauniausias, užvertė paskutinį istorijos lapą 1979 m. liepos 3 d. 4 val. p.p. Toronte, Kanadoje, garsios Šalkauskių šeimos gyvenimo. Gimė Šiauliuose prieš 75 metus. Algirdas buvo religingas žmogus ir praktikuojantis katalikas. Jis labai gerbė savo brolių filosofą prof. Stasį ir palaikė su juo artimus ryšius.

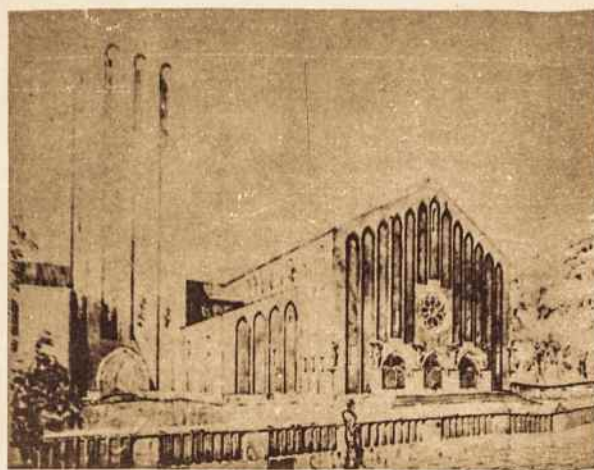
Architektūrą studijavo Dresdeno Techn. Hochschule, Vokietijoje. Lietuvoje pastatė nemažai pastatų. Tarnaudamas įstaigose, užėmė vadovaujantį pareigą statybos srityse. Be to, dėstė paisybą Vytauto Didžiojo universitete, Kaune. Jis buvo ne tik gabus architektas, bet ir talentingas akvarelistas. Jo akvarelių darbų parodos buvo suruoštos Toronte.



Algirdą Šalkauskį gerbė visi. Sunku būtų surasti žmogų, kuris to garbingo asmens nebūtų labai vertinęs.

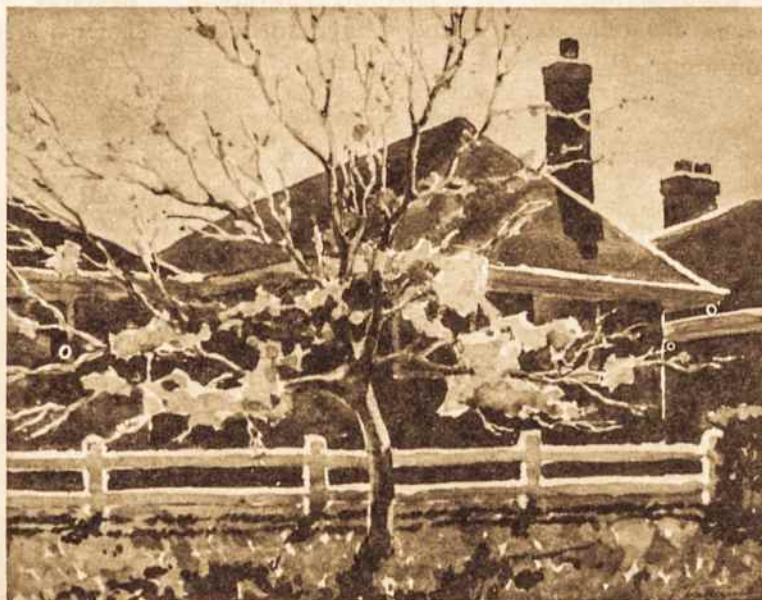
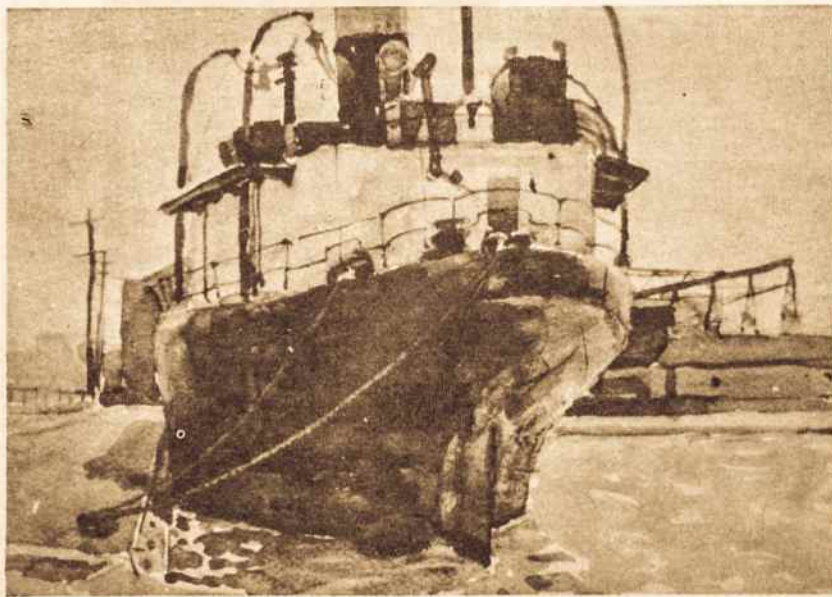
Jis buvo vedęs ir su žmona Natalija užaugino du vaikus: sūnų Stasį - dabar jau medicinos daktaras - ir dukterį Nataliją-Talką, kuri yra baigusi architektūrą.

V. P.



Šančių (Kauno priemiesčio) katalikų bažnyčios projektas - du variantai - 1935 m.

Bažnyčia pastatyta nevisai prisilaikant projekto.



Red. pastaba: Tuo tarpu nebuvo galimybės gauti daugiau a.a. Algirdo Šalkauskio architektūros darbų fotografijų, todėl dedame nors juoda balta jo porą akvarelių.

A.A.
INŽ. VITAS BUTKEVIČIUS

*Contra vim mortis
non est medicamentum in hortis
(Prieš mirties jėgą nėra vaistų)*

1980 m. sausio mėn. 4 d. Sao Paulo mieste, Brazilijoje, mirė inž. Vitas Butkevičius. Trumpai pasirgęs mirė sulaukęs vos 58 m. amžiaus. Buvo PLIAS - Brazilijos skyriaus narys nuo 1975 m.

Gimė 1922 m. birželio 10 d. Ožionyse, Švenčionių apskrityje, Vilniaus krašte. Baigęs gimnaziją ir technikos mokyklą, nuolatiniam apsigyvenimui persikėlė į nepriklausomą Lietuvą. Kaune lankė vakarinius statybos kursus iki 1944 m. Karo audrų nublokštas Vokietijon, 1947 m. Oldenburge baigė inžinerijos mokyklą statybos inžinieriaus laipsniu.

1948 m. atvyko Brazilijon ir dirbo hidroelektrinių ir popieriaus fabrikų projektavime ir statyboje. Suprojektavo nemažą skaičių mažesnio pajėgumo vandens turbinų.

1975 m. Sao Paulo universitete-Escola Politecnica - išklausė „Hidraulinių sistemų“ kursą, kuris buvo vedamas prof. dr. inž. Joachim Raabe - Technische Universität, Munchen.

1976 m. darbuodamasis „Hidroservice“ firmoje, baigė tos pačios firmos suorganizuotus kursus „Branduolinių jėgainių projektavimo ir statybos pagrindai“.

Laike 31 metų gyvenimo Brazilijoje, darbavosi įvairiose įmonėse, būtent: Light and Power Klabin, Cogeral, Themag Eng., Matarazzo ir Hidroservice.

Laidotuvės įvyko sausio mėn. 5 d. Buvo pašarvotas Vila Zelinios lietuvių bažnyčioje, kur religines apeigas atliko klebonas kun. Juozas Šeškevičius. Iš bažnyčios, gausiam draugų, giminių ir pažįstamų būriui palydint, buvo nuvežtas į Sao Paulo krematoriumą. Čia atsisveikinimo žodį tarė PLIAS skyriaus pirmininkas Algirdas Idika, o karstą pašventino ir maldas atkalbėjo kun. J. Šeškevičius.

Nuliūdime liko našlė Ona Baranauskaitė-Butkevičienė ir du sūnūs, Algirdas ir Klaudijus, kurie dar studijuoja technikos mokslus.

Algirdas Idika

A.A.
STASYS ŠVEDAS

Mirė 1979 m. spalio 18 d. Čikagoje. Gimęs 1911 m. sausio 3 d. Liepojoje, kur lankė latvių mokyklą. 1924 m. atvyko į Šakius, kur baigė Žiburio gimnaziją 1932 m., vienu iš pirmųjų. Jis yra jaunesnis žinomo muzikos profesoriaus Jono Švedo brolis ir pats buvo labai gabus muzikai: grojo beveik visais muzikos instrumentais, geriausiai - smuiku. Buvo padėjęs studijuoti architektūrą, bet paskui perėjo į chemiją. Studijavo Vytauto Didžiojo u-te, Kaune. Buvo studentų atstovybės pirmininku. Gilino žinias Leipcige, Vokietijoje.

Pradėjęs viename Čikagos chemijos fabrike darbininku, pramokdamas kalbą tapo vėliau vyresniuoju (foreman'ū), paskui laborantu; geriau apvaldęs anglų kalbą - fabriko direktoriaus pavaduotoju irtada direktorium iki išėjimo į pensiją.

Priklausė Lietuvių tautinei s-gai ir ALIAS Čikagos skyriui; buvo nariu pirmojoje skyriaus v-boje, vėliau sk. revizijos komisijoje, ALIAS centro v-bos revizijos komisijoje.

Keletą mėnesių prieš mirtį jį buvo aplankęs iš Lietuvos atvykęs jo sūnus Leonas, stat. inžinierius.

V.V.

A.A.
PETRAS KUBILIUS

Mirė 1979 m. sausio 16 d. Čikagoje. Gimęs 1918 m. liepos 17 d. Kubiliškės k., Skaudvilės vls., Tauragės aps. Baigė Eržvilko vid. m-lą, Kauno Aušros berniukų gimnaziją ir Vytauto Didžiojo u-tą, 1944 m. gaudamas elektros inžinieriaus diplomą.

Vokietijoje kurį laiką mokytojavo Spakenbergo lietuvių pabėgėlių gimnazijoje. Po karo emigravo į Angliją, o iš ten po penkerių metų - į Montrealį, Kanadoje. 1965 m. persikėlė į JAV ir apsigyveno Čikagoje. Priklausė Plieno Vyrijai ir ALIAS Čikagos skyriui.

Liko žmona Karolina ir vaikai: Ramunė, Andrius, Audra ir Tomas.

V.V.

A.A.
VLADAS VENCKUS

Mirė 1979 m. balandžio 25 d. Maracay mieste, Venecueloje. Gimęs 1907 m. gruodžio 20 d. Liepojoje, Latvijoje, kur išėjo pradinį ir vidurinį mokslą. 1931-36 m. studijavo Vytauto Didžiojo u-tė, bet studijas turėjo nutraukti. 1944 m. pasitraukė į Vokietiją. Ten, Reutlingene, 1948 baigė Tekstilės Inžinerijos Institutą ir gavo tekstilės chemijos inžinieriaus diplomą.

Yra dirbęs įvairiose, išimtinai tekstilės, įmonėse Latvijoje, Švedijoje, Lietuvoje ir galiausiai Venecueloje, į kurią atvyko 1948. X. 30.

Visuomeninėje veikloje reiškėsi per visą savo gyvenimą. Lietuvoje priklausė studentų korporacijai Samogitia, šaulių s-gai, skautams (apdovanotas Lelijos ordinu) ir jaunalietuviams. 1940 m. už lietuvių rusų laikytas kalėjime. Venecueloje buvo bendruomenės narys, apyl. p-kas, LOK p-kas, LB-nės centro v-bos kasininkas, o vėliau ilgametis p-kas ir b-nės atstovas tarptautybiniame CIPDEM komitete. Atstovavo krašto lietuviams lietuvių kongresuose Argentinoje ir Brazilijoje, PLB-nės seimuose New Yorke ir Vašingtone. Paskutiniu metu buvo b-nės centro v-bos garbės teismo p-ku.

Jis buvo vienas stambiausių mecenatų Lietuvos trijų prezidentų vardo literatūrinės premijos, tekusios a.a. Pulgiui Andriūšiui, Tautos fondo tūkstantininkas, Vilties d-jos Clevelande šimtininkas, Lietuvių centro namų Caracas mieste mecenatas, Vargo m-los Maracay mieste steigėjas. Žurnalo *Tėvų Kelias* vieno numerio garbės leidėjas, *Venecuelos Lietuvio* pirmo nr. mecenatas.

Prenumeravo daugumą visos mūsų išėivijos spaudos. Paliko liūdinčią žmoną.

V.V.

A.A.
JONAS AUGUSTAITIS

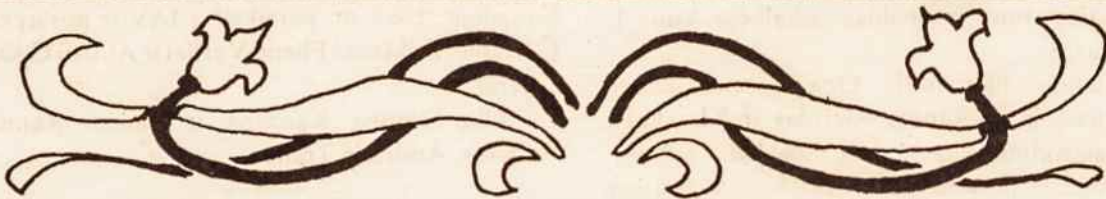
Mirė 1978 m. gruodžio 18 d. Muenchene, Vokietijoje. Palaidotas Nordfriedhof kapinėse. Gimęs 1897 m. vasario 5 d. Mažučių k., Vilkaviškio aps. Baigęs Berlyno aukštąją technikos m-lą. 1926-28 m. geležinkelių v-boje, ekon. direkcijos direktorius. 1928-30 m. krašto apsaugos ministerijoje, statybos skyr. viršininkas. 1930-40 m. geležinkelių v-boje, nuo 1934 m. direktoriaus pavaduotojas, 1940 m. - direktorius. Pirmuoju bolševikmečiu pasitraukė į Vokietiją. 1941-VII grįžęs perėmė Vilniaus geležinkelių vadovavimą. 1942-XII atleistas, slapstėsi nuo išvežimo. 1944 m. pasitraukė į Vokietiją. Nuo 1947 m. dėstė Kircheimo ir Schw. Gmuendo liet. aukštesnioje tech. m-loje. 1950-56 m. lietuvių dalinių ryšininkas prie JAV vyr. armijos štabo Heidelberge, 1956-62 m. pabaltiečių ryšių karininkas (LS majoro laipsniu) Kaiserslauterne.

1930 m. su a.a. B. Banaičiu suorganizavo, atskirą nuo 1925 m. įsteigtos, Lietuvos dipl. inžinierių ir architektų draugiją, apjungiančią Vakaruose mokslus išėjusius; jai pirmininkavo iki likvidavimosi 1936 m. Nuo tų metų taip gi dėstė Prekybos institute.

Įsteigė susisiekiimo m-jos žurnalą *Sąsieką* ir jį redagavo iki 1928-IV. Bendradarbiavo *Savivaldybėje*, *Lietuvoje*, *Lietuvos Aide*, *Naujienose*. Ruošė spaudai veikalą apie sukilimus nepriklausomoje Lietuvoje.

Liko duktė Dr. Dainė Augustaitytė, Muencheno universiteto docentė.

V.V.



IŠ MŪSŲ VEIKLOS

ALIAS CHICAGO SKYRIAUS NARIŲ SUSIRINKIMAS

1979 m. lapkričio mėn. 9 d. Chicagos skyriaus pirm. A. Smolinskas atidarė susirinkimą Lietuvių Tautinių namų salėje, pakviesdamas visus susirinkusius atsistoti ir susikaupimu pagerbti amžinybėn iškeliavusį kolegą Stasį Švedą, kuris dar tik prieš mėnesį laiko dalyvavo skyriaus golfo-pikniko išvažiavime.

Pirmininkas pranešė, kad Chicagos skyrius pasveikino Lietuvos atstovę Juzę Daužvardienę 75 metų jubiliejaus proga ir valdybos atstovai dalyvavo bankete, surengtame jai pagerbti.

Dienraštis „Draugas“ buvo pasveikintas jo 70 metų jubiliejaus proga ir paremtas pinigine auka.

Tadas Kojelis ir Povilas Vaičekauskas buvo pristatyti susirinkimui kaip nauji skyriaus nariai. Povilas dar visai neseniai atvyko iš Lietuvos.

Dr. inž. Algirdas Marchertas buvo pagrindinis vakaro kalbėtojas, kuris papasakojo savo įspūdžius iš keturių mėnesių gyvenimo okupuotoje Lietuvoje. Ten jis skaitė paskaitas Vilniaus Inžinerijos statybos institute.

Kalbėtojas yra gimęs 1934 m. Lietuvoje. Jis yra vedęs ir augina tris vaikus: 9,7 ir 4 metų amžiaus. Jis yra baigęs Urbanos universitetą, o vėliau gilino studijas Detroite ir New Yorke, įsigydamas daktaro laipsnį. Dabar dirba Argonne National laboratorijoje. Technikinėje spaudoje yra paskelbęs daug savo darbų.

1977 m. Algirdas pastebėjo spaudoje, kad ieškomi inžinieriai, norintieji dalyvauti mokslininkų pasikeitimo su Sovietų Rusija programoje, kuri jau tęsiasi septynerius metus. Jis susidomėjo ir susirišo su Amerikos vyriausybe. Atsakymą gavo greitai. Prie atsakymo pridėtoje programoje pastebėjo, kad Vilniaus institutas ieško svečių-instruktorių iš Amerikos. Dr. Marchertui to tik ir

reikėjo: jis pasisiūlė tai vietai. Netrukus iš Vilniaus atėjo pasiūlymas atvažiuoti 1978 m. rudenii. Dėl per trumpo pasiruošimui laiko išvykimo data buvo atidėta iki 1979 m. kovo mėnesio. Algirdui dar liko pakankamai laiko geriau susipažinti su lietuvių kalbos technologiniais terminais ir prisigaminti brėžinių ir skaidrių savo temų srityje.

JAV vyriausybė sudarė išvykos planą, ir 1979 m. kovo mėn. 14 d. jis išvyko į Maskvą. Ten jį pasitiko, be rusų ir amerikiečių atstovų, dar ir Vilniaus instituto prorektorius Marčiukaitis ir docentas Antanas Lukoševičius su specialiu jam pažymėjimu, kuris žymiai palengvino perėjimą pro muitinę.

Dėl nepalankių oro sąlygų jo kelionė į Vilnių vietoj lėktuvo buvo pakeista traukiniu. Kelionė atnešė visai šeimai naujų įspūdžių ir buvo labai patogi. Ant traukinio didelėmis raidėmis buvo užrašas „Lietuva - Litva“, o vagonų vidus buvo išdekoruotas lietuviškais motyvais.



Paskaitininkas dr. inž. Alg. Marchertas (viduryje) su Chicagos sk. pirm. A. Smolinsku (kairėje) ir v.p. A. Eiva.

Sekančią dieną šeima pasiekė Vilnių, kur ją pasitiko dvi Instituto mašinos su pakankama pagalba bagažui pergabenti į universiteto bendrabutį, kuriame ir teko jam praleisti visus keturis mėnesius Lietuvoje. Jų butas turėjo du miegamuosius, pilnai apstatytas, turėjo televiziją, visus virtuvės reikmenis ir net knygų pasiskaitymui.

Jo atlyginimą sudarė Amerikos vyriausybės stipendija, visos kelionės išlaidos buvo padengtos ir priedu iš Lietuvos pusės dar gavo 300 rublių mėnesiui.

Po trijų savaitių atėjo ir likusis bagažas. Jis jau turėjo praeiti pro Vilniaus muitinę. Čia jis buvo labai smulkmeniškai iškratytas. Praleido viską, išskyrus vieną iš dviejų maldaknygę su pastaba, kad vienos užteks. Visos amerikietiškos plokštelės buvo pergrotos, bet sugražintos.

Sutikimas Vilniuje buvo labai taktiškas, nuoširdus ir malonus: su šampanu ir kalbomis. Jame dalyvavo ne tik Vilniaus Inžinerinės Statybos instituto nariai, bet ir kelių kitų institutų atstovai. Visuose parengimuose ar posėdžiuose Algirdas buvo sodinamas prie garbės stalo ir visur buvo traktuojamas su pagarba.

Tuoju Algirdui buvo įteikta iš anksto sudaryta visų keturių mėnesių programa, kuri numatė net poilsio dienas ir išvykų už Vilniaus miesto ribų datas. Čia jis patyrė, kad, norint kur nors išvykti, reikalinga gauti specialus leidimas ir jų paskiriamas globėjas. Kitų institucijų atstovai kvietė Algirdą atvažiuoti pas juos bent su viena paskaita.

Algirdą „šefavo“ Gelžbetoninių konstrukcijų katedra, kur jam buvo rezervuotas ir stalas.

Vaikai lankė atitinkamą pradžios mokyklą. Būdami Amerikoje, jie buvo klasės priešakyje, bet Lietuvoje jie buvo atsilikę, ypač matematikoje. Mokiniai spaudžia mokytis ir jų paruošimas yra geras. Vaikų darželis jaunesniajam nepatiko, nes po pietų reikia ten pamiegoti.

Teke aplankyti kelis teatrus ir operas. Tačiau bilietus į juos gauti yra labai sunku.

Išvykos iš Vilniaus buvo iš anksto suplanuotos su leidimais ir globėjais. Teke apsilankyti Druskininkuose, Trakuose, Kaune, Rokiškyje, Anykščiuose, Panevėžyje, Klaipėdoje ir Neringoje. Fotografavimas niekus nebuvo varžomas. Lietuviai jį priėmė labai nuoširdžiai ir noriai: sužinoję, kad svečias yra amerikietis, davė įvairius klausimus apie jo lietuvišką kalbą, kelionę ir gyvenimą Amerikoje. Studentai nedrįso pavieniui prie jo prisitarti. Vienam bendram priėmime grupė studentų prisitartino ir davė visą eilę klausimų. Algirdas pakvietė

juos užėti į jo kabinetą pavieniui pasikalbėti. Tačiau nė vienas neatėjo.

Inžinieriai Lietuvoje yra paruošiami labai gerai, ir jie yra apmokami geriau negu bet kuri kita profesija. Vidurinės mokyklos paruošia ir atranka mokinius universitetams labai gerus.

Dr. inž. Algirdas Marchertas parodė daug iš įvairių vietovių skaidrių, liečiančių įvairias gyvenimo sritis. Verbų sekmadienį matėsi perpildytos bažnyčios vaikais, jaunais ir senais lietuviais, nešančiais įvairiai išpuoštas verbų šakutes. Miestai užlaikomi švariai. Švarą palaiko moterys su šluotomis.

Druskininkuose girdėjosi labai daug rusiškai kalbančių atostogautojų. Įmonės turi savo poilsio vietas su vasarnamiais, pirtimis ir maudymuisi įrengimais.

Lietuvos ansamblio mergaičių tautiniai drabužiai atrodo yra paveikti rusų įtakos savo bendru stiliumi ir spalvomis.

Palangos pajūris yra gausiai lankomas, ir vandens užteršimo nebuvo pastebėta.

Netoli Perlojos Algirdas nufotografavo Vytauto Didžiojo paminklą su dar užsilikusiu užrašu: „Vytaute Didysai, gyvas būsi, kol gyvas nors vienas lietuvis.“



Chicagos skyriaus narės vaišinosi po paskaitos. Iš k. į d. arch. Traškienė, Slonskienė ir arch. Kovenė.

Gal būt nujaučiant įdomią paskaitą apie visų numylėtą tolimą tėvyną Lietuvą, klausytojų prisirinko netoli šimto, ir nė vienas nesijautė buvęs apviltas.

Dr. inž. Algirdo Marcherto kalbą palydėjo ilgi, nuoširdūs ir padėką reiškiantieji plojimai.

Skyriaus pirmininkas pakvietė visus susirinkusius prie kavutės su pyragaičiais ir susirinkimą uždarė.

Petras Kiršinas

PLIAS BRAZILIJOS SKYRIAUS VEIKLA

Metinė veiklos apžvalga, apimanti laikotarpį nuo 1978 m. birželio mėn. iki 1979 m. birželio mėn.

1978 m. birželio mėn. 2 d. įvykusiame narių susirinkime išdininkas Algimantas Žibas pranešė, kad išsiųsta „Technikos Žodžiu“ nuo kiekvieno prenumeratoriaus po U.S. 5.00 dol. jubiliejinio numerio išlaidoms padengti.

Išleistas vienas „Mūsų Lietuvos“ numeris garbės leidėjo vardu ir išleidimo išlaidos padengtos iš skyriaus kasos. „Mūsų Lietuva“ yra vienintelis Brazilijos lietuvių laikraštis, leidžiamas tėvų saleziečių vieną kartą savaitėje.

Kol. Alfonsas Petraitis buvo įgaliotas atstovauti PLIAS - Brazilijos skyriui klebono Pr. Gavėno į pareigas įvedimo iškilnėse. Pr. Gavėnas buvo bažnytinės vyresnybės patvirtintas lietuvių asmeninės ir saleziečių šv. Kazimiero parapijos klebonu. A. Petraitis iškilnių metu perdavė naujam klebonui skyriaus sveikinimus ir linkėjimus.

Kol. Algirdo Idikos paskaita - referatas apie vieną iš didžiausių pasaulyje elektronikos bendrovių - „Philips“. Tas yra milžiniškos apimtys multi-nacionalus olandų koncernas su 400 000 tarnautojų, turįs savo padalinius visame pasaulyje. Brazilijoje „Philips“ turi 18 000 tarnautojų su 13 fabrikų ir įvairių kitos rūšies padalinių. Viename iš „Philips“ koncernui priklausančių padalinių darbuojasi ir skyriaus pirm. Algirdas Idika, užimdamas radijo/audio departamento viršininko pareigas.

1978 m. rugsėjo mėn. 28 d. susirinkime kolegos Algirdas Idika ir Elena Oželytė referavo apie Pasaulio Lietuvių dienas Kanadoje, Toronto mieste, kuriose jie dalyvavo. Pranešimas apėmė Toronto PLIAS skyriaus suruoštą inžinierių ir architektų susipažinimo vakarienę, įvairius Pasaulio Lietuvių dienų renginius, Dainų šventę ir kt. Pranešimas apėmė taip pat Kanados lietuvių kolonijos gyvenimo kai kurias apraiškas. JAV -



Dabartinė Brazilijos skyriaus valdyba. Iš k. į d.: Algimantas Žibas - išdininkas, Nardis Antanaitis - ryšiai (public relation), Elena Oželytė - sekretorė, Algirdas Idika - pirmininkas, Leonardas Mitrulis - vicepirmininkas.

lietuvių gyvenimas ir organizacijų veikla taip pat buvo paminėti.

1979 m. vasario mėn. 2 d. Lietuvių Sąjungos rūmuose, Rua Lituania, 67 - Sao Paulo, įvyko Brazilijos skyriaus visuotinis narių susirinkimas, kuriame buvo išrinkta skyriaus valdyba ir revizijos komisija sekančių dvejų metų laikotarpiui. Skyriaus valdybon buvo išrinkti šie asmenys: Algirdas Idika - pirmininkas, Leonardas Mitrulis - vice pirmininkas, Elena Oželytė - sekretorė, Algimantas Žibas - išdininkas, Nardis Antanaitis - ryšinininkas (public relation). Revizijos komisija: Juozas Vaikšnoras, Antanas Tyla.

Tame pačiame susirinkime kolega Alfonsas Petraitis padarė pranešimą apie Brazilijos krašto Pasaulio Lietuvių Bendruomenės sukviestą visų Sao Paulo lietuvių organizacijų ir sambūrių atstovų susirinkimą, kuriame buvo aptarti Vasario 16 dienos paminėjimo susirinkimas ir kiti lietuvių kolonijos reikalai. A. Petraitis tame susirinkime dalyvavo kaip PLIAS - Brazilijos skyriaus atstovas.



Brazilijos skyriaus narių grupė su poniomis susirinkime pas Antaną Tylą. Iš k. į d.: ponia Vaikšnorienė, Juozas Vaikšnoras, Eduardas Umaras, Algirdas Idika, Leonardas Mitrulis, Ellena Oželytė, Algirdas Mošinskis, Kęstutis Sipavičius (matosi tiktai dalis veido), Algimantas Žibas, Lidija Idikienė, Viktoras Baranauskas.

1979 m. kovo mėn. 24 d. skyrius suruošė savo nariams su šeimomis iškylą į Campinas ir vizitą į universitetą „Unicamp“. Campinas tai yra miestas su dideliu valstybiniu universitetu, 100 km atstume nuo Sao Paulo.

Skyriaus nariai su šeimomis automobiliais suvažiavo į šalia Campinas esantį parką „Taara“. Parke yra nedidelis ežeras, po kurį buvo galima paplaukioti laiveliais ir apžiūrėti, tik iš tolo, gana nemažą laivą „Caravela“

Po bendrų pietų dideliame ir gražiame restorane prie specialiai iš anksto paruošto ir padengto ilgo stalo visi nuvyko į universitetą „Unicamp“. Universitetas turi daug fakultetų,

daugybę pastatų, auditorijų, bibliotekų, laboratorijų ir kitų pagalbinių įrengimų mokslo reikalams. Specialus dėmesys buvo atkreiptas į mikro - elektronikos laboratorijas, jų aparatūrą, instrumentus ir kitus įrengimus. Po to vienoje iš universiteto auditorijų įvyko PLIAS skyriaus narių posėdis, kuriame inž. Viktoras Baranauskas papasakojo apie universiteto įsteigimą, istoriją, fakultetus, mokslo eigą, laboratorijas ir t.t. V. Baranauskas darbuojasi tame universitete kaip mokslinis tyrinėtojas ir apžiūrėjimo metu supažindino skyriaus narius su įvairiais laboratorijų įrengimais ir jų paskirtimi.



Brazilijos skyriaus narių grupė su poniomis susirinkime pas Kęstutį Sipavičių. Iš k. į d. sėdi: Nardis Antanaitis, Algimantas Žibas, Viktoras Baranauskas. Stovi: Aleksandras Valavičius, Elena Oželytė, Algirdas Mošinskis (matosi tik dalis veido, su akiniais), ponia Sipavičienė, Kęstutis Sipavičius, Halina Mošinskienė, Lidija Idikienė, Leonardas Mitrulis, ponia Antanaitienė.

1979 m. balandžio mėn. 13 d. Brazilijos Krašto Pasaulio Lietuvių Bendruomenė kartu su Šv. Juozapo Lietuvių Katalikų Bendruomene nupirko netoli Sao Paulo didelį žemės sklypą ir ten nori pastatyti ir įrengti Senelių Židinį, Jaunimo stovyklą, sporto aikštę, lietuvišką vasarnamį, pastatą su virtuve, valgyklą ir susitikimų salę. Organizatoriai buvo paprašę PLIAS - Brazilijos skyriaus tautos visų tų įrengimų suplanavimui. Skyriui neturint tos rūšies darbams specialistų, buvo kreiptasi į centro valdybą, užklausing, ar neatsirastų kolegų, kurie galėtų mums padėti. Buvo gautas teigiamas atsakymas, kuris buvo perduotas Senelių Židinio ir Jaunimo stovyklos organizatoriams. Buvo pasiūlyta sueiti į tiesioginį kontaktą su centro valdyba, pateikiant duomenis ir įvairius pageidavimus.

1979 m. gegužės mėn. 25 d. Šių metų liepos mėn. 11-29 dienomis Anglijoje ir Vokietijoje įvyko Pasaulio Lietuvių Jaunimo kongresas, kuriame dalyvavo 5 Brazilijos lietuvių jaunimo atstovai ir 7



Brazilijos skyriaus narių dalis susirinkime pas Algirdą Idiką. Iš k. į d.: Leonardas Mitrulis, Algimantas Žibas, Antanas Tyla, Nardis Antanaitis, Kęstutis Sipavičius (matosi tik dalis veido), Arūnas Steponaitis, Edvardas Umaras, Algirdas Idika, Viktoras Baranauskas, Aleksandras Valavičius.



Brazilijos skyriaus narių dalis susirinkime pas Algirdą Idiką. Iš k. į d.: Leonardas Mitrulis, Kęstutis Sipavičius, Nardis Antanaitis, Alfonsas Petraitis, Antanas Tyla, Arūnas Steponaitis, Algirdas Mošinskis, Edvardas Umaras, Elena Oželytė, Algirdas Idika, Aleksandras Valavičius, Algimantas Žibas.

dalyviai. Jų tarpe buvo 4 PLIAS - Brazilijos skyriaus nariai: Aleksandras Valavičius -BLJS vice pirmininkas, Eduardas Umaras, Viktoras Baranauskas ir Antanas Valavičius.

Aukščiau paminėtos datos susirinkime pas Kęstutį Sipavičių buvo nutarta paremti Jaunimo kongresą finansine auka Cr. 5000 (JAV 200 dol.). Pinigai buvo perduoti kongreso finansų komisijai.

Tame pačiame susirinkime trys kolegos padarė pasikalbėjimo pobūdžio referatus: kol. K. Sipavičius apie didelę bendrovę „Setal“, kurioje jis darbuojasi, užimdamas atsakingas pareigas; kol. Aleksandras Valavičius apie Simo Kudirkos lankymąsi Brazilijoje ir kol. Algimantas Žibas referavo apie lankymąsi Vakarų Vokietijoje ir Berlyne - rusų zonoje.

Algirdas Idika

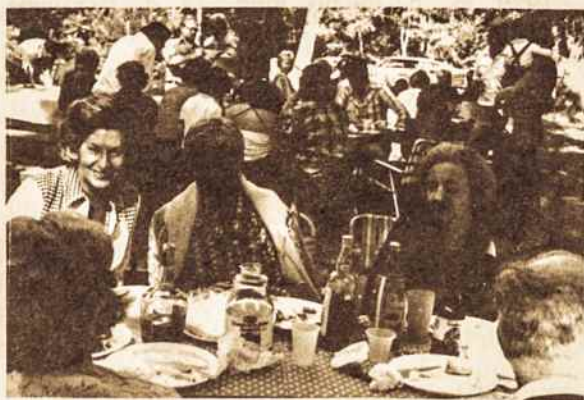
BOSTONAS

1979 m. rugsėjo 9 d. ALIAS Bostono skyrius, baigiantis karštai vasarai, turėjo išvyką į gražųjį Cape Cod, kolegų Inos ir Kosto Nenortų vasarvietę prie ežero.

Oras buvo puikus, todėl suvažiavo daug žmonių, ne tik narių su šeimomis, bet ir svečių iš Cape Cod. Visi vaišinosi ir linksminosi, grojant muzikai. Vieni valgė, kiti šnekučiavosi, o tretį plaukiojo laiveliais ar meškeriojo.

Čia buvo atšvęsta kolegų inž. Juozo Dačio garbingas 75 metų gimtadienis. Palinkėta jam geros sveikatos ir sugiedota ilgiausių metų. Dalyviai išsiskirstė jau sutemus.

V. S.



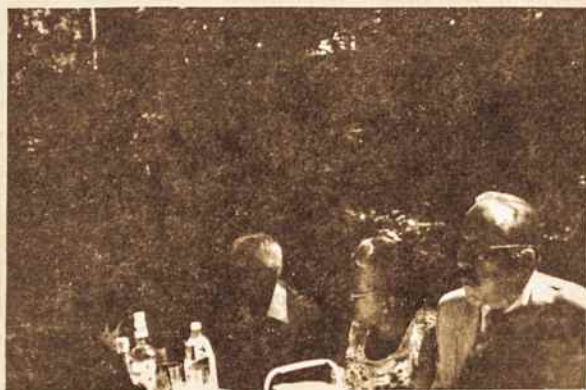
Susirinkusieji. Iš kairės Mickūnienė, Rūtenienė ir Kuncaitienė.



Centro valdybos pirm. Vytautas Izbickas, prisidėjęs maisto, eina pasisotinti.



Kolegų žmonos - Dabrilienė ir Senutienė.



Kolega Juozas Dačys su ponia (viduryje).



Meškeriotojai - dideli ir maži.

ALIAS CHICAGOS SKYRIAUS VISUOTINAS NARIŲ SUSIRINKIMAS

1980 m. vasario 8 d. Lietuvių Tautinių namų salėje ALIAS Chicagos skyriaus pirm. Albinas Smolinskas atidarė visuotiną narių susirinkimą. Jam vadovauti buvo pakviestas kol. Kostas Burba ir sekretoriauti kol. Bronius Masiokas, kuris ir pradėjo programą, perskaitydamas prieš dvejus metus įvykusio susirinkimo protokolą, aprašiusį šios valdybos perėmimo aktą. Po to pirm. Alb. Smolinskas, vice-pirm. Aloyzas Eiva ir išd. Vladas Sinkus pranešė apie savo paskutinių dvejų metų nuveiktus darbus. Alfonsas Pargauskas trumpai nušvietė *Technikos Žodžio* veiklą ir planus. K. Burba revizijos komisijos vardu aptvirtino išdininko perduotas sąmatas.

Po ilgų ir audringų diskusijų buvo išrinkta nauja skyriaus valdyba: Bronė Kovienė (27 balsai), Povilas Vaičekauskas (23), Vytautas Mažeika (23), Albertas Kerelis (23), Aloyzas Eiva (22), ir Stasys Jakubauskas (16). Alb. Smolinskas sutiko vadovauti skyriaus sporto parengimams.

Savo narių tarpe turėjome prieš vienerius metus iš okupuotos Lietuvos atvykusį inžinierių, kuris papasakojo, kaip jam teko kentėti Vorkutos, Karagandos ir Baikalo apylinkėse esančiuose

vergų lageriuose ir iš tolo matyti kitus, aprašytus Solženicino knygoje. Jis išgyveno vergų sukilimus ir demonstracijas. Tačiau jam pavyko išlikti gyvam nuo malšinančios kariuomenės salvių nukreiptų į vergų minias ir išvengti puolančių tankų vikšrų. Po septynerių metų jis buvo paleistas, tačiau laisvės tėvynėje nerado. Pavergtoji Lietuva yra supramoninta, ypatingai atominės energijos ir cheminės pramonės srityse. Civilinė gynyba prieš atominį ir cheminį karą yra gerai organizuota ir dažnai praktikuojama. Girtavimas ir su juo susijusios pasėkos yra tikra tautos nelaimė. Socialinio turto grobstymas ir kyšininkavimas apima visus gyventojų luomus bei profesijas.

Paskaita buvo gerai paruošta, papasakota viskas atvirai ir realiai. Buvo reta proga išgirsti gražią lietuvių kalbą neiškaipytus faktus (ko dabar labai pasigendame), apibūdinančius priespaudą ir suvaržytą gyvenimą. Įdomu, kai preligentas kalbėjo apie universitete dėstomus inžinerijos kursus, studentų ir profesorių santykius, o taip pat palietė ir pačių inžinierių darboviečių aplinką ir valdžios reikalavimus.

Po susirinkimo apie 50 dalyvių pasivaišino kavute su pyragaičiais dar vis besidalindami įspūdžiais apie susirinkimą.

P. Kiršinas

PAŽINKIME VIENAS KITA

Technikos Žodyje, galima sakyti, buvo beveik nusistovėjusi tradicija paminėti mūsų mirusius, žinoma, jeigu kas nors apie juos žurnalui parašo. Antraip, tenka apie, sakykim, kiek žinomesnius velionius žinių kur nors surasti, dažniausiai, kitoje spaudoje arba, parašant giminėms. Aišku, kas nors turi tuo pasirūpinti, nes vyriausias redaktorius, kad ir labai norėtų, negali viso ko aprėpti. Praėjus kuriam laikui, o jis taip pašėlusiai greitai lekia, pastebėta, kad tas, kuris tais reikalais rūpinosi, išskrido į šiltuosius kraštus... Tai „Pažinkime vienas kitą“ skyriaus redaktorius, kurio tikslas yra supažindinti skaitytojus su kolegomis, pateikiant

SKYRIAUS REDAKTORIUS
V. VINTARTAS
6547 S. MAPLEWOOD AVE.
CHICAGO, IL 60629

asmeniškų žinių su nuotraukomis ir paminėti jų profesinę bei kitokią veiklą, taip gi paminėti sukaktuvininkus ir mirusius; jam nepriklauso s-gos bei skyrių veikla. Kol kitas, sutinkąs aukoti brangų laisvalaikį atsirado, praėjo pora metų. Nelengva atsigriebti už porą metų, bet už metus - galima pabandyti.

KAS, KUR IR KĄ VEIKIA?

PROF. VYTAUTAS KLEMAS pakviestas Amerikos Mokslo akademijos jūros mokslų komisijon (Ocean Policy Committee). Jo pareigos rūpintis technologijos perdavimu besivystančioms tautoms.

Dr. Klemas įgijo didelį patyrimą Azijos ir P. Amerikos valstybėse, padėdamas Junginėms Tautoms ir Amerikos mokslo fundacijai (NSF) pravesiti jūros tyrinėjimus ir naujos technologijos seminarus devyniuose užjūrio kraštuose. Šią žiemą yra pakviestas su paskaitomis į Londoną, Costą Ricą ir Meksiką.

Kaip prisimename, Trečiame Mokslo ir Kūrybos simpoziume dr. Klemas vadovavo griežtųjų mokslų programai, o Ketvirtame, kuris įvyks 1981 m. Padėkos savaitėje, jau yra pasižadėjęs suorganizuoti „Jūros mokslų ir gamtos apsaugos sekciją“.

DR. ROMUALDAS ZALUBAS dalyvavo mokslininkų suvažiavimuose: „XVII General Assembly of International Astronomical Union“, įvykusiame Montrealy, Kanadoj (rugpiūčio mėn.) ir „Symposium on Atomic Spectroscopy“, įvykusiame Tucson, Arozona (rugsėjo mėn.).

TECHNIKOS ŽODŽIO AUKOTOJAI

Aukos gautos iki 1980 m. vasario 24 d.

| | |
|-------------------|---------|
| 1.J. Bilėnas | 20 dol. |
| 2.I. Kotovas | 16 " |
| 3.V. Izbickas | 14 " |
| 4.P. Bielskus | 12 " |
| 5.V. Klemas | 10 " |
| 6.G. Okunis | 10 " |
| 7.J. Stankus | 10 " |
| 8.H. Lapas | 9 " |
| 9.K. Vanagas | 9 " |
| 10.J. Dačys | 8 " |
| 11.V. Domanskis | 8 " |
| 12.J. Dunčia | 8 " |
| 13.M. Rumbaitis | 8 " |
| 14.R. Bureika | 7 " |
| 15.K. Vieraitis | 7 " |
| 16.B. Baranauskas | 6 " |
| 17.I. Juzėnas | 6 " |
| 18.E. Manomaitis | 6 " |
| 19.J. Sčiukas | 6 " |
| 20.S. Giedrikis | 5 " |

| | |
|--------------------|-----|
| 21.J. Jurkūnas | 5 " |
| 22.K. Karazija | 5 " |
| 21.V. Senuta | 5 " |
| 24.J. Augustas | 4 " |
| 25.L. Bajoriūna | 4 " |
| 26.K. Bertulis | 4 " |
| 27.E. Cibas | 4 " |
| 28.J. Damas | 4 " |
| 29.K. Daugėla | 4 " |
| 30.P. Ežerskis | 4 " |
| 31.B. Galinis | 4 " |
| 32.V. Gilys | 4 " |
| 33.S. Jokubauskas | 4 " |
| 34.L. Juodikis | 4 " |
| 35.S. Kindurys | 4 " |
| 36.M. Krasauskas | 4 " |
| 37.S. Kudokas | 4 " |
| 38.V. Lapatinskas | 4 " |
| 39.V. Lozoraitis | 4 " |
| 40.J. Mikaila | 4 " |
| 41.V. Petrauskas | 4 " |
| 42.P. Račiukaitis | 4 " |
| 43.S. Remėza | 4 " |
| 44.P. Rulis | 4 " |
| 34.J. Stelmokas | 4 " |
| 46.S. Traškienė | 4 " |
| 47.A. Urbutis | 4 " |
| 48.R. Vaitys | 4 " |
| 49.P. Varis | 4 " |
| 50.R. Zalubas | 4 " |
| 51.V. Anonis | 3 " |
| 52.E. Arbas | 3 " |
| 53.G. Biskis | 3 " |
| 54.A. Motskus | 3 " |
| 55.V. Mažeika | 3 " |
| 56.V. Simanavičius | 3 " |
| 57.A. Šulcas | 3 " |
| 58.J. Vadopalas | 3 " |
| 59.V. Vidugiris | 3 " |
| 60.C. Amolevičius | 2 " |
| 61.R. Banys | 2 " |
| 62.M. Bružas | 2 " |
| 63.J. Dragašius | 2 " |
| 64.B. Markeliūnas | 2 " |
| 65.V. Nastopka | 2 " |
| 66.V. Petrauskas | 2 " |
| 67.J. Talandis | 2 " |
| 68.R. Budreika | 1 " |

Technikos Žodis nuoširdžiai dėkoja.

A. Brazdžiūnas, administratorius

 **TECHNIKOS ŽODIS**
THE ENGINEERING WORD

TECHNIKOS ŽODIS

The Engineering Word

**c/o A. Brazdziunas
7980 West 127th Street
Palos Park, IL 60464**