

# new link

The **2016**

Jubileusz 75 lecia  
1941 - 2016

ASSOCIATION OF POLISH  
ENGINEERS IN CANADA



**Biuletyn Stowarzyszenia Inżynierów Polskich w Kanadzie**  
1/2016 ISSN 0824-6075

## Prezydent RP Andrzej Duda w Kanadzie



9 maja 2016 r. Juliusz Kirejczyk prezes KPK Okręg Toronto powitał Prezydenta RP z małżonką przed uroczystym złożeniem wieńca pod Pomnikiem Katyńskim i tablicą upamiętniającą ofiary Tragedii Smoleńskiej.

## LV Walny Zjazd sprawozdawczo-wyborczy Stowarzyszenia

22 października 2016 o godzinie 15:00 odbył się w sali SPK Koło #20 przy Beverley Street w Toronto LV Walny Zjazd sprawozdawczo-wyborczy.

Informacje i proponowany porządek obrad został rozesłany drogą emailową do wszystkich członków i oddziałów.

Najciekawiej wypadła dyskusja nt. obchodów 75 Jubileuszu Stowarzyszenia, które wypadają w tym roku. 75 lat Inżynierów Polskich w Kanadzie. Będziemy identyfikować na zdjęciu członków zjazdu z 1944 roku.

## "Wine and Cheese Party" Oddziału Toronto

W tym roku Stowarzyszenie Inżynierów Polskich w Kanadzie (SIPwK), jedna z najstarszych organizacji w Kongresie Polonii Kanadyjskiej, obchodzi swój jubileusz 75 lecia. Z tej okazji Oddział Toronto SIPwK zorganizował wyjątkowo uroczyste "Wine and Cheese Party", które odbyło się 25 listopada w Konsulacie RP w Toronto, dzięki uprzejmości Konsula Generalnego RP Pana Grzegorza Morawskiego.



Na spotkanie zaproszeni zostali członkowie wszystkich oddziałów SIPwK oraz goście reprezentujący organizacje kongresowe i techniczne. Głównym mówcą wieczoru był Maciej (Mark) Zaremba, P.Eng., długoletni zasłużony członek i były przewodniczący SIP Oddziału Toronto oraz prezes ZG SIP w latach 1986-88.

Oficjalne wystąpienia rozpoczęły się po poczęstunku koktajlowym, które poprowadziła Krystyna Sroczyńska przewodnicząca SIPwK Oddział Toronto. Zaprezentowani zostali członkowie zarządu OT: Mariusz Kalisiak - wiceprzewodniczący, Janusz Majerski - sekretarz, Kazimierz Babiarczyk - skarbnik, Maria Świętorzecka - dyrektor, Janusz Niemczyk → **str. 7**

## UE i Kanada podpisały umowę CETA Czy Polska i Kanada się zbliżą do siebie?

25 listopada 2016

Przez niewielką Walonię omal nie doszło do zerwania umowy handlowej między Unią Europejską a Kanadą.



Z pewnym opóźnieniem, ale w końcu 30 października 2016 r. Szczyt Unia-Kanada się odbył i umowę sfinalizowano, teraz tylko parlamenty poszczególnych krajów muszą ją jeszcze zatwierdzić. Od tego dnia obowiązuje umowa w swej części handlowej. Jak umowa CETA jest postrzegana w Polsce i

Kanadzie debatował panel poprowadzony przez Marcina Zagrodzkiego u transmitowany przez interent. W dyskusji wzięli udział: Marcin Bosacki – b. ambasador Polski w Kanadzie, dr Marek Grela – b. ambasador RP w Unii Europejskiej, Tony Housh – prezes Rady Dyrektorów Amerykańskiej Izby Handlowej w Polsce, Adam Szejnfeld – poseł do Parlamentu Europejskiego, dr Wojciech Warski minister ds. zagranicznej promocji przedsiębiorców.

Video sprawozdanie można obejrzeć na Youtube:

<https://www.youtube.com/watch?v=1zfWBwkYqXk>



ASSOCIATION  
OF POLISH ENGINEERS  
IN CANADA



Founded in 1941  
Incorporated in 1944

**Board of Directors**

J. Bulik (Kitchener)	chairman
A. Sochaj (Mississauga)	vice chairman
J. Majerski (Toronto)	secretary
G. Makarewicz (Toronto)	treasurer
A. Felińczak (Hamilton)	
S. Basiukiewicz (Mississauga)	
S. Kulina (Mississauga)	
J. Wendzel (Edmonton)	
J. Niemczyk (Toronto)	
B. Gajewski (Ottawa)	
M. Świętorzecka (Toronto)	
M. Zaremba (Toronto)	
J. Cytowski (Toronto)	
J. Majerski (Toronto)	

**Branches**

**EDMONTON, AB**

Jolanta Wandzel-Mrugala  
j\_wandzel@yahoo.com

**HAMILTON, ON**

Andrzej Felińczak,  
Tel.: (905) 578-6584

**KITCHENER, ON**

Jerzy Bulik  
Tel.: (519) 747-1402

**MISSISSAUGA, ON**

Sławomir Basiukiewicz  
Tel.: (905) 602-5814

**MONTREAL, QC**

Krzysztof Rosiak  
rosiak.kris@gmail.com

**OTTAWA, ON**

Bogdan Gajewski  
Tel.: (613) 259-5015

**TORONTO, ON**

Krystyna Sroczyńska  
Tel.: (416) 486-7346

**Editorial Committee**

Maria Świętorzecka, Jerzy Bulik,  
Hieronim Teresiński

Spis treści

LV Walny Zjazd sprawozdawczo-wyborczy Stowarzyszenia	Page 1
Umowa CETA podpisana - Handel Kanada - Unia Europejska	Page 1
Prezydent RP Andrzej Duda w Kanadzie	Page 1
“Wine and Cheese Party” Oddziału Toronto	Page 1, 3
Od redakcji	Page 2
Association of Polish Engineers in Canada - 75 Anniversary	Page 4-5
W Oddziałach SIPwK	Page 6-7
Trzy godziny do wolności ...	Page 6-12

## Od redakcji

Wydanie NewLink 2016 został przygotowany po Walnym Zejeździe, który odbył się 22 października br. oraz po udanym “Wine and Cheese” party rozpoczynającym obchody 75-lecia Stowarzyszenia, które przygotował Oddział Toronto i współfinansował ZG SIPwK. Spotkanie członków i sympatyków było piękną okazją do przypomnienia historii Stowarzyszenia i historii poszczególnych jego członków, których droga do Kanady była przeważnie długa i skomplikowana. Opublikowany wykład Macieja Zaremby przekazuje determinację i zasługi kadr techniczno-inżynierskich polskiego pochodzenia w budowę ciągle rozwijającej się Kanady.

Wspomnienia naszego najbardziej sędziwego członka Tomira Bałuta, przygotowane dla tygodnika “Związkowiec”, a opracowane przez redaktora K. Kasprzyka w maju 1998 roku pod tytułem “Trzy godziny do wolności...” zamieszczamy, aby historia pokolenia zniewolonego w PRL była poznawana przez młodsze generacje, aby wiedzieli jak istotna jest wolność osobista dla realizacji ambitnych marzeń technicznych i rodzinnych. Tylko “wolni z wolnymi, równi z równymi i honorowi z honorowymi” są w stanie budować lepszy i trwający w pokoju świat. Tomir Bałut był jednym z trzech polskich inżynierów spośród dwunastki uprawnionych do sterowania elektroniką nuklearną CANDU w Kanadzie.

Otwarcie oddziału firmy Cyclone Mfg w Kraśniku przez Andrzeja Sochaję z Mississaugi to piękny przykład przedsiębiorczych umiejętności profesjonalistów technicznych pochodzenia polskiego działających globalnie w coraz bardziej zintegrowanym ekonomicznie świecie. Opis z przebiegu otwarcia firmy został wykorzystany ze strony internetowej miasta Kraśnik, pod adresem:

<http://www.krasnik.eu/index.php/artukuly-wiadomosci/380-cyclone-polska-oficjalnie-otwiera-krasnicka-fabryke>

*Życzenia Wesółych Świąt Bożego Narodzenia i  
Szczęśliwego Nowego Roku 2017 Składają Członkom i  
Sympatykom naszej Organizacji*



*Rada Dyrektorów oraz Zarząd Główny  
Stowarzyszenia Inżynierów Polskich w Kanadzie*



**Head Executive Board Officers:**

Hieronim Teresinski	prezes	Marzena Bachtin	Zatrudnienie
Jan Cytowski	wiceprezes	Jerzy Bulik	New Link
Gienadij Makarewicz	skarbnik		
Janusz Niemczyk	sekretarz		
Sławomir Basiukiewicz	sponsorstwo		
Maria Świętorzecka	Członkostwo		
Zbigniew Pieciul	Webmaster		

**Head Office**

206 Beverley Street  
Toronto, Ontario M5T 1Z3  
Tel.: 416-486-7346  
[www.polisheng.ca](http://www.polisheng.ca)

## Wine and Cheese Party 2016 at the Polish Consulate

- Komisja Rewizyjna.

Następnie zostali przedstawieni goście honorowi: Magdalena Borowska - Konsul RP i Jan Cytowski - Przewodniczący Rady Polonii Świata oraz władze SIPwK w osobach: Jerzy Bulik - przewodniczący Rady i jednocześnie przewodniczący Oddziału Kitchener, Hieronim Teresiński - prezes ZG SIP, Andrzej Felinczak - przewodniczący Oddziału Hamilton i Sławomir Basiukiewicz - prze-



wodniczący Oddziału Mississauga, a także byli przewodniczący SIP OT obecni na przyjęciu.

Obecni członkowie Stowarzyszenia, to w większości osoby, które przybyły do Kanady w ostatnim trzydziestolecu, ale są też starsi, którzy pamiętają najwcześniejsze lata i współpracowali z założycielami Stowarzyszenia. Z dużą radością witano zasłużonego i najstarszego aktywnego członka SIP OT, Tomira Bałuta, który wstąpił do stowarzyszenia w 1953 r., a córka Bożena jest także członkiem Oddziału Toronto.

Wśród przedstawicieli Kongresu Polonii Kandyjskiej byli: Juliusz Kirejczyk - prezes KPK OT i były przewodniczący SIPwK OT, Zofia Śliwińska - prezes SPK Koło 20, Irena Kremblewska - Federacja Polek Ogniwo 1, Teresa Szewo - Związek Narodowy Polski Gmina 1, Łucja Stec - prezes Funduszu Dziedzictwa Polek, Elizabeth Dragunowski Koło Pań „Nadzieja”, Elżbieta Łyszkiewicz - Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej, Michał Kustra - Polska Inicjatywa Studentów w Kanadzie, Anna Alwast - Fundacja A. Mickiewicza i Kazimierz Chrapka - prezes Fundacji W. Reymonta. Obecni byli także reprezentanci me-



diów polonijnych oraz przedstawiciele świata sztuki i muzyki: Toronto Sinfonietta, Novi Singers, Chór Symfonia.

Konsul Magdalena Borowska przywitała i pozdrowiła zebranych oraz wyraziła słowa uznania, mówiąc, że „tak ważna rocznica świadczy o tym jak istotną rolę odegrało SIPwK w zakresie pro-

mocji polskich instytucji i technologii na terytorium Kanady”.

Hieronim Teresiński prezes ZG SIPwK zreferował szeroką działalność skupiającą się na współczesnych potrzebach i zainteresowaniach członków, jak kontakty zawodowe, poszukiwanie pracy i prezentacja swoich doświadczeń i wiedzy poprzez sympozja, seminaria i konferencje. Na zakończenie wystąpienia odczytał listy gratulacyjne od prof. Andrzeja Nowaka z Uniwersytetu Nebraska i prezesa Rady Polskich Inżynierów Ameryki Północnej oraz od Janusza Romańskiego prezesa „Polonia Technica” USA.

Prof. A. Nowak uważa, „że na skutek wieloletniej izolacji geopolitycznej Polski głównym celem łączącym Polskę i Polonię jest sprawa działania na rzecz rozwoju innowacji i przeskoczenia progów technologicznych w Polsce”. J. Romański życzy, „aby plany i zamiary Stowarzyszenia spełniały się dla dobra profesjonalnej społeczności inżynierskiej w Kanadzie oraz dla najlepiej pojętego interesu i rozwoju naszej Ojczyzny Polski”.

Jan Cytowski przewodniczący RPŚ, zauważył, że aby wyobrazić sobie, co oznacza 75 lat, najlepiej pomyśleć, że w przyszłym roku Kanada będzie obchodzić swoje 150-te urodziny. Uważa, że tak renomowana organizacja powinna znaleźć się w Radzie Polonii Świata i wnieść swoje doświad-



Janusz Niemczyk, Giennady Makarewicz, Sławomir Basiukiewicz

czenie do tej światowej organizacji polonijnej.

Przewodniczący oddziałów Mississauga i Hamilton krótko opowiedzieli o działalności na swoim terenie. Na terenie Oddziału Kitchener odnotowano istotne wydarzenie, jakim było nadanie przez Prezydenta RP Andrzeja Dudę nominacji profesorskiej nauk technicznych dla jednego z członków Oddziału, prof. Grzegorza Glinki z Uniwersytetu w Waterloo.

Wykład na temat historii Stowarzyszenia wygłosił w języku angielskim Maciej (Mark) Zaremba P.Eng., zwracając szczególną uwagę na to, że osiągnięcia polskich inżynierów były już znane w Kanadzie przed powstaniem Stowarzyszenia, gdyż wielu zasłużonych Polaków pozostawiło po sobie trwałe ślady, jak: Charles Blaskowitz, Alexander Kierkowski czy też Kazimierz Gzowski. Naturalna potrzeba zjednoczenia polskich inżynierów nastąpiła w czasie II wojny światowej po przyjeździe do Kanady w 1941 roku członków Stowarzyszenia Techników Polskich z Anglii, którzy mieli

wspomóc przemysł wojskowy na potrzeby armii sprzymierzonych. W maju 1941 roku w Ottawie zawiązał się komitet założycielski. Powstały oddziały w Montrealu, Ottawie i Toronto. Po prezentacji historii Stowarzyszenia Maciej Zaremba podzielił się historią swojej kariery zawodowej i organizacyjną, inspirowaną przez swego ojca, Jana, prawnika z wykształcenia, który w Kanadzie wykonywał zawód kreślarski, pracując z innymi polskimi inżynierami, a w stowarzyszeniu organizował słynne comiesięczne herbatki.



Występ artystyczny Anny Kołosowski, absolwentki wydziału muzycznego UofT, laureatki Alumni Award i wielu innych nagród, która wykonała na flecie wariacje Fryderyka Chopina na motywach Bisseta, zakończył część oficjalną. Na fortepianie akompaniował Maestro Maciej Jaśkiewicz, dyrygent, dyrektor muzyczny i założyciel Toronto Sinfonietta oraz wielu chórów i orkiestr.



Wieczór w gościnnych progach konsulatu RP wypełniły rozmowy towarzyskie, wspomnienia i nowe znajomości przy poczęstunku i lampce wina. Była to sympatyczna okazja do kontaktów ze sta-



rymi i nowymi znajomymi. Szczególną atmosferę stworzyły fantazje jazzowe na fortepianie wykonywane przez Philipa Mus, studenta Wydziału Mechanicznego Ryerson University.

W przyjęciu uczestniczyło 100 osób!

Krystyna Sroczyńska i Maria Świętorzecka, OT

## Association of Polish Engineers in Canada – 75 Anniversary



I've been invited to speak about the history of the Association of Polish Engineers in Canada in this year of its 75th anniversary. I'll cover the years when it was formed and some of my personal impressions, but first I'll start

with Polish engineers who came here in previous centuries.

Engineers from Poland arrived long before the Association of Polish Engineers in Canada was formed. We know about some of them because of their accomplishments as engineers but also for their engagement in military service and their political and civic involvement.

One of the first on record is Charles Blaskowicz who arrived in 1759 and worked as a surveyor. About 1776 a number who arrived contributed to the defence of Canada, among them August Globenski, Balthazar Lucki and Ludvic Mazell.

In the next century, two engineers who became prominent in Canadian society arrived in Canada about the same time after the November 1830 Insurrection in Poland. The first, Alexander Edouard Kieszkowski, a civil engineer, worked in the Dept. of Public Works and introduced financial innovations to streamline credit procedures in agriculture. He was appointed mayor for the district of Richelieu; in 1862 he was promoted to the rank of Lt.-col. and appointed commanding officer of the Second Battalion of Militia for St. Hyacinth, Que. In 1867 he was elected to the House of Commons for St. Hyacinth, and was a member of Parliament until his death in 1870.

The second is the most famous of the immigrant Polish engineers of the 19th century, Sir Casimir Stanislaus Growski. He was born in St. Peterburg, Russia. At the Lyceum of Krzemieniec he studied architecture and surveying combined with languages, literature and medicine. Upon graduation in 1830 at age 17, his father found him a place in the Imperial Corps of Engineers. He participated in the November Insurrection and ended up in an Austrian prison. Eventually he was transported into permanent exile to the United States.

There he began studying English and law and supported himself by teaching French, German and drafting. He completed his apprenticeship in law in 1837 and worked in a law office. But his father had been an engineer and Growski had an affinity for that field. Through his law practice he was exposed to civil projects and gradually shifted his career from law to engineering while working on the Erie railroad. In 1841 he was sent to work on the Welland Canal in Canada and from then on he worked in Canada. He was named Chief Engineer on railway development projects and eventually formed his own consulting company. With his background in law combined with organizational

skills he planned and closely controlled contracts and the execution of work and developed a reputation for bringing in projects under budget. He was a contractor and made fortunes for himself and his sponsors developing Canada's infrastructure of roads and canals. His last major project was the international bridge across the Niagara River between Fort Erie and Buffalo.

Late in life he moved in the upper strata of society. Among other things he served as a member of the Senate of the University of Toronto and was co-founder of Wycliffe College. He founded the Ontario Jockey Club and was co-founder of Toronto Club, the Toronto Stock Exchange and the Dominion Rifle Association. He supported the for-

to know their new country. The same was true of the Polish immigrants arriving at the beginning of the war.

The number of Poles with technical training was high enough that they began to congregate and form an association. According to available records there were at the time 22 Polish engineers from Great Britain and 50 from France. Thus, in May of 1941 four engineers met in Ottawa and established the Association of Polish Engineers in Canada or Stowarzyszenie Technikow Polskich w Kanadzie or STP. The intent at first was to form a branch of an existing Association in England but this idea was quickly abandoned. The first General Meeting of the Association was held in June,



mation of the Canadian Society of Civil Engineers and was its president for three years. In 1880 he was knighted by Queen Victoria and received the Distinguished Order of St. Michael and St. George.

And now let us turn to the previous century. Every upheaval results in the migration of people, just as the November Insurrection did at its time and as we see today with the wars in the Arab world. I do not have information about Polish engineers arriving here in the early years of the 20th century but the outbreak of the Second World War brought a new wave of immigrants.

When war broke out in 1939, many Polish engineers made their way by many routes to France and England. Their skills were in great demand for the war effort and a large number of these engineers arrived in Canada at the beginning of the war.

We know that it is only natural for immigrants of the same background to come together. Immigrant communities spring up quickly in our cities after a wave of immigrants arrives be they Portuguese, Italian, Greek or Poles. This facilitates mutual support, social life and the first steps in getting

1941 with a total membership of 29 engineers.

The objective of the Association was to provide mutual help in adapting to life and work in Canada. Through 1941-1942 courses were organized, likely a mixture of language and employment practices. In 1942 there were three branches of the Association in Montreal, Toronto and Ottawa. At the second Annual Meeting, Ryszard Hegert reported, "There are 112 members, people who came to Canada from the following countries: 40 from Great Britain, 58 from France, 8 from Japan, and 6 from Brazil. Among them there are 83 qualified professional engineers and 29 technicians. The specializations are: 81 mechanical engineers, 10 electrical, 9 civil, 6 chemical, one architect, one pulp and paper specialist and 3 textile engineers. Fifty one work in Toronto, 37 in Montreal, 14 in Ottawa, 2 in Hamilton and one in Peterborough. Besides that, 60 qualified mechanics came to Canada and found work in the aeronautics industry."

A large number of specialists in aeronautics were in that first wave of arrivals, 42 of them came in 1940. A well-known aeronautical engineer in Poland, W. J. Jakimiuk was appointed as Chief

Engineer in DeHavilland. Towards the end of the war he was the leader of the project to design the very famous Chipmunk and Beaver models. Others working for DeHavilland were W. Czerwinski, Dr. A. Grzędzielski, K. Księżik, Zygmunt Jarmicki, K. Korsak, W. Stępniewski and T. Tarczyński.

After 18 months the Association gained the respect of engineering authorities. Polish university degrees were recognized and graduates of these universities were able to obtain membership in the professional engineering associations and the Engineering Institute of Canada. But in cases where the applicants lacked original diplomas, verification by the Association was often sufficient.

The Association received its Charter from the Federal Government in June 1944. At first the members had visions of returning to Poland after the war but as the war ended the reality of the political situation sank in. At the General Meeting in 1945 a resolution was passed condemning the Soviet occupation of Poland and declaring allegiance to the Polish Government in exile in London.

The Association concentrated on various activities such as cooperation with the Canadian Polish Congress, founded in 1944, creation of mutual funds, publication of a Bulletin, helping recent newcomers in finding employment and organizing social activities.

In the period 1941 — 1945 about 500 visas had been granted to Polish engineers for "the duration of the war". Later, in view of the situation in Europe all those on temporary visas were granted permanent status. In the early 1950s many more engineers arrived in the wave of post-war immigrants. Many were de-mobilised soldiers and a large number had studied at the Polish University in London, England. In the early sixties there were about 2,000 Polish engineers in Canada. Unfortunately only a small portion joined the Association.

The Head Executive was located at first in Ottawa, then moved to Montreal and finally to Toronto. A branch was organized in Sarnia in the early 50s and attempts were made to open branches in Vancouver, Calgary and Niagara-on-the-Lake but these died out. Over the years attempts continued to open branches and now, in addition to the original we have branches in Edmonton, Hamilton, Kitchener, London and Mississauga.

For many years the Toronto branch held monthly lectures and social events. In the late 50s and early 60s the annual ball organized by the Toronto branch, complete with debutants, was a popular event. My father, Jan Zaremba, was educated as a lawyer but in Toronto he worked as a draftsman/designer and was a member of the Toronto branch. For a number of years he was in charge of the monthly "cherbatki", very popular events that provided opportunities for members to spend time with their friends and listen to speakers on a variety of subjects, not necessarily technical. Pro-

grams of regular monthly meetings existed in Toronto, Ottawa, Montreal and Sarnia.

Let me now turn to a personal view of the Association. My first job after graduating in chemical engineering from the University of Toronto was at Dow Chemical Co. in Sarnia. Sarnia is known as Chemical Valley, with many chemical and petrochemical facilities and petroleum refineries; consequently there was a large number of professionals. I met Poles almost immediately, joined the local branch of the Association in 1963 and was active in it for the next thirty years; I've recently rejoined.

The Sarnia branch was active and healthy. There were monthly meetings and the number of members was small but steady with members coming and leaving. The Polish community was relatively small but there were regular events at the Polish hall, dances, banquets and many parties.

A prominent member of the branch and president for a number of years was Dr. Bernard Wiechula. He was in the ranks of the Cichociemni during the war. He had made his way to England at the start of the war and after training had parachuted back into Poland to fight in the resistance. He returned to England eventually, attended the Polish University in London and earned a PhD in ceramics. He worked as a combustion specialist for Imperial Oil. In spite of the difference in age he became a good friend.

In 1973 I moved to Imperial Oil. Four years later I was transferred to Toronto and joined the branch there. The busiest period occurred in the early 80s when a wave of immigrants with technical training arrived at the time of Solidarność and martial law in Poland. Help available for these immigrants from various levels of government was far better than for the earlier war and post-war arrivals, services such as English as a second language, assistance with housing and with employment. But the Association had a big role to play as well. We developed and conducted courses in technical English; customs in the workplace; and how to conduct oneself in an interview. And we obtained government grants that supplemented salaries. With these funds we were able to find employment for close to 100 engineers since the cost to the employer was substantially reduced. This was a very good time for the Association. We worked hard and felt we were making a contribution to the community.

One of the tasks I undertook was helping to prepare resumes. I discovered that there was a vast difference between a Curriculum Vitae and the form of a Canadian resume. Also, I saw a large cultural difference between how a candidate presents him/herself at an interview in Poland and how it is done here. Consequently each resume required much work and trial interviews conducted by those of us who had grown up and were employed here were of great help. And I was able to improve my Polish and learned many technical

terms.

One of the initiatives we undertook at that time was a brief to the Association of Professional Engineers of Ontario, now PEO, arguing for improvements to the process by which the educational credentials of immigrants were recognized. We were able to budge the bureaucracy and reduce the onerous requirements then in place for obtaining a license.

Over the years that I was active in the Association I held a variety of positions including president of the Sarnia branch, president of Toronto branch and President of the head executive. I have worked with a large number of wonderful people. And the reason the Association has survived as long as it has and thrived for much of that time is that members were willing to put in significant time and effort.

So, I ask myself what is the role of the Association? We are not a professional body such as Professional Engineers Ontario; we are not a technical group such as the Society of Mechanical Engineers or Civil Engineers. We are a group of people who have two things in common — Polish roots and an education in or affinity for the technical field. The Association brings together individuals with a very broad range of training and expertise, civil, mechanical, chemical, electrical, electronic, aeronautical, lubrication — the list goes on. The specifics of our areas of expertise may differentiate us. But the underlying fundamentals and way of thinking unite us. We come to the Association to be with people with whom we can communicate easily and whose company we enjoy. And when we can help each other, all the better. The Association, the branches, need to work at creating an atmosphere and the circumstances to promote such congenial gatherings.

As we celebrate the 75th anniversary of the Association and look back, I have high hopes that current members are willing to make the effort to create programs that will carry the Association forward for many years to come.

*Maciej Zaremba, P.Eng.*



13 listopada 2015 r w czasie przyjęcia z okazji Narodowego Święta Niepodległości Pan Konsul Generalny RP Grzegorz Morawski odznaczył m. in. byłego prezesa SIPwK OT, a obecnego przewodniczącego Komitetu Wspomagania Studiów Polskich na U ofT Kolegę Macieję Zarembę Złotym Krzyżem Zasługi. Na zdjęciu: A. Wyszkowski, K. Sroczyńska, M. Zaremba

## Trzy godziny do wolności



Uciekłem z Gdańska ze swym bratem Przemysławem, dwumiejscowym samolotem szkolnym Po-2, tzw. "Kukuźnikiem", dnia 26.X.50 roku. Piszę te słowa w Kanadzie, blisko 50 lat po ucieczce z Polski. Zachodzi pytanie, czy warto ja opisywać dzisiaj, po tylu latach? Myślę, że jednak warto, gdyż było to przełomowe wydarzenie w życiu moim, mojego brata i naszych rodziców, zdecydowało o losach naszego przyszłego potomstwa i spowodowało przykre następstwa dla naszych rodziców, krewnych i znajomych w Polsce.

W chwili ucieczki miałem 23 lata, a mój brat 26. Obaj byliśmy studentami czwartego roku Politechniki Gdańskiej i mieliśmy zaliczony pierwszy egzamin dyplomowy, tzw. pół-dyplom. Mieszkaliśmy w Gdańsku-Oliwie: ojciec mój Gustaw pracował w dyrekcji PKP w Gdańsku a matka Olga uczyła w szkole powszechnej.

O ile mnie pamięć nie myli, pomysł ucieczki do Szwecji zrodził się około półtora roku wcześniej. Trzeba sobie uświadomić, że był to okres tzw. "stalinizmu", kiedy w Polsce panował skrajnie totalitarny system komunistyczny, narzucony siłą przez wroga nastawioną do Polski Rosję sowiecką.

### Kiedy przyszli po ojca

Wkrótce po II wojnie światowej odbyły się w Polsce wybory do sejmu, ale zostały przez komunistów sfałszowane. Jedyną, nie-zależną od nich partią polityczną biorącą udział w wyborach, było Polskie Stronnictwo Ludowe (PSL). Ojciec mój był sekretarzem koła PSL w Gdańsku Oliwie i reprezentował to stronnictwo przy urnie wyborczej. Po zakończeniu głosowania został zaproszony przez funkcjonariusza UB na szklankę herbaty. Kiedy odpowiedział, że skorzysta z zaproszenia po rozliczeniu głosów, został natychmiast aresztowany. Wprawdzie wypuszczono go tego samego wieczora, ale po ogłoszeniu wyników, iż na blok komunistyczny padło około 99 procent głosów.

W jakiś czas później, w zimie 1946/47, przyszli ponownie ojca zaaresztować. Ja i brat byliśmy wtedy na pierwszym roku politechniki. Około pierwszej w nocy zastukano do drzwi. Kiedy otworzyliśmy, ukazało się dwóch ludzi w mundurach wojskowych, uzbrojonych w pistolety maszynowe ("Pepesze"), a za nimi jeszcze dwóch w cywilu. Jeden z cywilów miał rozpiętą z przodu kurtkę, spod której widoczna była rękojeść pistoletu "Parabellum". Zapytali o Batuta. Odpowiedzieliśmy, że jest nas trzech, ojciec i dwóch synów. Nastąpiła chwila konsternacji, bo pytający nie wiedział, o którego Bałuta chodzi, a cywilowi, który rozkazywał, trzeba było tłumaczyć na język rosyjski naszą odpowiedź. Po konsultacji oświadczone nam, że chodzi o "starego". Odpowiedzieliśmy, że ojca nie ma w domu, gdyż wyjechał na leczenie do sanatorium w górach. Na szczęście ojca uprzedzono o możliwości aresztowania. Od znajomego lekarza uzyskała szybko skierowanie na miesięczną kurację

i wyjechał z Oliwy kilka godzin wcześniej. Inaczej skutki mogłyby okazać się tragiczne. Prezes PSL w Gdańsku, dr Tobiasz, aresztowany w tym samym czasie, zmarł w więzieniu.

W 1944 - podchorąży AK, 1945-1950 - pracownik stoczni, student Politechniki Gdańskiej i pilot szybowców i samolotów cywilnych. W 1950 r. ucieka samolotem szkolnym do Szwecji. W Kanadzie od 1951r. Pracuje w przemyśle lotniczym i biurach projektów, inżynier-konstruktor.

### Zamiłowanie do lotnictwa

W lecie 1947 spędziłem półtora miesiąca w Strzebielinie, koło Wejherowa, gdzie uzyskałem kategorię "A" i "B" pilota szybowcowego. Następnego lata ukończyłem dwumiesięczny kurs pilotażu motorowego w Cywilnej Szkole Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej, koło Opola. Przemek zdobył te same kwalifikacje o rok wcześniej. Następnie uzyskaliśmy kategorię "C" w ośrodku szybowcowym na Żarze, koło Żywca. Obaj rozpoczęliśmy studia na politechnice w 1946 roku. Ja na wydziale Mechanicznym, Przemek zaś na Budowie Okrętów. Po roku przeniósł się również na Wydział Mechaniczny, a na trzecim roku obaj wybraliśmy specjalizację na Oddziale Lotniczym. Byliśmy członkami Akademickiego Klubu Lotniczego oraz Aeroklubu Gdańskiego. Wiosną i jesienią uczęszczaliśmy na treningi szybowcowy, a następnie motorowy, który na ogół odbywał się na nie istniejącym dzisiaj lotnisku w Gdańsku Wrzeszczu, położonym nad brzegiem Zatoki Gdańskiej. Lataliśmy również na "trójkątą nawigacyjną".

Początkowo kierowaliśmy się wyłącznie zamiłowaniem do lotnictwa. Z czasem jednak sytuacja polityczna w Polsce stawała się coraz bardziej nie do zniesienia. Po sfałszowanych wyborach komunistyczna PPR wchłonęła umiarkowaną nieco PPS i zmieniła nazwę na PZPR. Podobnie, komunistyczną organizację młodzieżową - ZWM (Związek Walki Młodych) przemianowano na ZMP (Związek Młodzieży Polskiej). Poza nielicznymi, przedwojennymi komunistami oraz młodzieżą niezorientowaną dostatecznie w sytuacji politycznej panującej wówczas w Polsce, do organizacji tych garnęli się głównie oportuniści. Byli oni faworyzowani na każdym kroku, w miejscach pracy i na uczelniach, a szczególnie w lotnictwie (nikt z naszej rodziny do partii komunistycznej, ani do związanej z nią organizacji młodzieżowej nie należał). W aeroklubach urządzono, bodajże jesienią 1948 roku, "weryfikacje". W wyniku tej "czystki", motywowanej względami politycznymi, w Aeroklubie Gdańskim zabroniono latać wielu pilotom, szczególnie tym, którzy w czasie wojny latali w brytyjskim Royal Air Force (RAF-ie). Po tej czystce, w naszym aeroklubie pozostało zaledwie 10 latających pilotów motorowych. Nas "zweryfikowano" przypuszczalnie tylko dlatego, że wśród pilotów było jeszcze zbyt mało partyjnych i nie zorientowano się, iż jesteśmy synami człowieka, który otwarcie sprzeciwiał się władzy komunistycznej. Wiele jednak wskazywało na to, że wkrótce

## W Oddziałach SIPwK

### Oddział Mississauga

- Lokalizacja kolejnej fabryki w Polsce pozwoli nam szybciej i sprawniej realizować zamówienia dla europejskich kontrahentów – podkreśla An-



drzej Sochaj, kiedy w maju oficjalnie otwarto fabrykę w Kraśniku, gdzie docelowo będzie pracować 100 osób.

Firma Cyclone we wrześniu 2014 roku nabyła od Miasta Kraśnik ponad 2-hektarową działkę z budynkiem po dawnej lakierni na terenie FŁT

- Kiedy rozpoczęliśmy prace, trudno było uwierzyć, że może powstać tu nowoczesna fabryka – mówi Andrzej Sochaj. - Teren był zaniedbany, porośnięty krzakami a budynek hali od dawna nieużywany, wymagał generalnego remontu.

Przeprowadzone prace zostały podzielone na 3 najważniejsze etapy : prace budowlane, instalacja linii do obróbki chemicznej, instalacja urządzeń do obróbki mechanicznej. Na początek konieczne było oczyszczenie terenu, remont budynku i wykonanie jego docieplenia i elewacji.

Cała inwestycja warta jest ok. 30 mln zł.

Praca w fabryce ma się odbywać na dwóch poziomach. Będzie to obróbka chemiczna i obróbka ubytkowa. Na początek firma planuje zatrudnić od 10 do 20 osób. Docelowo w Kraśniku ma pracować około 100 osób.

- To ważny dzień dla rozwoju gospodarki w Kraśniku, a mam nadzieję też że w całym kraju – mówi burmistrz Kraśnika, Mirosław Włodarczyk. – Bardzo dziękuję Andrzejowi Sochajowi, że tu jest i pokazuje, że w Kraśniku panuje dobry klimat dla biznesu. Liczę na to, że obecność tak dużej firmy spowoduje pojawienie się innych, także zagranicznych inwestorów i Kraśnik stanie się ważną częścią Doliny Lotniczej.

Andrzej Sochaj przedstawił ogromne perspektywy, jakie ma przed sobą branża lotnicza. W tym kontekście widzi też duże szanse dla swojej firmy,



a potwierdzają to już prowadzone rozmowy biznesowe z dużymi odbiorcami jego produktów.

### Oddział Toronto

w styczniu 2016 roku w sali na → str. 7

i nam zabronią latać. Z podobnych względów, kariera zawodowa po ukończeniu studiów oraz możliwości utrzymania rodziny, nie zapowiadały się dobrze. Nachalna propaganda komunistyczna (ironicznie nazywana "łopatologią") wdzierła się wszędzie i stawała się coraz bardziej męcząca. W tej sytuacji zacząłem rozważać możliwość ucieczki.

#### Planowanie ucieczki

Przeciwko takiemu rozwiązaniu przemawiały głównie następujące względy: ,

1. Duże ryzyko osobiste

2. Narażenie na prześladowania rodziców, krewnych i znajomych (stosowano wtedy metodę "odpowiedzialności zbiorowej")

3. Obowiązek pozostania w Polsce, aby brać udział w odbudowie zniszczonego wojną kraju.

Uważałem jednak, że ryzyko osobiste można by znacznie zmniejszyć przez staranne przygotowanie ucieczki i zachowanie możliwie ścisłej tajemnicy.

Trzeba również pamiętać, że był to okres wzrastającego napięcia pomiędzy Rosją sowiecką a USA. Rozpoczęta się już wojna koreańska. W Europie zapadła "żelazna kurtyna" i rozpoczęła się "zimna wojna". Liczyłem się więc z możliwością wybuchu wojny na większą skalę i poborem do służby wojskowej. Z dwojga złego wolałem ryzykować życie w wyniku własnej, świadomej decyzji niż będąc zmuszonym do brania udziału w wojnie, po stronie wrogiemu nam mocarstwa Rosji sowieckiej.

Jeśli chodzi o możliwość narażenia bliskich nam osób, to wydawało nam się, że chyba nasza mama nie zostałaby uwięziona. Mogliby ją wziąć na przesłuchanie, ale ponieważ nie mieliśmy zamiaru wspominać jej o naszych planach (z uwagi na zachowanie tajemnicy i aby nie martwiła się "na zapas"). Przepuszczaliśmy, że UB zorientowałoby się szybko, iż rzeczywiście nie wiedziała o naszych zamiarach. Co do ewentualnych losów ojca mieliśmy poważne obawy i wątpliwości. Po nocnej wizycie UB nie próbowano ponownie go aresztować, ale jego kariera zawodowa wyglądałaby na skończoną. Czy zastosowano by jakieś nowe szkany? Babcię i dziadka zostawiliby chyba w spokoju. Ale tuż obok mieszkała siostra mamy, Helena Krzyżanowska, która miała dwóch synów, Romana i Ziemowita. Jeżeli UB zorientowałoby się w pokrewieństwie, mogliby zastosować szkany, szczególnie wobec synów.

Romek był studentem wyższej Szkoły Inżynierskiej w Poznaniu i bywał w Oliwie głównie w czasie wakacji. Ziemek ukończył w 1949 roku "Con-radium" (technikum budowy okrętów we Wrzeszczu) i został przyjęty do Szkoły Morskiej w Gdyni, gdzie mieszkał w internacie. Czasami pływał na rejsy szkolne aż do Ameryki Południowej. Pocięsałem się, że ze względu na inne nazwisko. UB chyba nie zorientowałoby się w pokrewieństwie, a gdyby nawet do tego doszło, biorąc pod uwagę jak mało czasu spędzali kuzyni w Oliwie, byłoby mało prawdopodobne, aby wiedzieli coś o naszych planach. Ze znajomych, mógł ucierpieć instruktor i piloci w aeroklubie, oraz bliżsi nasi koledzy i

koledzanki.

Co do obowiązku brania udziału w odbudowie kraju (pod przewodnictwem komunistów) miałem pewne wątpliwości. Nie było bowiem jasne, kto więcej skorzystałby z naszych wysiłków - Polska czy Rosja sowiecka? Np. Polska eksportowała w tym czasie duże ilości węgla do Rosji, trasą wiodącą ze Śląska przez Kraków i Przemyśl, na której istniała od dawna dwutorowa linia kolejowa. Nasz ojciec, który znał te sprawy, opowiadał nam, że na żądanie Rosji trasę tę przebudowano w ten sposób, iż obok siebie biegły dwie linie jednotorowe, z których jedna posiadała rosyjski, szerszy rozstaw kół. W ten sposób wyeliminowano na granicy opóźnienia spowodowane koniecznością wymiany osi, gdyż węgiel na Śląsku był ładowany bezpośrednio na wagony rosyjskie. Ironia polegała na tym, że Polska była zmuszona płacić więcej za używanie sowieckiego taboru kolejowego do wywozu węgla, niż otrzymywała od Rosji za eksportowany węgiel. Podobnie wyglądała sprawa z budowaniem dla Rosji lokomotyw w zakładach Cegielskiego w Poznaniu. Polska była zmuszona do zbudowania na Mazurach specjalnej, szeroko-torowej linii, w celu przeprowadzenia wymaganych prób tych lokomotyw. Koszt budowy linii był wyższy od zapłaty za wszystkie lokomotywy.

#### Wtajemniczeni

Wobec powyższych obaw i wątpliwości, zdecydowaliśmy się wtajemniczyć do pewnego stopnia w nasze plany trzy osoby: naszego ojca i kuzynów (Romek był stosunkowo najlepiej w nich zorientowany). Z ojcem rozmawialiśmy na ten temat tylko raz, co najmniej rok przed naszą ucieczką. Wspomnieliśmy w ogólnych zarysach o możliwości ucieczki do Szwecji i zapytaliśmy co o tym myśli? Pamiętam, że byłem raczej zaskoczony jego reakcją. Zapytał, m.in. czy zastanowiliśmy się nad tym, że gdybyśmy nawet szczęśliwie dotarli do Szwecji, moglibyśmy się z nim już nigdy w życiu nie spotkać? (Okazało się później, niestety, że były to "proroce słowa", chociaż wówczas nie brałem ich poważnie pod uwagę). Wyraził również opinię, że mimo to, iż Polska jest niemal okupowana i potwornie wykorzystywana przez Rosję sowiecką, z patriotycznego punktu widzenia należałoby raczej pozostać w kraju, niż żyć za granicą. Ewentualne, dodatkowe szkany, jakie z naszego powodu mogłyby mu grozić ze strony UB, traktował jako sprawę drugorzędą. Albo rzeczywiście myślał, że znacznie więcej mu nie dokuczają, albo może uważał, że skoro poprzednio niejednokrotnie narażał się dla ojczyzny, to tym razem może pocierpieć z powodu własnych synów. W rezultacie odniosłem wrażenie, że wprawdzie ojciec pomysłu naszej ewentualnej ucieczki nie pochwalał, ale również nie sprzeciwiał się mu stanowczo, lub może nie chciał nam narzucać w tej sprawie swojego zdania.

W Aeroklubie Gdańskim do szkolenia używano w tym czasie dwóch typów samolotów: przestarzałych, sowieckich Kukuruźników i zakupionych z demobilu amerykańskich Piper Club. Ponieważ "Pajperki" miały zbyt macy zasięg, do ucieczki mogliśmy użyć je-dynie Kukuruźnika.

## W Oddziałach SIPwK

Beverley spotkaliśmy się na tradycyjnym "Opłatku".



Choinka, świąteczne przysmaki i kolędowanie przy akompaniamencie harmonii tworzyły magiczny klimat i nastrój do wspomnień i planowania nowych przedsięwzięć w 2016 roku.



Prelekcja p.t. "Nowe technologie automatycznej analizy résumé", którą poprowadził Krzysztof Dzikowski świetnie przygotowała zebranych, jak przygotować résumé, aby uzyskać interwie poprzez praktyczne przykłady.

Spotkanie odbyło się 11 lutego w SPK przy 206



Beverley St w Toronto, o 7 wieczorem.

"Na początek lata" Doroczny PIKNIK odbył się w sobotę 18 czerwca 2016 w Parku Paderewskiego Organizatorzy przygotowali wszystko to, co na BBQ, chleb, ogorki, napoje itp..

Koledzanki i Koledzy oraz ich goście przynieśli sałatki, słodczyce, napoje itp. na wspólny stół. Wstęp był wolny dla członków SIP, wolne datki od gości były mile widziane, ale jeśli ktoś nie chce, nie może, to nie trzeba.

SIP OT, SIP OM, SIP ZG.

Byt to powolny dwupłat konstrukcji drewnianej, kryty płótnem, z dwoma otwartymi kabinami. Posiadał pięciocylindrowy silnik gwiazdowy o mocy 110 KM. Jego szybkość przelotowa wynosiła 110 km/ godz. i osiągał pułap 3 tysięcy metrów. Kabiny były jednoosobowe, ale w jednej z nich (po usunięciu drążka sterowego) można by ewentualnie zmieścić dwie osoby. Początkowo ustawiałem się, czy by nie zaproponować ojcu ucieczki z nami, ale doszedłem do wniosku, że nie byłby zainteresowany. Natomiast poważnie rozważaliśmy możliwość ucieczki czterech kuzynów.

Gdzieś z początkiem 1950 roku, Ziemek udał się w rejs do Południowej Ameryki i miał zamiar odwiedzić w Buenos Aires naszego wujka (brata naszych matek), Zdzisława Żukotyńskiego. My zamierzaliśmy w tym samym czasie zabrać ze sobą Romka do Szwecji i po wylądowaniu wysłać telegram do wujka w Argentynie, aby Ziemek nie wracał na statek. W dniu ucieczki jeden z nas (Przemek lub ja) wybrałby się na trening do aeroklubu, drugi zaś z Romkiem na z góry upatrzone miejsce, gdzie można by wylądować, nabrać więcej benzyny i wystartować we trójkę do Szwecji. Późną wiosną, kiedy się ociepliło, wybraliśmy się wszyscy trzej na kilkudniowy obóz na Pojezierze Kaszubskie, aby znaleźć stosowne miejsce do lądowania. Wynajęliśmy łódkę i rozbiliśmy namiot na jednej z wysp, na jeziorze Wdzydze. Następnie opłynęliśmy łódką całe jezioro i znaleźliśmy stosunkowo płaską i niezadrzewioną wyspę, która mogłaby się nadawać do naszego celu.

#### Zawieszenie lotów

Nasze przygotowania zostały przerwane "zawieszeniem" (tzn. zakazem) lotów w Aeroklubie Gdańskim. Oficjalnym powodem był wypadek lotniczy, w którym zginęło dwóch pilotów aeroklubu. Faktycznie szukano pre-tekstów, aby wprowadzić zakazy i obostrzenia. Po ucieczce do Szwecji (jesienią 1948 r.) pilota Siadaka zawieszono na dłuższy czas loty, a następnie postawiono uzbrojoną straż i przeprowadzano rewizje osobiste przy wejściu na lotnisko. Ograniczono też ilość paliwa przy napełnianiu zbiorników samolotów, aby nie można było dolecieć do Szwecji.

Przypuszczaliśmy, że i tym razem loty będą długo zawieszane, chociaż było oczywiste, że wypadek nie był spowodowany żadną wadą sprzętu, a wyłącznie lekkomyślnością pilotów.

Przemek i Romek doszli do wniosku, że skoro nie wiadomo czy i kiedy loty zostaną odwołane, lepiej przerwać planowanie ucieczki, a zacząć planować letnie wakacje. Warto może wspomnieć, że z nas czterech, ja i Rom byliśmy bardziej krytycznie nastawieni do tego, co się wówczas działo w Polsce, aniżeli Przem i Ziemek. Ja np. tak nie mogłem już znieść propagandy komunistycznej, że gdy w czasie obiadu na stole leżała gazeta, odsuwałem ją na bok, aby spokojnie zjeść. Rom podobnie reagował na łopatologię. Ziem o-glądał na własne oczy nędzę, wjakiej żyła du-ża część ludności krajów Ameryki Południowej i uważał, że stosunkowo biorąc, w Polsce nie jest aż tak źle,

jak nam się wydaje.

Przem potrafił koncentrować się na studiach i ignorować łopatologię. Uważał, że u mnie myśl o ucieczce przechodzi czasami w obsesję (przypuszczalnie miał trochę racji, bo nieraz miałem męczące sny, że np. dolatuję do Szwecji w nocy i nie mogę znaleźć miejsca do lądowania). Było jasne, że bez Przemka uciekać nie mogłem, bo miałyby zmarnowane życie. Zgodził się na ucieczkę pod warunkiem, iż będzie dobrze przygotowana

#### Przygotowania

W tej sytuacji zamiast jechać na wakacje, zdecydowałem wykorzystać czas na lepsze przygotowanie ucieczki. Byłem przekonany, że bez względu na to, jak ostatecznie skry-stalizują się nasze plany, umiejętność lądowania w trudnym terenie i w ogóle technika pilotażu odegra ważną rolę w ich realizacji. Ponieważ w Gdańsku na razie nie mogłem latać, postanowiłem spróbować szczęścia w Aeroklubie Poznańskim. Przy okazji mógłbym się zorientować, czy istnieją jakiekolwiek możliwości ucieczki z Poznania do Szwecji. Ogłosiłem więc, że mam zamiar przenieść się z Politechniki Gdańskiej do Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Poznaniu. W rezultacie, bez większych kłopotów, rozpocząłem trening motorowy na lotnisku aeroklubu w Kobylnicy, koto Poznania. Cały czas musiałem się mieć na baczności, aby nie zdradzić się jakimkolwiek słowem, czy nawet wyrazem twarzy, że myślę o ucieczce. Przypuszczalnie UB podejrzewało oto każdego pilota.

Zauważyłem jednak, że w Poznaniu mniej było ograniczeń, a tym samym przyjemniejsza atmosfera i więcej możliwości latania. Kierownikiem wyszkolenia był instruktor-pilot Szymański, który w czasie wojny latał na samolotach myśliwskich, w brytyjskim RAF-ie. Kiedy uznał, że technikę pilotażu mam nieźle opanowaną, zaczął mnie szkolić w podstawowej akrobacji, do której należały "pętle" (zwane „loopingami”) i "korkociągi". Wkrótce po moim przeniesieniu do Aeroklubu Poznańskiego wysłano mnie, wraz z dwoma innymi pilotami, do Warszawy, na egzamin teoretyczny, na licencję pilota motorowego. Nie kwapiłem się do jej uzyskania, bo do ucieczki nie była mi potrzebna a obawiałem się, że przy okazji UB mogłoby sprawdzić moje dane personalne i zupełnie zakazać mi latać. Dlatego planowałem "oblać" ten egzamin, ale ku mojemu zdumieniu byłem jedynym, który go zdał. Skutek był taki, iż po pewnym czasie wysłano mnie do Warszawy, na egzamin praktyczny. Tym razem, mimo mych dobrych chęci, popełniłem błędy przy lądowaniu i byłem przekonany, że nie zdałem.

Po powrocie do Poznania nadal uczyłem się regularnie na trening motorowy. Któregoś dnia, sekretarz aeroklubu zwrócił się do mnie abym mu pomógł w pracy biurowej. Kiedy znaleźliśmy się sami w biurze, powiedział mi, że przyszła z Warszawy wiadomość, iż zdałem egzamin praktyczny, wraz z zapytaniem czy należę do PZPR lub ZMP. Ponieważ nie należałem, poradził mi abym szybko przeniósł się z powrotem do Gdańska, za nim Aeroklub Poznański otrzyma oficjalne zawi-

domienie z Warszawy, że nie wolno mi latać. Wyraziłem obawę, iż w Gdańsku czeka mnie to samo. Odpowiedział, że przypuszczalnie tak, ale biorąc pod uwagę bałagan panujący w Warszawie, może nie nastąpić to szybko. Nie pamiętam nawet nazwiska tego człowieka, a przecież wiele mu zawdzięczam.

#### Ponownie w Gdańsku

Kiedy po powrocie do Gdańska zameldowałem się w aeroklubie, powiedziałem, że do-szedłem do wniosku, iż przeniesienie na Wyższą Szkołę Inżynierską w Poznaniu byłoby dla mnie niekorzystne. Mój powrót nie wzbudził podejrzeń, gdyż w Aeroklubie Gdańskim loty były nadal zawieszane. Dla "zabicia czasu" zorganizowano dla młodszych członków teoretyczny kurs pilotażu motorowego. Tym razem Przemkowi i mnie też przydzielono jakieś wykłady. Ja jednak miałem ważny egzamin do zdania na politechnice: fizykę współczesną, dlatego Przemek, który już ją zaliczył, zgodził się zastąpić mnie jako wykładowcę w aeroklubie. Egzamin zdałem, nawet z dobrym wynikiem. Na ogół jednak Przemek o-trzymywał lepsze stopnie ode mnie i uczył się solidnie. Wspólna nauka z nim była dla mnie niemal koniecznością. Strasznie mnie przy tym mój brat "musztrował", ale gdyby nie jego po-moc, chyba nigdy bym nie zdał matematyki i termodynamiki, i przypuszczalnie "wylali" by mnie z uczelni. Ale większość tego rodzaju zmartwień miałem już poza sobą. Ukończy-liśmy również wspólnie z Przemkiem przejściową pracę dyplomową: projekt czteromiejscowego dolnopłatuowca o konstrukcji mieszanej, drewniano-metalowej.

Sytuacja na politechnice została opanowana, co było ważne, gdyż szanse ucieczki zmniejszały się z każdym dniem. Rok akademicki rozpoczął się w pierwszych dniach października i zaczęliśmy uczęszczać na wykłady. Gdzieś w połowie miesiąca dowiedzieliśmy się o odwołaniu lotów w Aeroklubie Gdańskim. Otworzyła się ponownie możliwość ucieczki, ale czasu do końca sezonu pozostało mało. Trzeba się było zdecydować na wariant możliwie najprostszy: ucieczkę we dwóch, z lotniska we Wrzeszczu. Niestety 14 czyło się to z dwoma, dodatkowymi problemami:

1. Z chwilą gdy obaj z Przemkiem znajdziemy się w jednym samolocie, instruktor zorientuje się natychmiast, że zamierzamy uciec i może zawiadomić od razu lotnisko myśliwców w Babim Dole koto Gdyni (istniała bez-pośrednia linia telefoniczna pomiędzy biurem aeroklubu a Babim Dołem).

2. Może nam zabraknąć benzyny na do-leczenie do Szwecji.

Aby uniknąć obu problemów rozważyliśmy następujący plan: Na pin.-zach. krawędzi lotniska znajdowały się, nie zasypane jeszcze po wojnie, rowy przeciwlotnicze. Można by tam przygotować zawczasu kanistry z benzyną. Następnie, w dzień powszedni, zamiast na wykłady udać się na lot-



nisko. Jeżeli okazałoby się, iż nikt poza nami nie zgłosił się na trening, obezwładnić instruktora i ukryć związanego w rowie przeciwlotniczym. Następnie, przed startem, dolać z kanistrów benzyny.

Po zastanowieniu odrzuciliśmy jednak ten plan. Naszym instruktorem był kierownik wy-szkolenia Aeroklubu Gdańskiego, przedwojenny pilot Karol Hempel, do którego byliśmy życzliwie nastawieni. W czasie „obezwładniania” mogła przypadkiem wywiązać się bitka, w wyniku której mógłby uciepieć instruktor, my i samolot. Jeśli chodzi o zostawienie instruktora w rowie, mogłoby się zdarzyć, że nie odnaleziono by go przez dłuższy czas i w zimną pogodę mógłby poważnie u-cierpieć na zdrowiu.

W rezultacie zdecydowaliśmy się czekać na odpowiednią pogodę. Na ogół, przed rozpoczęciem treningu, do maszyn nalewano benzyny na dwie i pół godziny lotu. Najkrótsza odległość

zdecydować się tego dnia na ucieczkę. Zapytałem dyskretnie Przemka o zdanie. Odpowiedział odmownie. Kontynuowaliśmy więc trening, podstawową akrobacją. W pewnej chwili, gdy Przemek z instruktorem podchodzili do lądowania, zauważyłem, że spód kadłuba zalany jest olejem. Pokazałem więc czerwoną chorągiewkę, aby nie startowali ponownie. Kiedy okazało się, iż pękło połączenie (tzw. trójkąt) w systemie smarowania pod ciśnieniem, „oblał mnie zimny pot”. Gdyby Przemek się nie sprzeciwił, nasza próba ucieczki skończyłaby się tragicznie.

Wreszcie nadszedł pamiętny dzień: czwartek, 26.X. 1950 roku. Znowu zapowiedziano odpowiednią pogodę: ciągła warstwa chmur, pułap 1000 metrów, tylny wiatr. Naj-pierw pojechaliśmy na politechnikę, na dwugodzinny wykład, zaczynający się o godzinie ósmej rano. Następnie przypatrzyliśmy się niebu. Warstwa chmur była zupełnie ciągła. Zaczął leciutko prószyć śnieg,

pierwszy tego roku.

Zdecydowaliśmy jechać na lotnisko. Śnieg przestał prószyć.

Kiedy zameldowaliśmy się w biurze aeroklubu, instruktor kazał nam iść przed hangar, zapuścić i za-grzać silnik. Sam pozostał na razie w biurze. Na trening motorowy zgłosiło się tego ranka tylko nas dwóch. Samolot był już

wy-toczony z hangaru. Zauważyliśmy, iż byt to ten sam „kukuźnik”, któremu w środę pęk! trójkąt. Przemek wsiadł do pierwszej kabiny, a ja pomogłem mu zapuścić silnik. Sprawdziiliśmy ilość paliwa i spotkała nas miła niespodzianka: strzałka wskazywała niemal peony zbiornik, co oznaczało około pięciu godzin lotu. Przypuszczaliśmy, że powodem były przepisy Ministerstwa Komunikacji wymagające, aby po każdej awarii samolot był sprawdzony przez pilota-oblatywacza, na pełnych zbiornikach paliwa i oleju. Zastanawialiśmy się czy nie startować wprost spod hangaru.

Nagle na lotnisko wjechał samochód ciężarowy wypełniony żołnierzami WOP-u (Wojsk Ochrony Pogranicza), uzbrojonymi w pistolety maszynowe typu PPS. Zdębiałem! Czyżby ktoś nas wsypał? Zapytałem Przemka, czy może ostatnio zwierzył się komuś z naszych planów? On zadał mi to samo pytanie. W obu wypadkach odpowiedź była negatywna.

Dowódca oddziału udał się do biura aeroklubu. Po jakimś czasie powrócił z naszym instruktorem. Wojsko odjechało, instruktor polecił mi „rozwinąć start”, a sam wystartował z „kolegą - Przemysławem”.

„Rozwinięcie startu” polegało na rozłożeniu na trawie („kukuźnik” nie mógł lądować na betonie, gdyż nie miał kółka pod ogonem), w odpowiedniej części lotniska, białych płacht w kształcie litery „T” i przymocowaniu ich do ziemi. Normalna procedura treningu polegała na tym, że najpierw

instruktor leciał z uczniem, demonstrował, jak się wykonuje daną figurę i sprawdzał, czy uczeń potrafi ją bez-piecznie powtórzyć. Następnie instruktor obserwował z ziemi, jak uczeń wykonuje zadanie sam. Liczyłem więc na to, że po pierwszym lądowaniu z Przemkiem przy literze „T”, instruktor wysiądzie a mnie się uda wskoczyć na jego miejsce. Jednak instruktor kazał bratu wysiąść i poleciał z kolei ze mną. Po następnym lądowaniu znowu poleciał z Przemkiem. Może wydaliśmy się lnu podenerwowani i zrobił się podejrzliwy? A tymczasem zużywała się drogocenna benzyna! W pewnej chwili zauważyłem, że jedna z opon ma trochę za mało powietrza. Dałem więc znak czerwoną chorągiewką, podbiegłem do samolotu aby zameldować instruktorowi i zapytałem, czy może chce wysiąść aby popatrzeć na oponę? Odpowiedział, że nie potrzeba i zdawało mi się, iż spojrzął na mnie badawczo. Powróciłem zrezygnowany do litery „T”.

### Decyzja

Po następnych kilku lotach instruktor kazał mi znowu wsiąść na miejsce Przemka. Sam pozostał w samolocie. Wykonanie rozkazu zabrało trochę czasu, bo używaliśmy na spółkę z bratem tej samej czapki-pilotki, okularów i rękawic. Przemek pomagał mi jeszcze dociągnąć dobrze pasy przed akrobacją, kiedy instruktor niespodziewanie wysiadł. Stał niedaleko samolotu i zaczął oddawać moc. Zdecydowaliśmy się szybko. Przemek wskoczył do tylnej kabiny a ja dałem pełen gaz i „kukuźnik” potoczył się powoli do przodu. Instruktor odwrócił się, gdy usłyszał ryk silnika i zawałał się przez chwilę, co najpierw uczynić: zapiąć rozporek czy biec za samolotem? Na szczęście dla nas okazał się człowiekiem dobrze wychowanym, bo gdyby pobiegł natychmiast, zapewne zdążyłby złapać ręką za uchwyt na końcu dolnego skrzydła i samolot zamiast wystartować, zatoczyłby koło na ziemi. Mimo opóźnienia sytuacja była groźna. Obserwowałem z kabiny, jak wyciągnięta ręka biegnącego instruktora zbliżyła się stopniowo do końca skrzydła na odległość około metra, zatrzymał się na chwilę i wreszcie zaczęła się oddalać. „Kukuźnik” stopniowo nabierał rozpędu, podniosłem ogon maszyny i oderwaliśmy się od ziemi.

Liczyliśmy się z tym, że dla własnego bezpieczeństwa instruktor będzie zmuszony pobic do biura i zatelefonować do Babiego Dołu. Ponieważ był już „stary” (około czterdziestki), sądziliśmy, że mu to zabierze jakieś 10 minut. Następne 5 minut upłynie, zanim samoloty i piloci myśliwscy będą gotowi do startu, a więc w sumie 15 minut. Nam powinno wystarczyć 10 minut, aby osiągnąć wysokość 1000 metrów i ukryć się w chmurach. Z punktu widzenia zatarcia za sobą śladów, najbezpieczniej byłoby polecieć najpierw nad Zatoką Gdańską, okrążyć półwysep Hel i dopiero wtedy wziąć kurs na Szwecję. Niestety na to mogło nam zabraknąć benzyny. Przeto musieliśmy polecieć najkrótszą drogą, tzn. po prostej linii na północny-zachód, co oznaczało, że przez dłuższy czas będziemy lecieć nad lądem, skąd można było nas śledzić.



do Szwecji wynosiła 330 km. Przy szybkości przelotowej „kukuźnika” 110 km/godz zabrałoby to, w bezwietrzną pogodę, trzy godziny. Ale przy odpowiednim kierunku i szybkości wiatru, można by dolecieć szybciej. Potrzebna nam również była ciągła warstwa chmur, o niskim pułapie, abyśmy mogli je szybko osiągnąć i ukrywać się w nich do samej Szwecji. Było to możliwe, gdyż ówczesne komunistyczne myśliwce Jak-9, nie miały radaru.

Podawano wtedy w Polsce przez radio specjalną, szczegółową prognozę pogody dla szybownictwa. Na podstawie uzyskanych informacji starałem się nie tylko ocenić, czy wystarczy nam paliwa, ale również obliczyć poprawki kursu na wszystkie prawdopodobne kierunki i szybkości wiatru. Ze względu na rewizję przy wejściu na lotnisko, trzeba było wyniki obliczeń zapamiętać. Podobnie trzeba było dokładnie przestudiować trasę, a szczególnie zapamiętać zarys wybrzeża i nazwy miejscowości w południowej Szwecji. Zdarzało się już bowiem, że próby ucieczki kończyły się pomyłkowo w Niemczech Wschodnich.

### „Godzina 0”

Na wtorek, 24 października, zapowiedziano pogodę odpowiadającą naszym planom. Pojechaliśmy więc na lotnisko. Wyglądało, że benzyny jest również wystarczająco. Jedyne, wbrew zapowiedzi, warstwa chmur nad lotniskiem nie była zupełnie ciągła. Może da-lej, w strpnę Szwecji, jest lepiej? Czy realnie rzecz biorąc, można liczyć na lepsze warunki? Byłem skłonny



Ponieważ startowaliśmy pod wiatr, na razie oddaliliśmy się od celu. Jak tylko nabraliśmy trochę wysokości zrobiłem "zwrot w tył", tzn. ostry skręt o 180 stopni. Spojrzałem w dół. Zauważyłem, że nasz instruktor zamiast podążać prosto do telefonu, pobiegł (Przemek, który go również obserwował, twierdził później, iż instruktor raczej udawał, że biegnie...) najpierw do grupy młodych chłopaków, którzy pod kierownictwem innego instruktora ćwiczyli latanie na szybowcach. Wprawdzie zбочzył nieco z drogi, ale następnie jeden z młodych zapaleńców poleciał jak strzała do telefonu. Korciło mnie trochę, aby przelecieć nad nim tzw. kosynierem" i zmusić do odwrotu, lub przynajmniej nastraszyć. Jednak na takie igraszki szkoda było benzyny. Trzeba było jak najprędzej nabrać wysokości, aby się ukryć w chmurach. Niestety dla "kukuruźnika" było to czasochłonne zadanie.

#### Ratunek w chmurach

Trasa wiodła nad naszym blokiem mieszkaniowym. Przelatywaliśmy na małej wysokości, około 200 metrów (mama nam później opowiadała, że w tym momencie nasz dziadek ocknął się z drzemki i powiedział "to nasi chłopcy lecą"). Zauważyłem dym unoszący się z komina i przyszło mi na myśl, że to pewnie babcia przygotowuje dla nas obiad. Uświadomiłem sobie, iż "spaliliśmy za sobą mosty" i że pewien okres życia, spędzony wśród bliskich nam osób, skończył się bezpowrotnie.

Nie było jednak czasu na smutne rozmyślenia. Zbliżaliśmy się do Gdyni, a chmury były jeszcze ciągle wysoko ponad nami. Przypuszczalnie z Babilonu Dołu byliśmy widoczni jak na dłoni. Stawało się jasne, że pułap chmur był dużo wyższy, niż podano w prognozie pogody. Czy może przypadkiem wyższy od pułapu "Kukuruźnika" i nigdy nie osiągniemy chmur? Ponadto na zwiększającej się wysokości, a przy małej szybkości naszego samolotu, odnosiłem wrażenie, że ziemia stoi pod nami w miejscu. Czas uciekał a samoloty myśliwskie przypuszczalnie już wystartowały.

Wreszcie po 20 minutach lotu, na wysokości ponad 2500 metrów, wlecieliśmy w chmury. Ale tu czekała nas następna, przykra niespodzianka. W prognozie zapowiedziano "strato-cumulusy" (chmury warstwowo-kłębiaste) a tu przekonaliśmy się, że wpadaliśmy w "cumulo-nimbus" (chmurę kłębiasto-burzową). Znaleźliśmy się w strefie potwornego "rzucania" i wyładowań elektrycznych. Chwilami miałem uczucie jakby ktoś uderzał potężnym młotem w jedno lub drugie skrzydło. Po kilku minutach utraciliśmy zupełnie kontrolę nad maszyną. Na "sztucznym horyzoncie" sylwetka samolotu przylegała do obwodu tarczy, co wskazywało, że jesteśmy poza zasięgiem instrumentu.

#### Pościg

Przypomniałem sobie, iż jedną z nielicznych zalet „kukuruźnika” jest to, że jest „regularny w locie”, oraz radę instruktora, że czasem najlepszym wyjściem z trudnej sytuacji jest nie przeszkadzać maszynie, tzn. puścić stery. Uczyniłem taki przypuszczalnie Przem zrobił to samo, gdyż wkrótce

ujrzałem po lewej stronie, nad moją głową las. Oznaczało to, iż wyszliśmy z chmur. "Wyrównałem" szybko maszynę i rzuciłem okiem, czy nie doznała uszkodzeń. Nagłe usłyszałem wołanie Przemka starającego się przekrzyknąć huk silnika. Cofnąłem więc manetkę gazu, aby rozumieć o co mu chodzi. Poczulem, iż Przem pchnął ją gwałtownie do przodu i usłyszałem znowu, że coś wykrzykuje. Odwróciłem w tył głowę i zauważyłem, że Przem pokazuje lewą ręką na dół. Spojrzałem w tym kierunku i zobaczyłem w odległości około 200 metrów samolot myśliwski Jak-9. Lecił w tym samym kierunku co my, ale różnica szybkości była tak wielka (jego szybkość maksymalna wynosiła 600 km/godz.), że przemknął koło nas jak dysk. Przem później mi powiedział, że kiedy go najpierw zauważył, myśliwiec leciał około 1500 metrów poniżej nas, w przeciwnym kierunku. Następnie zrobił „zwrot bojowy”, tzn. zakręt a 180 stopni na pełnym gazie z nabraniem wysokości, starając się widocznie znaleźć powyżej nas, co mu się na szczęście nie udało.

Przez ułamek sekundy wzrok mój spotkał się ze wzrokiem pilota. Można chyba bez przesady powiedzieć, że spojrzałem śmierci w twarz. Byłem przekonany, że wydano mu rozkaz, aby do nas strzelał. Jak-9 był wyposażony w 20-milimetrowe działko oraz karabin maszynowy kalibru 12,7 mm. Ja, jako całe uzbrojenie, miałem w kieszeni kozik. Nasza sytuacja wyglądała raczej beznadziejnie. Gdybym był bardziej pobożny, przypuszczalnie poleciłbym duszę Bogu i zaczął od-mawiać "zdrowaśki". Mnie jednak nie spieszyło się na drugi świat. Jedyłą szansę ocalenia widziałem w ponownym ukryciu się w chmurach, zanim myśliwiec zdąży zrobić następne okrążenie. Wprawdzie przed chwilą mało nie rozleciała się w nich maszyna, ale tu czekała nas pewna śmierć.

Moim pierwszym odruchem było natychmiast zawrócić, aby znaleźć się ponownie w chmurze, z której przed chwilą wypadliśmy. Przemek widocznie nie zgadzał się z moją oceną sytuacji, gdyż poczułem, iż przytrzymał mocno drążek sterowy i orczyk. Wtedy zauważyłem niedaleko przed nami zwisający welon następnej chmury i ruszyliśmy w tym kierunku na pełnym gazie. Na szczęście okazała się spokojniejsza od poprzedniej. Być może, nabraliśmy również trochę doświadczenia w ślepych pilotażu. Rezultat był taki, że lecąc na instrumenty przez następne 10 czy 15 minut, nie utraciliśmy kontroli nad maszyną. Natomiast wyłoniły się nowe problemy. Busole naszego samolotu były zawieszona w płynie. Przy ciągłym rzucaniu w chmurach tańczyły w lewo lub w prawo i trudno byk się zorientować w jakim kierunku lecimy. Czasami, gdy udawało mi się busolę uspokoić, okazywało się, że lecimy na wschód, tzn. do Rosji. Na takie kluczenie nie mogliśmy sobie pozwolić.

Zadecydowaliśmy, by od czasu do czasu, wychodzić ostrożnie z chmur i sprawdzać nasz kurs na Szwecję. Następnym problemem było oblodzenie. Lecieliśmy na stosunkowo dużej wysokości, na której temperatura była znacznie

niższa niż na ziemi. Lecąc w chmurach, zauważyłem najpierw szron na metalowych częściach, a następnie oblodzenie na krawędziach natarcia skrzydeł. Zwiększało to ciężar samolotu i mogliśmy nie być w stanie utrzymać wysokości potrzebnej do ukrywania się w chmurach. Oblodzenie mogło również spowodować wadliwe działanie instrumentów. Po około 40 minutach lotu pozostawiliśmy po lewej stronie jezioro Łebsko i dotarliśmy do wybrzeża Bałtyku. Zauważyłem, że wzdłuż całego wybrzeża pała się wielkie ogniska. Przypomniałem sobie, że Przem i Rom kiedyś obozowali w tym regionie i opowiadali mi, iż jest to archaiczny system alarmowy, stosowany przez WOP. Widocznie tam, w dole, wszyscy byli już powiadomieni o naszej ucieczce i śledzili każdy nasz ruch.

Odetchnąłem z ulgą, gdy znaleźliśmy się wreszcie nad morzem. Na szczęście pod dwoma ważnymi dla nas względami przepowiednia pogody sprawdziła się: jak okiem sięgnąć, warstwa chmur wokół nas była ciągła; i wnioskując po czasie przybycie na wybrzeże, lecieliśmy z wiatrem. Ale los nie szczędził nam tego dnia niespodzianek.

#### Kierunek - Szwecja

Obie kabiny "kukuruźnika" miały niemal identyczne wyposażenie w instrumenty. Jedyne chyba wyjątkiem był wskaźnik ilości paliwa, którego nie było w tylnej kabinie, gdzie siedział Przem. Od czasu do czasu zapytywał mnie więc, ile pozostało nam benzyny? Odpowiadałem mu na migi, a ponieważ instrument wskazywał ponad połowę zbiornika, nie widziałem powodu do obaw. Z czasem jednak uświadomiłem sobie, że chociaż czas mija, strzałka pokazuje nadal ten sam poziom zbiornika. Stawało się jasne, że jest popsuty i nie zawiadamałem Przemka o mym odkryciu, aby go nie denerwować. Zacząłem się zastanawiać co zrobić, gdy silnik stanie? "Kukuruźnik" miał "doskonałość" około 1:10, tzn., jeśli by nam zabrakło benzyny na wysokości 2500 m, moglibyśmy przelecieć lotem ślizgowym jeszcze 25 km, zanim wytracilibyśmy całą wysokość. Ale odległość dzieląca nas od najbliższego, "niekomunistycznego" lądu, duńskiej wyspy Bornholm, była dużo większa. Dzięki dobrej widoczności, jaką mieliśmy tego dnia, widziałem na morzu kilka statków. Postanowiłem więc, w razie niebezpieczeństwa, starać się wylądować (a właściwie wodować) w pobliżu któregoś z nich. Trzeba by jednak wybrać niekomunistyczny statek, płynący na Zachód.

Minęła chyba jeszcze godzina czasu, zanim daleko przed nami, po lewej stronie, ujrzałem ląd. Domyśliłem się, że to Bornholm. Wprowadziłem poprawkę kursu, bardziej ku zachodowi, aby się znaleźć jak najszybciej w zasięgu lotu ślizgowego do najbliższego lądu. Rzeczywiście po jakimś czasie ukazał się zarys wyspy a następnie wybrzeże szwedzkie. Poczulem się dużo bezpieczniej, gdy zbliżaliśmy się do Bornholmu, chociaż Dania nie cieszyła się dobrą reputacją, jeśli chodzi o przyjmowanie uciekinierów. Odległość pomiędzy północnym cyplem Bornholmu a najbliższym brzegiem Szwecji była stosunkowo mała, więc

ryzyko było niewielkie, w razie gdyby nam zabrakło paliwa.

Nadszedł wreszcie czas, aby wybrać miejsce lądowania. Omówiliśmy to z Przemkiem przednio w Polsce. Najpierw trzeba było się upewnić, że rzeczywiście jesteśmy w Szwecji, podlatując do najbliższej stacji kolejowej i odczytując nazwę miejscowości. Tuż przy brzegu zobaczyliśmy jakieś miasteczko, ale znajdowaliśmy się na wysokości 2500 metrów i najlepszym - szybkimi bezpiecznym - sposobem było zejście w dół spiralą. Nie jest to proste zadanie, gdy człowiek jest przemarznięty i skostniały. A potem jeszcze czekało nas lądowanie w nieznanym terenie.

Podzieliłiśmy więc zadania - Przemek zejdzie spiralą w dół, podczas gdy ja spróbuję się trochę zagrać. Następnie będzie przelatywać nad stacją, a ja będę starał się odczytać napis. Potem zaś ja podprowadzę maszynę do lądowania. Tak też zrobiliśmy. Podczas, gdy Przem schodził spiralą zauważyłem, że raz z jednej, raz z drugiej strony kadłuba migają jakieś białe płyty. Wychyliłem głowę i okazało się, że były to duże tafle lodu, odrywające się od krawędzi natarcia skrzydeł.



Zacząłem się zastanawiać jakie mamy szanse, gdy wraz z taką taflą oderwie się płótno, którym były pokryte skrzydła samolotu. Skutki mogły być straszne.

Moje rozważania przerwało przejście do lotu kosynerem i próby odczytania nazwy miejscowości. Przemek przelatywał nad stacją trzy razy, za każdym razem coraz niżej. Z początku znaczna grupa ludzi zebrana na peronie, chyba w oczekiwaniu na pociąg, machała do nas rękami. Pewnie założyli, iż to szwedzki samolot, gdyż mieliśmy oznakowania cywilne. Za trzecim razem na peronie było psuto, ale nigdzie nie było widać tablicy z nazwą stacji. Potem się okazało, że na kolejach szwedzkich tablice takie są umieszczone pod dachami peronów. Zauważyłem jednak w pobliżu dworca, przy dużych zbiornikach na płynne paliwo, napisy zwierające typowe litery dla alfabetu skandynawskiego. Uznałem to za wystarczający dowód na to, że jesteśmy w Szwecji.

Następnie zacząłem rozglądać się za odpowiednim miejscem do lądowania. Wybrałem kawałek łąki, tuż przy drodze, niedaleko miasteczka. Niestety okazało się, że podejście było znad linii wysokiego napięcia, a lądowisko raczej faliste i krótkie. Zrobiłem więc okrążenie i zbliżyłem się tuż nad liniami wysokiego napięcia. Zetknięcie z

ziemią odbyło się bez wstrząsu i wykonaliśmy niemal idealne "lądowanie na 3 punkty". Przyszło mi na myśl, że nasz instruktor byłby z nas dumny, gdyby nas w tej chwili nie wyklinał, że z powodu naszej ucieczki czeka go dużo kłopotów.

Przemek wysiadł z tylnej kabiny i podszedł do jakiejś młodej pary stojącej przy miedzy. Zauważyłem rosnące zaniepokojenie na ich twarzach. Po chwili mój brat wrócił i oświadczył, że nic nie rozumieją - ani po polsku, ani po angielsku, rosyjsku i niemiecku. To chyba musi być Szwecja. O ile mnie pamięć nie myli, wystartowaliśmy o godz. 12.40 a wylądowaliśmy o 15.23. A więc dolecieliśmy w dwie godziny i 45 minut, przedź niż przypuszczaliśmy

Zaczął padać deszcz. Postanowiliśmy, iż ja pójde na policję, a Przemek zostanie przy ma-szynie i na razie nie będzie wylączać silnika. Gdybym spotkał się z bardzo niechętnym przyjęciem, spróbujemy polecieć dalej, w stronę Mariestadu, gdzie mieszkał nasz wujek Winek.

Ruszyłem w kierunku miasteczka. Niebawem ujrzałem na drodze zbliżający się do mnie tłum ludzi, dla których widocznie lądowanie samolotu było sensacją. Dogadałem się po niemiecku z dwoma chłopcami, którzy zaofერowali się zaprowadzić mnie na policję. Policjant w pierwszej chwili mnie nie zauważył. Rzucił okiem na chłopców i powrócił do czytania gazety i picia kawy. W pewnej chwili widocznie dotarło do niego co chłopcy mówią, gdyż w drodze do jego ust filiżanka zastygła w miejscu. Po chwili złapał za słuchawkę jednego, a następnie drugiego telefonu ożywionym głosem coś perorował. Nastąpiło kilka minut oczekiwania i do komisariatu wpadł jakiś pan w cywilu, który okazał się komendantem posterunku. Zapytał mnie czy posiadam broń. Położyłem na biurku mój kozik. Popatrzył z niedowierzaniem i powtórzył pytanie. Zapewniłem go, że to wszystko. Po następnych kilku telefonach komisariat zaroił się od policjantów. Potem wpakowano mnie do czarnej limuzyny i pojechaliśmy po Przemka.

#### W komisariacie

Zabezpieczyliśmy samolot i powróciliśmy do miasteczka. W komisariacie byt taki tłum, że nie mogłem odnaleźć Przemka. Po pewnym czasie pojawił się w drzwiach w asyście dwóch policjantów. Struchlałem na jego widok. Miał całą niemal głowę i dłonie w bandażach. Przemknęła mi myśl, że pewnie z powodu huku silnika nie usłyszałem nad Polską strzałów myśliwca, a Przem w podnieceniu nie zdawał sobie sprawy z tego, iż jest ranny. Okazało się, że odmroził trochę uszy i ręce i dlatego wystano go do szpitala. Dodał za uśmiechem, że pielęgniarka, która go opatrywała była piękną blondynką z niebieskimi oczami.

Uzgodniliśmy z Przemkiem jaszczce w Polsce, iż nie będziemy udzielać żadnych wywiadów, aby nie narażać jeszcze bardziej krewnych i znajomych. Mimo to, następnego dnia w lokalnej prasie ukazało się zdjęcie naszego samolotu oraz krótki artykuł zawierający mieszaninę oczywistych faktów i wiadomości "wyssanych z palca". Odeskortowano nas do twierdzy w Landskronie, gdzie więziono kilkudziesięciu uciekinierów spoza

"żelaznej kurtyny". Porozumiewaliśmy się na ogół po niemiecku. Największą grupę stanowili Estońscy, a niektórzy z nich przebywały w Szwecji już od dłuższego czasu. Opowiadali straszne historie. Podobno Szwedzi tak bardzo obawiali się sowieckiej inwazji, że zgodzili się na żądanie Rosjan, aby im odesłać byłych wojskowych estońskich, którzy pod koniec wojny schronili się w Szwecji. Dopiero, gdy wielu z nich popełniło samobójstwo, Szwedzi zmienili zdanie. Wkrótce Przemka i mnie zaczęto wzywać na przesłuchania, które odbywały się w języku niemieckim. Wzywano nas do biura, każdego z osobna. Nie rozumiałem dobrze pytań ani tego co urzędnik notował w protokole. Nie było tłumacza i nie zezwolono, aby Przemek był obecny. Zakrawało to na farsę, która mogła okazać się dla nas niebezpieczna.

Zaczeliliśmy również otrzymywać korespondencję. Ze Sztokholmu otrzymaliśmy listy panów Norberta Żaby i Łukasza Winiarskiego oraz egzemplarze redagowanych przez nich pism. Było to dla nas pierwszą lekcją, jak skłócona jest emigracja polska. Oba pisma miały tę samą nazwę: "Wiadomości Polskie". Okazało się, iż nastąpił rozłam w Komitecie redakcyjnym, do którego obaj panowie należeli i obecnie każdy z nich twierdził, że on jedynie ma prawo używać tej nazwy. Obaj redaktorzy pragnęli przeprowadzić z nami wywiad i odmówiliśmy im z tych samych powodów, co dziennikarzom szwedzkim.

W późniejszym czasie, panowie Żaba i Winiarski, nadal się starali uzyskać z nami wywiad. Pan Tułak, który uciekł z Polski łódką i po makabrycznych przejściach dotarł półprzytomny do Szwecji, mawiał: "Nie wiem dlaczego robią z was bohaterów? Mniej ryzykowaliście ode mnie". Jego słowa przyszły mi na myśl później, kiedy w Montrealu rozmawiałem z porucznikiem Jareckim, który uciekł z Polski na Bornholm odrzutowym myśliwcem Mig-15. Pan Tułak twierdził również, na podstawie swych przykrych doświadczeń, że nie zdajemy sobie sprawy jak wielu Polaków utonęło w Bałtyku w wyniku nieudanych ucieczek. Pan Żaba starał się nas przekonać, że udzielenie jego pismu szczególnego wywiadu jest naszym patriotycznym obowiązkiem, jeżeli chcemy zaliczać się do emigracji "niepodległościowej". Wspomniał również, że przez nasz upór przypuszczalnie straciliśmy szansę otrzymania Krzyża Zasługi z rąk gen. Andersa. Z jednej strony brzmiało to trochę jak szantaż, z drugiej jak chęć przekupienia nas.

#### Miesiąc w Landskronie

W Landskronie trzymano nas przez miesiąc. Otrzymaaliśmy paszporty dla cudzoziemców, co oznaczało zezwolenie na pobyt w Szwecji w określonym miejscu, w miasteczku Kristinehamn, gdzie znaleziono nam pracę. Przez wyjazdem z twierdzy musieliśmy podpisać zobowiązanie, że każdy z nas zwróci rządowi szwedzkiemu kilkaset koron. Była to dla nas wówczas zawrotna suma i nie przypuszczaliśmy, iż przymusowy pobyt w więzieniu okaże się dla nas tak kosztowny. W miasteczku dopadł nas list p. Winiarskiego, który brzmiał sympatyczniej niż list p. Żaby. Pisał, iż

rozumie nasze obawy, aby nie narażać bliskich w Polsce i zapewnił nas, że jeśli zgodzimy się udzielić mu wywiadu, nie wspomni ani słowem o naszej ucieczce: chciałby jednak w ogólnych zarysach napisać o nastrojach panujących w Polsce, nie podając źródeł, z których te informacje pochodzą. Brzmiało to rozsądnie i zgodziliśmy się na spotkanie. Robił wrażenie miłego i kulturalnego pana, zaofiarował nam nawet kupienie za nasze pieniądze używanej odzieży w Sztokholmie, co w rzeczywistości uczynił. W międzyczasie p. Tulak przyniósł nam list od rodziców, który zawierał informacje o tym, iż zwolniono ich z więzienia, i że nie udało im się dostać w dziekanacie naszych indeksów, bowiem zabrało je UB. Wspomnieliśmy o tym w liście do p. Winiarskiego i niedługo potem otrzymaliśmy redagowane przez niego "Wiadomości", w których wbrew poprzedniej obietnicy, zamieścił dwa artykuły: w pierwszym była opisana nasza Ucieczka w powołaniu na rozmowę z nami, a w drugim pt. "Dlaczego uciekliśmy" posunął się do tego, iż podpisał go pierwszymi literami naszych imion sugerując tym samym, że byliśmy jego autorami. Oba artykuły zawierały nieścisłości i błędne informacje. Redaktor Winiarski przypisał nam w nich wiele swych własnych poglądów politycznych oraz wypowiedzi takich, które mogły wzbudzić niesłuszne podejrzenia, iż my i nasz ojciec zajmowaliśmy się szpiegostwem. W wyniku tego zdarzenia stałem się w ogóle nieufny wobec dziennikarzy i reporterów.

Nastąpił długi, męczący okres niepewności i oczekiwania, ale w końcu okazało się, iż naszych rodziców ponownie nie zaaresztowano. Trudno było oprzeć się wrażeniu, że "władza Ludowa" zachowała się wobec nich stosunkowo przyzwyczajenie, niż emigracyjny "patriota-redaktor" Winiarski. Pragnę jednak podkreślić, że stanowił wypadek odosobniony. W ciągu następnych lat spotkałem wielu działaczy emigracyjnych, ludzi na wskroś uczciwych, którzy bezinteresownie poświęcili swój czas sprawie polskiej.

#### Opuszczamy Szwecję

W końcu sierpnia 1951 roku opuściliśmy Szwecję. Wiele osób zapytywało mnie, dlaczego zdecydowałem się wyjechać do Kanady? Pod wieloma względami Szwecja bardzo mi się podobała, szczególnie system, świadczeń socjalnych. Ale w stosunku do Kanady czy USA, Szwecja, podobnie jak inne kraje europejskie, wydała mi się być raczej nacjonalistyczną. Cudzoziemcy byli tam chętnie widziani w charakterze bogatych turystów.

Chciałbym jeszcze wspomnieć, że w czasie naszego pobytu w Szwecji, dokonano dwóch ucieczek samolotami z Polski. Wysłaliśmy list do pilota, który wylądował w marcu 1951 roku. także "kukuźnikiem", Okazało się, że był on zaufanym członkiem PZPR, któremu wolno było swobodnie latać wzdłuż wybrzeża. Od niego dowiedzieliśmy się, że kiedy dolatywali do Szwecji i czuliśmy się już bezpieczni, dogoniły nas dwa Jaki, których nie zauważyliśmy, a które były gotowe do nas strzelać. Na szczęście zdecydowano tego nie robić, aby nie ryzykować konfrontacji z lotnictwem

szwedzkim, które posiadało już brytyjskie odrzutowce typu "Vampire". Pilotem drugiego samolotu, pięknie odrestaurowanego przedwojennego RWD-13, był znany mi z Aeroklubu Poznańskiego Jerzy Drożyński, którego niespodziewanie spotkałem na tropie statku pływającego z nami.

#### Represje

Czytelnik może być zainteresowany, jak potoczyły się losy osób, które wymieniałem w swoich wspomnieniach. Zaczniemy od rodziców. Wbrew naszym przewidywaniom, mamę trzymano w więzieniu i przesłuchiwało przez pięć tygodni. Nie torturowano jej jednak i w czasie jednego z przesłuchań funkcjonariusz UB okazał jej nawet trochę współczucia, informując ją, że szczęśliwie dolecieliśmy do Szwecji. W 1957 roku, po dojściu do władzy Gomułki, wyemigrowała do Kanady. Wbrew tradycji rodzinnej uczyniła to legalnie (jej trzej bracia również uciekli, spod okupacji niemieckiej i sowieckiej). Musiała się jednak zrzec emerytury po mężu i swojej własnej, nauczycielskiej. Zmarła w Kanadzie, cztery lata temu. Ojca również więzono przez pięć tygodni. Nigdy nie wspominał mamie, by go torturowano. Po wypuszczeniu podobno chodził "dumny jak paw", że wyplataliśmy komunistom takiego figla. Po naszej ucieczce został zupełnie zdegradowany i przeniesiony z dyrekcji PKP w Gdańsku do Laskowic, małej stacji węzłowej koło Grudziądza. Zmarł w październiku 1953 roku, przeżywając o kilka miesięcy Stalina.

W okresie władzy ludowej, Rom i Ziem we wszystkich ankietach personalnych konsekwentnie odpowiadali, że nie mają krewnych na Zachodzie. Chyba im uwierzono, bo wypuszczano ich za granicę. Ziem przez wiele lat pływał na statkach jako oficer-mechanik, a potem dostał



pracę w Lloyd Register, który nadzoruje budowę statków na całym świecie. Zanim pozwolono mi wjechać do Polski, spotkałem się z nim w Nowym Jorku i Bombaju, a następnie w Kadyksie. Rom zdążył uzyskać dyplom, zanim rozpoczął służbę w lotnictwie. Niemal od początku starał się o powrót do cywila, ale udało mu się to zrobić dopiero po siedmiu latach. Zakończył służbę w randze kapitana.

#### Losy

Przez wiele lat nie słyszałem nic o naszym instruktorsze Karolu Hemplu. Stosunkowo niedawno spotkałem w polskim klubie brydżowym w Toronto p. Andrzeja Hempla, który okazał się być synem naszego instruktora. Powiedział mi, że

wprawdzie po naszej ucieczce robiono ojcu wstręty, ale nie miał do nas o to specjalnych pretensji. Przemek, który większość życia przepracował jako konstruktor w amerykańskim przemysłu lotniczym, mieszka w pobliżu Seattle. Jest zapalonym alpinistą; zdobył wszystkie, główne szczyty obu Ameryk, wspiął się w Europie i Azji. Nie tak dawno, bo dwa lata temu



wziął udział w kolejnej himalajskiej ekspedycji. Pierwszy raz pojechał do Polski po przejściu na emeryturę. Ja wtedy również pojechałem i czterej kuzyni spotkali się ponownie, w wolnej Polsce gdzie Tadeusz Mazowiecki formował właśnie pierwszy, nie komunistyczny rząd.

Kolega - pilot Jurek Drożyński widywał się ze mną po przybyciu do Kanady i był drużbą na mym weselu. Jako prezent ślubny dał nam atlas, z następującą dedykacją: "Janeczce i Tomirowi, aby nie pobłądzili w drodze powrotnej do Polski, kwiecień 1953 rok". Obrazuje ona jakie panowały wówczas nastroje wśród polskiej młodzieży emigracyjnej, która była przekonana, iż wkrótce powrócimy wszyscy do wolnej Polski.

W stosunku do mnie samego, władza ludowa okazała się raczej pamiętliwą. W Kanadzie uzyskałem dyplom na Wydziale Mechanicznym Uniwersytetu Torontońskiego i przez 25 lat pracowałem w Ontario Hydro. Po raz pierwszy starałem się pojechać z wizytą do Polski w 1969 roku, w drodze z Kanady do Indii, gdzie oddelegowano mnie służbowo na okres trzech lat. Odmówiono mi wize, podobnie jak w 1971 roku. Dopiero w trzy lata później, w 24 lata od mej ucieczki, pozwolono mi po raz pierwszy pojechać do Polski. Ale w 1979 roku znów mi odmówiono wize. Po wypełnieniu licznych formularzy uzyskałem wizę ponownie w 1982 roku.

Od wielu lat miesiące letnie spędzam na ontaryjskich Kaszubach, które krajobrazowo przypominają w wielu miejscach, tak dobrze znane mi z młodości Pojezierze Kaszubskie w Polsce.

*Opracowanie do druku na podstawie wspomnień Tomira Bałuta wykonał redaktor K. Kasprzyk.*

*Publikacja prasowa w "Związkowcu" w trzech wydaniach w maju 1998 roku pod tytułem "Trzy godziny do wolności..."*