

Mikulski, Zdzisław

Państwowa Wyższa Szkoła Techniczna w Warszawie (1942-1944) - okupacyjna namiastka Politechniki Warszawskiej

Rozprawy z Dziejów Oświaty 47, 179-195

2010

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



Zdzisław Mikulski

Warszawa

Państwowa Wyższa Szkoła Techniczna w Warszawie (1942–1944)¹ – okupacyjna namiastka Politechniki Warszawskiej

Personel nauczający i przebieg zajęć

Jesienią 1941 r., w miejsce Politechniki Warszawskiej, władze okupacyjne postanowiły utworzyć „szkołę techniczną typu wyższego niż średni, nadającą stopień inżyniera”². U uruchomienie szkoły przewidziano na wiosnę 1942 r. Ostatecznie jednak zdecydowano rozpocząć zajęcia jesienią 1942 r., a instytucja miała nosić nazwę Państwowa Wyższa Szkoła Techniczna – PWST (*Staatliche Höhere Technische Fachschule*). U uruchomiono wydziały: Budownictwa, z oddziałami: Konstrukcyjno-Budowlanym oraz Komunikacyjno-Wodnym (kier. doc. Leon Borowski), Budowy Maszyn, z oddziałami: Technologicznym i Konstrukcyjnym (kier. prof. Bolesław Tołłoczko), Elektryczny, z oddziałami: Energetycznym i Telekomunikacyjnym (kier. prof. Mieczysław Pożaryski), Chemii Technicznej (kier. prof. Tadeusz Wojno) oraz Mierniczy (kier. prof. Jan Piotrowski); nie został jedynie uruchomiony Wydział Architektury. Dyrektorem został prof. Albert Güttinger z Norymbergi, zastępcą ds. dydaktycznych prof. Kazimierz Drewnowski, były rektor PW, a zastępcą ds. administracyjnych dr Oskar Friederici (uważany za przedstawiciela policji); funkcję sekretarza pełnił

¹ Patrz artykuł autora: *Okupacyjna szkoła zawodowa profesorów Wydziału Inżynierii Politechniki Warszawskiej. (Przyczynek do dziejów okupacyjnego szkolnictwa zawodowego)*, „Rozprawy z Dziejów Oświaty” 2005, t. XLIV, s. 203–209.

² J. Kaźmierska, *Politechnika Warszawska w latach okupacji hitlerowskiej*, [w:] *150 lat wyższego szkolnictwa technicznego w Warszawie 1826–1976. Materiały z sesji naukowej 13–14 grudnia 1976*, przew. kom. red. E. Domański, Warszawa 1979, s. 109–123.

doc. Kazimierz Zarankiewicz (po wojnie profesor mechaniki teoretycznej PW). W latach 1942–1944 (do wybuchu Powstania Warszawskiego) PWST zatrudniała 71 profesorów i docentów oraz 60 adiunktów; była to zaledwie 1/3 personelu naukowo-dydaktycznego Politechniki Warszawskiej z roku akademickiego 1938/39. W 1942 r. do PWST zgłosiło się łącznie ponad 2900 osób³, w tym 750 byłych studentów. Zajęcia odbywały się w języku polskim. Pierwsi absolwenci mieli opuścić szkołę dopiero jesienią 1944 r.⁴

Przyjęcie do szkoły było poprzedzone egzaminem, do którego dopuszczono głównie absolwentów średnich szkół technicznych. Jako absolwent Państwowej Szkoły Budownictwa II stopnia bez większego trudu zdałem egzamin i zapisałem się na Wydział Budownictwa – Oddział Komunikacyjno-Wodny, który odpowiadał moim zainteresowaniom, bowiem ukończyłem kierunek budownictwo podziemne. Wykłady odbywały się w piętrowym audytorium X, wybudowanym w czasie remontu gmachu głównego zniszczonego we wrześniu 1939 r., i obowiązywały słuchaczy całego wydziału. Starano się utrzymać zakres zajęć obowiązujących na Politechnice, skracając ferie zimowe i letnie. W PWST znalazła się większość absolwentów Państwowej Szkoły Budownictwa, zgodnie z tym, co zapowiadano przy jej zakończeniu. Wśród młodzieży uczącej się nie było widać kobiet, choć nigdy nie mówiło się, że jest to szkoła męska⁵.

Zajęcia były prowadzone podobnie jak w szkole zawodowej, tj. przeważała teoria nad praktyką; tę ostatnią zdobywało się niemal wyłącznie na praktykach wakacyjnych lub w pracy zawodowej, z trudem łączonej ze studiami. Większość zajęć prowadzili ci sami wykładowcy, doszły jednak niektóre przedmioty teoretyczne, jak analiza matematyczna, mechanika budowli, mechanika gruntów. W pierwszym semestrze obowiązywało około 10 przedmiotów, w większości ogólnych, jak: matematyka wyższa, mechanika ogólna, geologia i petrografia, miernictwo, budownictwo ogólne, budowa dróg i roboty ziemne, regulacja rzek i melioracje, a także język niemiecki. W następnym semestrze doszły bardziej specjalistyczne przedmioty jak: kolejnictwo, budowa mostów, fundamentowanie, budownictwo wodne, wodociągi i kanalizacje i inne.

Grono wykładowców nieco się rozszerzyło, w dalszym ciągu jednak najbliższy związek utrzymywała z nami inż. Zofia Kietlińska, prowadząca ćwiczenia z miernictwa. Ćwiczenia odbywały się w pobliżu budynków

³ Jednym z nich był autor niniejszych wspomnień.

⁴ Wybuch Powstania Warszawskiego uniemożliwił zakończenie studiów.

⁵ Wspomnienie dotyczy jedynie Wydziału Budownictwa (przed wojną Wydziału Inżynierii), a obecnie szczególnie Oddziału Komunikacyjno-Wodnego.

uczelni, a nawet na Służewcu (południowej dzielnicy miasta), gdzie główną bazą terenową była willa „W słońcu” prof. Antoniego Ponikowskiego – premiera rządu we wczesnym okresie międzywojennym – specjalisty w zakresie geodezji.

Wśród wykładowców ze szkoły zawodowej byli: Kazimierz Zarankiewicz – świetny wykładowca – teraz wykładał mechanikę ogólną, Kazimierz Wóycicki – również świetny wykładowca hydrauliki, Waclaw Żenczykowski – wybitny znawca budownictwa, Edward Czetwertyński – tym razem występujący jako specjalista laboratorium betonowego i fundamentowania, Stanisław Kietliński – teraz jako specjalista budownictwa wodnego, Leon Borowski – kierujący Wydziałem Budownictwa, tu jako wykładowca dróg, Czesław Rusin – wybijający się specjalista mechaniki gruntów, wreszcie pojawił się nasz patron szkoły zawodowej Aleksander Miszke (*vel* Mischke), dowcipny, wykładający kolejnictwo. Przedmioty kończące się były przez wykładowców zaliczane przez wpisywanie do swych notatników – wobec braku indeksów. Często wykładowcy pytali, na jaką ocenę ma być wpis – na teraz, czy na po wojnie; w tym drugim przypadku wymagania były nieco większe. Tak np. nasz dawny niewielki zespół umawiał się z prof. Stefanem Straszewiczem na dodatkowe zajęcia z matematyki wyższej – prywatnie, w domu jednego z kolegów. Tuż po wojnie otrzymaliśmy zestaw wymaganych przedmiotów, a wykładowcy wpisywali stopnie. Brakujące przedmioty (rok III i IV) trzeba było zaliczać.

Oba semestry drugiego roku studiów były poświęcone przedmiotom specjalistycznym, choć i tu trafiały się przedmioty podstawowe jak np. mechanika budowli, którą prowadził Witold Wierzbicki (1890–1965), ćwiczenia zaś, na tzw. arkuszach, prowadzili jego asystenci i adiunkci, a niedługo po wojnie jego następcy – wkrótce profesorowie. Pamiętam, że kiedy jesienią 1943 r. zwróciłem się do profesora o wskazanie mi przystępnego podręcznika przedmiotu, ten poinformował mnie o ukazaniu się właśnie drukiem w Księgarni Technicznej jego niewielkiej książki *Wstęp do mechaniki budowli*. Była to moja pierwsza wizyta w Domu Technika, który – o ile mnie pamięć nie myli – nie był wówczas jeszcze w pełni odbudowany. Księgarnia Techniczna mieściła się na parterze w południowej części budynku. Okazało się, że tam mogłem zakupić także niektóre przedwojenne egzemplarze „Gospodarki Wodnej” – świetnie redagowanego czasopisma zawodowego.

Pamiętam też wykłady znanego hydrotechnika, przed pierwszą wojną światową zatrudnionego w Politechnice Lwowskiej, a od 1918 r. najpoważniejszego profesora hydrotechnika Politechniki Warszawskiej, Karola Pomianowskiego – po II wojnie światowej tworzącego ten kierunek

w Politechnice Gdańskiej. Wykłady odbywały się tuż przy skromnym laboratorium wodnym z tyłu gmachu głównego. Były one ilustrowane najnowszymi zdjęciami przedwojennej literatury naukowej, zwykle amerykańskiej.

Wiele uwagi przywiązywano do przedmiotu „budowa mostów”, gdzie wymagano wstępnego projektu obiektu. Przedmiot ten prowadził z zaangażowaniem Franciszek Szelański (1898–1973) – tuż po wojnie profesor – kierownik Katedry Budowy Mostów w Politechnice Warszawskiej, doświadczony praktyk konstrukcji mostowych, a później członek PAN. Jednym z bardziej znanych i cenionych wykładowców był Wacław Żenczykowski (1897–1957), profesor i kierownik Katedry Budownictwa Ogólnego Politechniki Warszawskiej, autor kilkutomowego dzieła *Budownictwo ogólne*, w czasie okupacji aktywny działacz tajnego Komitetu Normalizacyjnego, autor 49 projektów norm budowlanych, od 1952 r. członek PAN.

Rozwój konspiracji i Powstanie Warszawskie

Wróćmy jednak do drugiej strony naszego życia codziennego – konspiracji, w której według mego rozeznania uczestniczyła większość studentów. W poszczególnych zespołach następowała wymiana literatury konspiracyjnej, w tym także wojskowych instrukcji szkoleniowych. Brak literatury szkoleniowej poważnie utrudniał należyte przygotowanie się do opanowania przedmiotu kształcenia. Sprawę tę ułatwiała mi znakomicie moja znajoma, która dysponując maszyną do pisania przygotowywała każdorazowo teksty instrukcji w kilku egzemplarzach, dla każdego podchorążego osobno. Warto wspomnieć, że PWST była miejscem różnych form konspiracji, w tym także kontaktów radiowych z Londynem; była też obserwowana przez policję niemiecką dokonującą niespodziewanych kontroli różnych obiektów szkolnych. Ze swej strony utrzymywałem również kontakt z komórką wojskową na terenie rodzinnej miejscowości. Jesienią 1942 r. dostałem przydział do szkoły podchorążych piechoty i po kilkumiesięcznych szkoleniach teoretycznych w Warszawie tzw. piątki podchorążackiej, pod kierunkiem zawodowego porucznika uzyskałem zgodę dowództwa oddziału w terenie (był nim mój starszy kolega, już w randze podporucznika) na odbycie przez całą naszą piątkę tygodniowego przeszkolenia w lasach nadwiślańskich powyżej Warszawy, w ramach koncentracji większego (ok. 100 osób) oddziału ZWZ. Po przyjeździe do mego domu rodzinnego odbyło się przeszkolenie w zakresie musztry wojskowej. Porucz-

nik wydawał rozkazy stojąc na progu domu, a podchorążowie wykonywali je na obszernym podwórku. Z tyłu zabudowań były rozłożone wszelkie dostępne rodzaje broni: granaty, pistolety (w tym maszynowe – niektóre zdobyte podczas potyczek z wojskami lub policją niemiecką), karabiny, a nawet ręczny karabin maszynowy, który musiałem przywieźć z sąsiedniej miejscowości. Dało to możliwość świetnego rozpoznania broni używanej w konspiracji. Nasze przeszkolenie grupy podchorążych przybrało formę szczególnie intensywną i ostrą, ale nie zawsze nam ono wychodziło. Pamiętam, że kiedy polecono mi dowództwo plutonu, nadzorujący podporucznik (mój kolega) w pewnej chwili stwierdził: „podchorąży, wy się nadajecie na profesora, a nie na dowódcę plutonu”. Doprawdy, o karierze naukowej wówczas jeszcze naprawdę nie myślałem!

Tymczasem jesienią 1943 r. dostałem decyzję ukończenia dodatkowo szkoły podchorążych łączności. Wynikało to zapewne z mego wcześniejszego przeszkolenia w zakresie podstaw tej służby, a jak się później okazało, wiązało się z przewidywanym powierzeniem mi odpowiedzialnej placówki łączności w Obwodzie VI (Praga). Kolejną piątką podchorążych była poddana intensywnemu szkoleniu w zakresie łączności, łącznie z wykorzystaniem sprzętu radiowego. Wiosną 1944 r. na plan pierwszy wysunęło się przygotowanie do akcji „Burza”. Po ukończeniu wiosną 1944 r. dodatkowego przeszkolenia w zakresie łączności, zostało mi przydzielone dowództwo tzw. składnicy meldunkowej w rejonie placu Szembeka i kontakt z obwodem podwarszawskim „Obroża”. Poza tym, głównym celem była obserwacja zachowania się frontu wschodniego na kierunku południowym (Wawer–Otwock) i wschodnim (Rembertów–Wołomin). Moim zastępcą został przedwojenny kapral rezerwy (starszy ode mnie o 10–15 lat). W skład placówki wchodziło 10 łączniczek, których wyszkolenie podlegało mej inspekcji. Byłem obowiązany poznać położenie posterunków pomocniczych na trasach działania. Pewnej niedzieli zarządzono ćwiczenia (ogólnowarszawskie). Należało uruchomić placówkę z intensywnym przebiegiem meldunków w obu kierunkach i dostarczaniem ich do komendy Obwodu VI w rejonie Dworca Wileńskiego.

W ostatnim tygodniu lipca 1944 r. podchorążowie mieli obowiązek uczestniczyć w szkoleniu na prawo jazdy w jedynej bodajże wówczas szkole jazdy w Alejach Jerozolimskich (w pobliżu Placu Starynkiewicza). Wybuch Powstania Warszawskiego nie pozwolił ukończyć kursu. Zajęcia na uczelni siłą rzeczy zeszły na dalszy plan, udało się jednak zaliczyć niektóre przedmioty specjalistyczne.

Tymczasem szybki postęp frontu wschodniego, przekroczenie granicy na Bugu i ogłoszenie Manifestu Lipcowego w Chełmie, skłoniły mnie do

pilnego odwiedzenia domu rodzinnego. Mój pociąg do Lublina wyruszył z dworca Warszawa Główna (24 VII 1944 r.) zgodnie z rozkładem, ale na Dworcu Wschodnim zatrzymał się i nie można było uzyskać żadnych informacji o dalszej podróży. Napotkany w sporej odległości od peronu kolejarz powiadomił mnie, że Lublin (stacja końcowa) został prawdopodobnie już zajęty przez Armię Czerwoną, nie wiadomo zatem, czy i o której godzinie pociąg pojedzie dalej. Po całonocnej jeździe dotarłem do domu rano. Niedługo jednak doszła mnie wiadomość o pospiesznej ewakuacji władz niemieckich ze względu na zagrożenie postępującym frontem. Szybko znalazłem się znowu na stacji kolejowej, gdzie udało mi się „uwiesić” na stopniu wagonu zajętego częściowo przez wojsko i tak dojechałem do Wawra, a dalej tramwajem do śródmieścia. Po dwóch dniach przeczytałem w biuletynie informacyjnym (konspiracyjnym), że moje strony rodzinne zostały już zajęte, a atakujące oddziały radzieckie kierują się w stronę Warszawy.

Moja służba powstańcza zaczęła się w niedzielę (30 VII 1944 r.). W przeddzień wieczór otrzymałem rozkaz stawienia się na posterunku i rozwinięcia służby łączności. Tego dnia przy obiedzie, spożywanym wspólnie z kilkoma powstańcami na podwórku naszego lokalu, odwiedziło nas dwóch żołnierzy węgierskich w służbie niemieckiej, wyraźnie zaniepokojonych sytuacją frontową. Udało się nam namówić ich na dezercję i przejście do naszych oddziałów piechoty. Podobno zginęli pierwszego dnia powstania podczas ataku na most Poniatowskiego. Z otrzymanych pojedynczych meldunków odtworzyłem szkic przebiegu linii frontowej – poczynając od Wisły na wysokości Radości przez Miłosnę, Radzymin, aż po połączenie Bugu z Narwią. Mój meldunek wysłany przez komendę Obwodu VI chyba około południa (1 VIII 1944 r.) nie mógł przedostać się przez żaden z mostów na Wiśle i drogą okrężną dotarł do dowództwa powstania dopiero późnym wieczorem, o czym dowiedziałem się od dowódcy łączności dopiero po wojnie.

Pozwolę sobie zacytować tu słowa dowódcy łączności, Kazimierza Malinowskiego, z jego książki *Żołnierze łączności walczącej Warszawy* (1983): „Pchor. „Herkos” (Zdzisław Mikulski) na rozkaz por. „Gromicza” zajął ze swym oddziałem w rannych godzinach 30 lipca lokal przy ul. Zana, znajdujący się na tyłach placu Szembeka. Lokal ten należał do kpr. Ryszarda Kuleczko, zastępcy pchor. „Herkosa”, i był przewidziany na kwaterę w okresie stanu pogotowia. Zadaniem pchor. „Herkosa” i jego ludzi było uruchomienie w okresie pogotowia i powstania składnicy meldunkowej »57« oraz utrzymanie łączności na liniach biegnących w kierunku Otwocka, Wołomina (Radzymina) i Pragi-Śródmieścia. Już 30 lipca skła-

dnica nawiązała łączność z sąsiednimi stacjami pośredniczącymi Obwodu Podmiejskiego Rejonu III (Rembertów) w Kawęczynie (kryptonim »97«) i Rejonu IV (Otwock) w Wawrze (kryptonim »26«), uruchomionymi przez oficerów łączności Obwodu Podmiejskiego, oraz ze stacją Obwodu Praga przy Podskarbińskiej (kryptonim »47«). Dzięki meldunkom sytuacyjnym nadchodzącym na bieżąco do składnicy »57« z Rejonów III i IV udało się pchor. „Herkosowi” w południe dnia 1 sierpnia wytyczyć na mapie linię frontu na tym odcinku. Przebiegała ona mniej więcej – od Wisły (rejon wsi Zarzeka) w kierunku północnym – między miejscowościami Anin i Międzylesie – do Wesolej i dalej poprzez wzgórza wydmowe w kierunku Wołomina i Radzimina. Meldunki podawały informacje o radzieckich wozach pancernych wkraczających do poszczególnych miejscowości oraz wspominały o represjach stosowanych przez wycofujące się wojska niemieckie wobec ludności cywilnej. Wiadomości te były natychmiast przekazywane przez pchor. „Herkosa” przy pomocy gońców do dowództwa Obwodu Praga”.

Zgodnie z rozkazem dostarczonym mi 1 VIII w południe przez mego przełożonego, dowódcę plutonu łączności Obwodu VI, spodziewając się rychłego szturmu na Pragę, co według mnie było oczywiste, spytałem mego dowódcę, jak mam się zachować wobec wkraczającej Armii Czerwonej. Po chwili zaskoczenia dowódca odpowiedział – nie zwracać uwagi! Tym razem moje zaskoczenie było większe – wyjaśniłem to sobie istnieniem jakiegoś nieznanego mi porozumienia. Po wojnie wyobraziłem sobie, jak by się to skończyło dla mnie. O godzinie 16 zająłem w obecności mego zastępcy i dyżurujących łączniczek lokal restauracji przy ul. Zana róg Zaliwskiego (na tyłach ul. Grochowskiej), przewidziany wcześniej jako oficjalna siedziba składnicy meldunkowej w okresie powstania. Wystawiłem posterunki przed oboma lokalami – konspiracyjnym i jawnym. Niestety, wraz z wybuchem powstania ustał wszelki ruch meldunków, a ul. Grochowską przejeżdżały jedynie opancerzone pojazdy wojskowe – niemieckie. Jeden z czołgów stał przy pl. Szembeka, gotowy do działania. Straciłem też jakąkolwiek łączność z naszym plutonem piechoty, który miał nas osłaniać i aprowizować. Wyjście na ulice groziło śmiercią. Nad ranem zdecydowałem się na powrót do punktu konspiracyjnego i powoli próbowałem wznowić łączność. Dzięki sprytowi mych łączniczek udało mi się nawiązać kontakt z posterunkiem w Radości, leżącym już poza linią frontu. Niestety, łączność z Warszawą lewobrzeżną była niezwykle trudna. Prób nawiązania kontaktu dokonywano za pomocą łodzi między Saską Kępą i Czerniakowem, ale praktycznie łączność została przerwana. Wkrótce pozwolono kobietom wychodzić w porze obiadowej na ulicę,

a po kilku dniach zezwolono na wyjście także mężczyznom. Władzę na ulicach sprawowała żandarmeria polowa, która coraz to wzywała mężczyzn do wykonywania różnych robót porządkowych. Tym razem jako cywilowi mnie się to też przydarzyło. Wraz z kilkunastoma mężczyznami skierowano mnie do węzła kolejowego w północno-wschodniej części Pragi, do bliżej nieokreślonych prac porządkowych. Na miejscu zastaliśmy oddział wojskowy „Vikingdivision”, składający się z dość młodych i dobrze wyglądających żołnierzy, usiłujących nas „zagospodarować” do porządkowania swego obszaru. Podszedłem do jednego z nich, który wydawał mi się uczniem szkoły oficerskiej i zapytałem po niemiecku, co miałbym tu robić. Zdumiałem go, że znam język niemiecki; zapytał kim jestem i czym się zajmuję – odpowiedziałem, że jestem studentem wyższej szkoły technicznej, mieszkam na Pradze, a w Warszawie trwa powstanie. Z dalszej rozmowy wynikało, że obaj studiuje podobny kierunek, on też musiał przerwać studia, został zmobilizowany i z całą dywizją znalazł się tu, w celu utrzymania przyczółka na Wiśle. Starłem się wydobyć od niego nieco wiadomości, co mi się częściowo udało, ale mój rozmówca zwolnił mnie twierdząc, że ma tu dosyć ludzi do pracy. Rozstaliśmy się w podobnym nastroju, w jakim przebiegała nasza rozmowa, a ja otrzymałem pewne wiadomości do kolejnego meldunku, który i tak chyba nie osiągnął celu.

Ruch meldunków praktycznie zanikł, choć w pierwszych dniach otrzymałem z kierunku południowego niewielką paczkę z poleceniem dostarczenia jej do dowództwa Obwodu VI. Przesyłkę zdecydowały się przenieść dwie odważne łączniczki do pośredniego posterunku (ul. Podskarbińska), a ponieważ posterunek ten nie odważył się przekazać paczki do dowództwa, obie ruszyły dalej – niestety, na Targowej dostały się pod ostrzał z czołgu i po zranieniu jednej z nich, druga z trudem znalazła posterunek, w którym udzielono pierwszej pomocy i obiecano przetransportować do szpitala (zapewne Przemienienia Pańskiego). Przeżyłem to wydarzenie z ogromnym przygnębieniem i poczuciem odpowiedzialności. Udało mi się też znaleźć punkt Rady Głównej Opiekuńczej (RGO), w którym można było otrzymać skromny posiłek. Większość łączniczek pochodziła z Pragi i tylko dwie z nich dyżurowały ze mną w siedzibie składnicy meldunkowej. Czasami udawało mi się przedostać do zabudowań położonych bliżej Wisły, skąd z trudem dało się obserwować lewobrzeżne Powiśle. Kontakt przez Wisłę, możliwy raczej z Saskiej Kępy, był prawie całkowicie ograniczony. Od czasu do czasu trzeba było kryć się przed ostrzałem artyleryjskim frontu wschodniego od strony południowej.

W połowie sierpnia otrzymałem meldunek od kolegi pełniącego służbę łączności w północnej części Pragi, z wiadomością, że po zaprzestaniu działań na tamtym terenie zatrzymał się u rodziny jednej z łączniczek w północnej części Pragi. Zdecydowałem się go odwiedzić, korzystając z dwóch godzin (12–14) wolnych dla poruszania się mężczyzn; ze zrozumiałych względów ruch na moście był wstrzymany.

Tymczasem front wschodni stał w miejscu. Mój dowódca podjął decyzję, uzgodnioną z dowództwem Obwodu VI, przedostania się przez Wisłę na Czerniaków, w celu dołączenia do oddziału, w którym pełnił służbę jego brat. Ustnie przekazał mi rozkaz dowództwa Obwodu VI przejęcia przeze mnie dowództwa plutonu łączności. Choć zdawałem sobie sprawę z nierealności tego polecenia – zastanawiałem się, w jaki sposób mógłbym je wykonać. Życie przynosi jednak czasem niespodziewane rozwiązanie. Od kilku dni słyszało się o postępujących deportacjach mężczyzn z południa Pragi w celu oczyszczenia przedpola frontu od niespodziewanych akcji bojowych. Nazajutrz cały kwartał ulic, wraz z moją siedzibą, został otoczony przez żandarmerię polową i polecono wszystkim zebrać się na pl. Szembeka, przy ul. Grochowskiej. Po oddzieleniu ludzi starszych i niezdolnych do pracy, przepędzono resztę na Dworzec Wschodni, skąd pociągiem towarowym przewieziono ok. 300 osób przez Dworzec Gdański do obozu w Pruszkowie, a stamtąd – ze względu na przepełnienie obozu – deportowano nas podobnym transportem do Rzeszy. I tak sny o bohaterstwie nie ziściły się – nigdy zresztą takie marzenia mi nie towarzyszyły – zawsze byłem i jestem raczej zwolennikiem efektywnej, twórczej pracy.

Warunki transportu były ciężkie. Pociąg składał się z ok. 60 odrutowanych wagonów, w każdym „upchano” po ok. 60 osób; było tak ciasno, że na zmianę siedzieliśmy na podłodze. W czasie krótkiego postoju w Żyrardowie podawano nam przez okienko chleb i pomidory; polscy kolejarze poinformowali nas, że nasz pociąg został skierowany do Hanoweru – ulga, że nie do Oświęcimia. Na końcu pociągu znajdowało się kilku żandarmów z karabinem maszynowym. Jazda trwała całą noc, dłuższy postój „higieniczny” nastąpił gdzieś za Wschową, w lesie, po przekroczeniu dawnej polskiej granicy z 1939 r. Czas „załatwienia się” wyznaczał żandarm z pistoletem w ręku, licząc do 10. Po drugiej nieprzespanej nocy zatrzymaliśmy się przed Brunszwikiem, w którym było widać pożary – podobno po nocnym nalocie. Przed wieczorem dojechaliśmy do węzła kolejowego w Celle, gdzie w pobliskim obozie dostaliśmy po kromce chleba i coś do picia. Nad ranem znaleźliśmy się już na terenie Westfalii. Pociąg zatrzymał się w Hamm; od zachodu było widać balony zaporowe,

a przechodzący przez tory robotnik, po krótkim nasłuchiowaniu naszych rozmów, krzyknął „chłopaki, skąd jesteście?!” Po jakimś czasie pociąg rozdzielono na trzy składy po 20 wagonów. Znalazłem się w części pociągu skierowanej na południe; po południu pociąg osiągnął Soest. Na jego wschodnim przedmieściu zorganizowano duży obóz przejściowy (*Durchgangslager*). Po krótkim postoju rozpoczęto „handel żywym towarem”. Wraz z niewielką grupą Polaków znalazłem się „pod opieką” kierownika obozu w Magdeburgu, który wydawał mi się dość sympatyczny, a nawet rozmowny, opowiadał o pracy, którą będziemy wykonywać na miejscu po przyjeździe do obozu, już pociągiem osobowym, w grupie ok. 80 osób, podzieleni na mniejsze grupy. Wieczorem (30 VIII) przydzielono nam pierwszy prowiant na kilka dni i zakwaterowano w barakach dawnego obozu wojskowego, zbudowanego przez jeńców francuskich z okresu wojny 1870/71, obok dworca Głównego w Magdeburgu.

Całą naszą polską grupę odprowadzono nazajutrz rano do miejscowego kierownictwa budowy w służbie kolejowej (*Bahnmeisterei Magdeburg-Neustadt*) niedaleko Łaby, gdzie mieliśmy pracować. Zapisano niezbędne dane osobowe oraz zawód. Mój zawód – technik budownictwa podziemnego (*Tiefbautechniker*) był chyba jedynym dość bliskim przewidzianej pracy – wywołał zadowolenie naszych majstrów: nareszcie jakiś specjalista (*endlich ein Fachmann*), a młody wiek i znajomość niemieckiego wzbudziły ogólne uznanie. Następnego dnia (1 IX) zostaliśmy doprowadzeni na policję, gdzie każdemu wykonano zdjęcie (z numerem na tablicy na piersi) i wydano dowody osobiste jako robotnikom kolei Rzeszy (*Eisenbahnarbeiter*), z zaznaczeniem: bezpaństwowiec (*staatenlos*). Nazajutrz (2 IX) – w piątą rocznicę wybuchu wojny – rozpoczęliśmy pracę, a raczej byliśmy wdrażani do pracy na torach kolejowych.

Praca przymusowa w kolejowej służbie drogowej Magdeburg-Neustadt (jesień 1944 – wiosna 1945)

Praca w kolejowej służbie drogowej była początkowo bardzo uciążliwa. Byliśmy zakwaterowani najpierw w baraku na dworcu głównym i wcześniej rano (o 5:20) wyjeżdżaliśmy pociągiem do najbliższej stacji Magdeburg-Neustadt. Pracę rozpoczynaliśmy o 6 pobierając sprzęt, na który składał się podbijak do kamiennego tłucznia (*Stopage*) i widły do przerzucania owego tłucznia (*Gabel*), do tego dochodziła dźwignia do podnoszenia szyn kolejowych, dźwigana przez dwóch robotników. Każda szyna musiała być podbita tłuczniem kamiennym, w celu utrzymania

stabilności toru. Początkowo podbijanie przebiegało wyjątkowo nieudolnie, z czasem nabieraliśmy wprawy. Na uczelni przerabiałem już przedmiot „Kolejowa służba drogowa” i choć nie miałem praktyki w tym zakresie, podbijanie szło mi niezle, dzięki czemu byłem stawiany przez majstra zawsze na pierwszej linii. Wkrótce zresztą „awansowałem” na pierwszego pomocnika majstra. Był nim kolejarz pochodzący chyba z Poznańskiego i znający niektóre słowa polskie, Aleksander Makowiak, a jego kierownikiem był z kolei Hans Blonsky. Majster cenił moją znajomość zawodu, chęć do pracy oraz moją znajomość niemieckiego i, mimo starszego wieku, nie mówił mi nigdy po imieniu. W niedługim czasie przeniesiono nas do baraku w pobliżu miejsca pracy, co ułatwiło z nim kontakt. Rejonem naszej pracy był głównie dworzec Magdeburg-Neustadt, ale jej teren sięgał aż poza Łabę. Trudno było jednak przyzwyczaić się do ciężkich warunków obozowych, brakowało możliwości kontaktu z domem rodzinnym; jednak z moją znajomą byliśmy już bardzo zaprzyjaźnieni. Po pewnym czasie uzyskaliśmy możliwość prowadzenia korespondencji z osobami w Generalnej Guberni, a nawet z obozami w Niemczech. Miało to dla nas ogromne znaczenie i dodawało nam otuchy; mieliśmy nawet możliwość otrzymywania paczek z żywnością i odzieżą.

W pierwszym okresie pobytu w obozie wiele myślałem o moim udziale w Powstaniu Warszawskim, o jego przebiegu i zakończeniu, wyraźnie nieudanym rozwoju – jeśli można tak nazwać to, co się działo na Pradze, która miała być w pierwszej chwili zajęta przez Armię Czerwoną. Wydawało mi się, że jestem w jakimś stopniu winien tego, co się tam stało, jako aktywny początkowo uczestnik. Z upływem czasu jednak przychodziły konkretne refleksje i wnioski, a także plany na przyszłość. Uznałem za konieczne wykorzystać mój pobyt w obozie na opanowanie prac i przedmiotu, z którym miałem do czynienia, potraktować pracę obozową jako przeszkolenie zawodowe. Zachęciła mnie do tego dodatkowo współpraca z niewielką grupą Czechów mieszkających oprócz nas w tym samym baraku, wykorzystywanych jako specjaliści w zakresie kolejowej służby drogowej. Poznałem już nieco język czeski pomocny mi we wspólnych pracach. Pobyt w obozie stał się korzystniejszy i nie tak przykry, a praca stawała się nieco bardziej interesująca. Wciąż jednak głównym zajęciem było podbijanie torów kolejowych i wymiana zużytych szyn na nieco lepsze, mniej zużyte. Praca ta odbywała się zwykle w czasie ruchu pociągów, a nadjeżdżanie każdego pociągu było zapowiadane przez specjalnego sygnalizatora, którym był niejaki francuski – przemiły dekorator z teatru w Cherbourgu.

Pamiętam zdarzenie, kiedy z jakichś przyczyn nasz sygnalizator był nieobecny, a mimo to wymiany szyn dokonywaliśmy już pod koniec dnia

pracy. Stałem przodem do ruchu pociągu, który mógł jechać naszym torem, i wkrótce zaczął się zbliżać do nas; zdążyłem tylko krzyknąć nagle do siedzącego tyłem do ruchu pociągu Czecha, który natychmiast przełożył nogę na zewnątrz szyny kolejowej i upadł, co uchroniło go, być może, od śmierci. Niebezpieczeństwa czyhały również na nas w czasie nalotów alianckich. Na szczęście, tor kolejowy znajdował się dość wysoko, a przejście pod nim leżało kilka metrów poniżej i tam można było się ukrywać.

Tory na terenie miejskim wymagały nieraz podbudowy, zwłaszcza nad przebiegiem ulic. Podtrzymywane były tzw. podciągami drewnianym o znacznym przekroju poprzecznym, leżącym nad trasą ulicy. Były one trudne do ułożenia. Przy jednej z takich operacji inżynierskich nie trafiłem nogą na podciąg i zawisłem nad ulicą, czego skutkiem była przykra kontuzja nogi. Lekarz badający mnie po tym wypadku dał mi krótkie zwolnienie i stwierdził, że uraz nie jest groźny – wkrótce stanąłem znów do dalszej pracy. Była to zresztą moja kolejna współpraca z kolejarzami czeskimi. Polacy nie mieli prawa do samodzielnego poruszania się po mieście, mimo posiadania dowodu osobistego. Jako znający język niemiecki, nie zwracałem szczególnie uwagi na konieczność przestrzegania zakazów poruszania się. Odwiedzałem nieraz księgarnię w pobliżu dworca i byłem tam godnie przyjmowany jako jeden z nielicznych klientów. Mogłem nawet zakupić przychodzący niekiedy tygodnik francuski, aby wysłać go do mej znajomej, która, będąc także w obozie, nie miała takich możliwości; korespondowałem nawet z wydawnictwami zawodowymi. W przypadkowych rozmowach, na pytania kim jestem i co tu robię, odpowiadałem swobodnie, że jestem studentem Politechniki Warszawskiej i odbywam tu praktykę zawodową, co nie zawsze było przyjmowane z dowierzaniem. W razie spotkań z policją wyjaśniałem, że jako pracownik kolei Rzeszy udaję się do obozu w pobliżu; o dziwo byłem często brany za Holendra, zapewne z uwagi na wygląd.

Pobyt i praca w obozie były trudne, zwłaszcza dokuczał nam niedostatek wyżywienia. Byliśmy zaopatrywani z centralnego kotła na Dworcu Głównym, pociągami dowożono przyznane nam porcje zupy. Apropozycją zajmowali się nasi dwaj koledzy – Czech i Polak. To samo było z kolacją, natomiast śniadania przygotowywaliśmy sami dzięki przyznanemu wcześniej prowiantowi. Sami niekiedy sporządzaliśmy różne, możliwe w naszych skromnych warunkach kulinarnych potrawy, korzystając także z przysyłanych paczek. Było ich jednak, niestety, niewiele. Nie lepiej było z zachowaniem czystości – z trudem można się było umyć raz w tygodniu. Zbliżała się zima, a mój płaszczyk wzięty do powstania zupełnie nie

wystarczał do pracy na świeżym powietrzu. Ratunek nadszedł od moich znajomych, którzy, pracując w zakładach włókienniczych, mogli za zgodą kierownika zrobić dla mnie kurtkę z koca i waty kupowanej w aptekach – dostatecznie ciepłą. Nosilem ją jeszcze kilka lat na wsi po moim powrocie do domu.

Niekiedy zmuszano nas do pracy nawet w niedziele, z uwagi na potrzebę wykonania pilnych prac, zwłaszcza po nocnym bombardowaniu miasta. Pamiętam zdarzenie, kiedy jakaś wysoko postawiona osoba zwróciła się do majstra z prośbą o pomoc w uporządkowaniu swej uszkodzonej willi. Pracy było wiele, bowiem budynek był znacznie uszkodzony. Po naprawie przez nas podstawowych uszkodzeń, zapytałem właściciela, po niemiecku, czy jest już zadowolony z naszej pracy. Zdziwił się niepomniernie, że zwróciłem się do niego w jego języku i zaczął mnie wypytywać, kim jestem i co tu robię. Okazało się, że był to inżynier pilnie poszukujący kreślarza do swego biura. Gdybym się zgodził na pracę u niego, wystąpiłby chętnie o przeniesienie mnie do biura. Oczywiście propozycja ta wydała mi się nader atrakcyjna, nie wierzyłem jednak w możliwość jej realizacji. I tak się niestety stało, a moi zwierzchnicy zapewne nie wydali na to zgody ze względów zasadniczych. I tak byłem nadal pracownikiem służby kolejowej III Rzeszy.

W styczniu rozpoczęły się intensywne naloty alianckie, w tym także tzw. „naloty dywanowe”, które za cel obierały często tory i dworce kolejowe. Pewnego dnia byliśmy zajęci zasypywaniem ogromnego dołu po bombie, która spadła na przyczółek mostu w pobliżu prawego brzegu Łaby. Praca przeciągnęła się do wieczora. Byłem skierowany przez majstra do utrzymania bezpieczeństwa przejazdu kolejowego przez świeżo utwierdzone nasyp. Należało jednak dostarczyć kolację z baraku. Mój dwukrotnie starszy ode mnie współtowarzysz zdecydował się pozostać na miejscu nasypu, a mnie prosił o przyniesienie mu posiłku. Droga zabrała mi sporo czasu – należało pokonać długość mostu na Łabie i podobny odcinek ulicy do baraku. Tymczasem nalot został powtórzony i jedna z bomb trafiła znów we wspomniany przyczółek mostu, powodując, niestety, śmierć naszego kolegi. Most był poważnie uszkodzony i w kilku miejscach wymagał naprawy torowiska. Na polecenie majstra podjąłem się dość skomplikowanej naprawy szyn w części mostu od strony miasta. Polegało to na wzmocnieniu każdej szyny metalowymi jarzmami wiążącymi szyny pomocnicze z uszkodzonymi szynami tworzącymi torowisko. Stałem w mych drewnianych butach na pomocniczych wspornikach, około metra poniżej torowiska, utrzymywany z góry przez jednego ze współtowarzyszy; pode mną była już płynąca rzeka. Co kilkanaście minut

ogrzewał mnie działający parowóz. W każdej chwili groził mi upadek na dół. W końcu udało się jakoś naprawić najbardziej uszkodzoną część torowiska i pociągi mogły, choć z trudem, przekraczać most.

W połowie stycznia 1945 r. śródmieście Magdeburga zostało objęte natotami dywanowymi i niemal w pełni zniszczone – ocalało tylko kilka zabytkowych pomników ochronionych drewnianymi obiciami i nasypem piaskowym. Poważnemu uszkodzeniu uległa także katedra. Niektóre baraki kolejowe zostały zajęte przez mieszkańców miast, którzy utracili swoje mieszkania. Mieliśmy wiele pracy z przywróceniem do użytku sieci kolejowej, nawet w dalszej odległości od Magdeburga. Dzięki remontowi toru do Hamburga (na północ od Magdeburga), udało mi się poznać największą drogę wodną Ren–Magdeburg: Kanał Śródlądowy (*Mittellandkanal*), który przed paroma laty (2003) przeprowadzono nad Łabą w kierunku Berlina. Kanał zrobił na mnie niezapomniane wrażenie jako na specjalistę w tym zakresie.

Niedługo pojawiły się trudności z uzyskaniem niezbędnych materiałów do pracy, nawet szyn kolejowych – a później także żywności dowożonej z centrali. Pewnego dnia uznaliśmy, że ze względu na niedostarczenie nam posiłku nie wyjdziemy do pracy. Majster znalazł się w trudnej sytuacji, ale w końcu przekonał nas do zmiany decyzji. Mnie zmusił do przyjęcia swej porcji, uzasadniając to moją ciężką pracą. Przyjechawszy tego dnia na wyznaczony teren, aby pilnie wyremontować uszkodzony odcinek, zastaliśmy oddział niemieckich lotników, którzy ze złością czekali na naprawę torów i możliwość dalszej jazdy. Niektórzy wyciągali pistolety grożąc nam. W takim nastroju musieliśmy podjąć pracę – każdy odpoczynek był zagrożony użyciem broni. Po raz pierwszy spotkaliśmy się w obozie z takim traktowaniem. Bardzo często dniem i nocą budziły nas alarmy przeciwlotnicze wymagające ukrycia się w bunkrach. Gdy niedaleko wybuchła bomba lotnicza, wskutek silnego podmuchu moje okulary zlatywały mi z nosa, czasem na dalszą odległość.

W połowie kwietnia, w południe usłyszeliśmy upragniony sygnał „nieprzyjaciel nadchodzi”. Majster czym prędzej pobiegł w kierunku dworca, a mieszkał w zachodniej części miasta; był to ostatni z nim kontakt. Słyszało się jakieś strzały artyleryjskie, które skłoniły nas do wejścia do schronu. Po pewnym czasie strzały ustały, a my stwierdziliśmy uszkodzenie drewnianego baraku. Posterunki *Hitlerjugend* zniknęły, mimo że poprzednio zapowiadano, iż Magdeburg musi stać się twierdzą, podobnie jak Wrocław (*Magdeburg muß Festung sein, wie Breslau*). Minęło południe, należało pomyśleć o posiłku, niestety wagony stojące na torach zawierały jedynie worki z fasolą i kapustą, nie bardzo nadających się do

spożycia. Bodajże nazajutrz zjawił się *Volkssturm*, który zbierał grupy obcokrajowców, a następnie wyprowadzał je przez most na Łabie w kierunku wschodnim, łudząc nas nadzieją, że wkrótce podjadą samochody, które zawiozą nas do nowych miejsc pracy. Wieczorem uznaliśmy za konieczne znalezienie jakiegoś noclegu – był nim jakiś duży stóg twardych roślin strączkowych. Rano odłączyliśmy się w kilka osób od całej gromady, postanawiając uciec ponownie w kierunku Łaby i czekać na wyzwolenie. Nadarzyła się korzystna sytuacja, kiedy nadleciały samoloty alianckie, a cała nasza grupa się rozproszyła. Wraz ze mną kilka osób oderwało się od grupy i przez jakiś przydrożny cmentarz przebiegliśmy w kierunku północno-zachodnim, kierując się w stronę Łaby. Przebiegliśmy jakieś tory kolejowe, bombardowani przez wspomniane samoloty i znaleźliśmy się nad niewielkim strumykiem. Tu można było się wreszcie umyć i oczyścić z nabytych w nocy wszy. Przy dalszych próbach poszukiwania natrafiliśmy na Polaka – pracownika rolnego, który dał nam nieco ziemniaków do ugotowania i tak, przy pomocy trzech kobiet, które wydostały się z niedalekiego obozu pracy, zjedliśmy pierwszy od kilku dni obiad. Sypialiśmy w stodołach stojących na polach, raz nawet wspólnie z niemieckimi żołnierzami-rekonwalescentami, którzy nie znaleźli miejsca w domach, aby wypocząć. Wreszcie, w pobliskim mieście powiatowym udało mi się znaleźć jakiś „przytułek” dla osób niemogących znaleźć miejsca. Na pobliskich polach można było znaleźć snop zboża do spania. Wszyscy leżeli pokotem. Obok mnie była jakaś kobieta z córką – okazała się Polką i czytała książkę. Poprosiłem ją o udostępnienie mi tej książki – okazała się nią *Uroda życia* Żeromskiego. Tak oto z „urodą życia” przeżyłem ostatnie dni wojny.

4 maja 1945 r. wyszliśmy na ulicę – była pokryta białymi flagami – to mieszkańcy oczekiwali wejścia obcych wojsk – jeszcze nie było wiadomo których. W nocy z 4 na 5 maja obudziły nas głośne rozmowy w języku rosyjskim – miasto opanowała Armia Czerwona, a rano witali nas już żołnierze radzieccy, nawołując do powrotu do domu. Ruszyliśmy pod osłoną dwóch podoficerów. Po kilku kilometrach okazało się, że droga nie jest wolna, skierowano nas więc na autostradę do Magdeburgerforth. Przenocowaliśmy w jakiejś miejscowości w lesie. Nad ranem zbudził nas młody żołnierz radziecki, strzelając z karabinu w powietrze i obwieszczając nam, że wojna jest skończona i wszyscy jesteście już wolni. Okazało się, że armia niemiecka poddała się i oczekuje aktu kapitulacji. Po osiągnięciu Magdeburgerforth nastąpiła segregacja zgromadzonych, w zależności od miejsca stałego zamieszkania, i tworzenie zespołów udających się w odpowiednim kierunku. Nasza kilkuosobowa grupa polska ociąga-

ła się z wyruszeniem w drogę, dzięki czemu zabrał nas pewien oficer, który samochodem ciężarowym jechał w kierunku Polski. Długą drogę powrotną przejechaliśmy dość szybko i już pod wieczór mijaliśmy Odrę. Było zupełnie ciemno, gdy dojechaliśmy do niewielkiej miejscowości. Samochód wojskowy kończył już swój bieg, więc wysiedliśmy na dworcu Rzepin (Lubuskie). Po północy wjechał jakiś pociąg towarowy, którym udało się dojechać do Wschowy (dawna polska stacja graniczna). Dalszą drogę odbyliśmy pociągiem towarowym wywożącym tory kolejowe z Niemiec do ZSRR. Drogę do Warszawy (Dworzec Zachodni) odbyłem już pociągiem osobowym.

Moja droga powrotna trwała cały tydzień – pod Warszawą znalazłem się późnym popołudniem 15 maja 1945 r. Na dworcu w Ursusie przypadkowo spotkałem mego przyjaciela, który namówił mnie na nocleg u siebie. Chciałem jak najszybciej dostać się do domu, ale nie było to możliwe nawet nazajutrz. W ciągu tego dnia udało się przybyć na Pragę i tam zatrzymałem się u dalszej rodziny. Dopiero późnym wieczorem dobiełem do Garwolina i tam przenocowałem, gdyż była już godzina policyjna. Dopiero o świcie mogłem ruszyć piechotą do domu rodzinnego. Wybrałem niezabudowaną drogę wojewódzką i chciałem iść sam – po pewnym czasie dotarłem do brzegu Wilgi i przeszedłem w bród do lewego brzegu; rzeka płynęła przez Garwolin do ujścia do Wisły. Znalazłem się po drugiej stronie, na terenie rodzinnej kolonii. Radość moja była ogromna, nie omieszkałem ucałować ziemi, na której się znalazłem. Dom rodzinny znajdował się zaledwie około 1 km dalej na wschód. Trudno opisać powitanie, jakim zostałem przyjęty po z górą 10 miesiącach nieobecności, gdy mnie wszyscy zobaczyli całego i w zdrowiu – wszystko stało się nadzwyczajnie i wspaniale... Tych rzeczy nie zapomina się nigdy...

Zakończenie

W domu rodzinnym należało zająć się głównie pracą przy żniwach. Musiałem też kilkakrotnie udać się do Warszawy po informację o dalszych studiach. Prace nad odbudową Politechniki przebiegały dość szybko – studenci ochoczo współpracowali przy odbudowie gmachów. Nasz kierunek – inżynieria wodna – korzystał początkowo z budynku Gimnazjum im. Rejtana przy ul. Rakowieckiej, w godzinach popołudniowych. Wkrótce zostaliśmy przeniesieni na teren Politechniki do tzw. Nowej Kreślarni przy ul. Noakowskiego. Jeden z głównych przedmiotów – hydrologię i hydraulikę – prowadził dobrze mi znany z okresu okupacji prof. Edward

Światopełk-Czetwertyński, który zresztą wierzył we mnie jako studenta i zapewne cenił moje chęci i zdolności. Pewnego dnia po wykładzie spytał mnie, czy chcę być pracownikiem naukowym. Wówczas nie myślałem jeszcze o tym, ale zachęcony przez Profesora wyraziłem ochoczo zgodę. Profesor skierował mnie do dyrektora Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego (PIHM). W Instytucie przyjęto mnie natychmiast bardzo chętnie, a ja uznałem wkrótce to miejsce za szczególnie mi odpowiadające.

Studia ukończyłem dopiero po kilku latach, z powodu dodatkowego obciążenia zajęciami dydaktycznymi w SGGW i pracy w redakcji czasopiśma technicznego „Gospodarka Wodna”, z którą związałem się od początku na całe życie. Przed egzaminem końcowym wymagano sprawozdania z praktyki zawodowej – uznałem, że taką praktyką może być moja praca przymusowa w kolejowej służbie drogowej w Magdeburg-Neustadt. Często zresztą w obozie myślałem o wykorzystaniu mej pracy przymusowej w okresie powojennym. Tak też się stało – opracowanie zostało przyjęte z uznaniem. Praca w PIHM ukształtowała już tylko kierunek mej przyszłej działalności zawodowej, a wkrótce i naukowej.