

# Szymon Pilecki

---

## Z Kresów Wschodnich ku Politechnice Wrocławskiej

---

Awazymyz : pismo historyczno-społeczno-kulturalne Karaimów nr 1(12), 3-7

---

2006

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## Z Kresów Wschodnich ku Politechnice Wrocławskiej<sup>1</sup>

Ojciec mój był leśniczym, toteż dzieciństwo spędziłem w prawdziwej kresowej puszczy: 25 km od stacji kolejowej (Marcinkańce), 12 km od sklepu i 4 km od najbliższej zamieszkałej chaty. Same odległości to jeszcze nie wszystko - te kilometry, to „drogi” przez głuchy las, bagna i moczary, których wiosną i jesienią nie sposób było przejechać inaczej niż konno. Latem - furmanką, przeważnie goblami, tzn. błotnistymi drogami wyłożonymi w poprzek niezbyt grubymi kłocami drzew. Zimą odległości były znacznie mniejsze, gdyż zamiast okrążyć rozlewiska, jechało się przez nie na skróty. Do dziś pamiętam wycia wilków, rozlegające się w księżycowe zimowe wieczory, zdawało się tuż, tuż - za płotem. W pamięci tkwią też postacie sąsiadów, szczególnie jednego, i to nie z racji jakichś niezwykłych cech ubrania (zgrzebna, samodziałowa bielizna i cały wierzchni ubiór własnego wiejskiego wyrobu) czy obuwia (łapcie z wierzbowego łyka), gdyż było to normalne, tak ubierała się cała miejscowa ludność, ale z racji mistrzowskiego opanowania sztuki niezawodnego i szybkiego rozniecania ognia za pomocą krzesiwa.

Kiedy już dorosłem do szkół, ojciec został przeniesiony bliżej Wilna. Początkowo wraz z rodziną dojeżdżałem kilka kilometrów bryczką, a nieraz i piechotą, a po następnym przeniesieniu - i to już był szczyt luksusu - mieszkaliśmy przy stacji kolejowej na trasie Wilno - Warszawa i do szkół w odległym około 30 km Wilnie dojeżdżałem pociągiem. Rano najbardziej pasował osobowy z Warszawy, który po przebyciu prawie 400 km liczącej trasy, bywał na naszym przystanku punktualnie co do minuty, niezależnie od śnieżnych zasp, mrozów czy upałów.

Obok znajdował się ogromny plac - skład drewna, zapelniony grubymi i długimi kłocami zwożonymi zimą z przyległych lasów. Kłocce te w stanie surowym, nawet nie okorowane, były ładowane na wagony i wysyłane w daleki świat. Niewielka grupa robotników miała przy tym zatrudnienie zimą i latem. Nie była to praca lekka, o nie, tym bardziej, że o żadnej mechanizacji, tak dziś przy tego typu pracach powszechnej, nikt wtedy u nas nie słyszał. Cała ówczesna Nowogródzczyzna i Wileńszczyzna prawie w ogóle nie miała przemysłu, najwyżej jakiś tartak czy

smołownię, a i rolnictwo było prymitywne - żyto, gryka, owies, kartofle. Nawozy sztuczne nie były znane, środki ochrony roślin również. Lata pamiętam krótkie i rzadko upalne, no a zimy... Istniał taki przepis, że przy mrozach silniejszych niż -20° nieobecność w szkole była usprawiedliwiona. Ale ... nie mieliśmy zewnętrznego termometru. Co dzień więc normalnie rano jechało się do Wilna, a gdy tam na dworcowym termometrze stwierdzało się, że niekoniecznie trzeba iść dalej - najbliższym pociągiem wracało się do domu. O wiele mniej humanitarne warunki mieli robotnicy na pobliskim składowisku drzewnym. Szli do pracy po kilka kilometrów przez las i śnieg, i cały dzień ciężko na tym mrozie pracowali bez najmniejszej osłony socjalnej, spożywając zmarznięty, żytni razowiec domowego wypieku ze skąpą omastą. Ale na ewentualne miejsce zwolnione przez niezadowolonego zawsze czekał zastęp chętnych do choćby takiej pracy; tamtejsza wieś rzeczywiście była silnie przeludniona.

Fizyka i technika pociągały mnie od dzieciństwa. Przejeżdżający tuż obok wieczorny pociąg pośpieszny z Warszawy, z daleka rzucający snop rześmiśtego światła, sypiący skrami i huczący głuchym łoskotem, a przy tym fascynujący tajemniczością dalekich i nieznanych światów, był w tym cichym i sielskim otoczeniu zjawiskiem przyprawiającym normalnie o dreszcze. Poznać rządzące nim mechanizmy, prawa i siły, dowiedzieć się, jak to działa... Te właśnie ciągoty i chęci doprowadziły mnie w końcu do Politechniki Wrocławskiej, chociaż na kierunek związany nie z kolejnictwem, lecz - z lotnictwem.

Wybuch wojny wywołał zmiany we wszystkim. W połowie września wzdłuż toru kolejowego szedł niekończący się łańcuch zmęczonych i wygłodzonych żołnierzy, powracających na zachód do swych domów. Niedługo później, a przez krótki okres nawet jednocześnie, żołnierze Armii Czerwonej, może nie tak zmęczeni, ale o wiele bardziej głodni. Mimo to wszyscy jednomyślnie zapewniali, że „u nas wsio jest”. Niezależnie wszakże od różnorodnych powodów do narzekań, nie ulega wątpliwości, że mieliśmy ogromne szczęście wynikające z wcześniejszego przeniesienia ojca w pobliże Wilna. Zawarty między władzami radzieckimi a litewskimi układ, mocą którego Wilno i okolice zostały w listopadzie 1939 r. przekazane Litwie, uchronił całą naszą rodzinę, podobnie jak tysiące innych, od wywózki

<sup>1</sup>Politechnika Wroclawska we wspomnieniach pierwszych absolwentów. Moja droga do Politechniki Wroclawskiej, Wroclaw 1991, s. 155-166.

w głąb ZSRR, która w zimie 1939/40 stała się losem wszystkich byłych polskich pracowników państwowych, w tym całej administracji leśnej. Gdyby nie to, znalazłbym się gdzieś na dalekiej północy lub w Kazachstanie, w warunkach dobrze dziś znanych z wielu opisów dokonanych przez tych nielicznych, którym udało się stamtąd powrócić.

Do lata 1941, tzn. do wybuchu wojny radziecko-niemieckiej, miałem dodatkowe szczęście, mogąc jeszcze regularnie uczęszczać do szkoły. Po wkroczeniu Niemców i zamknięciu szkół średnich udało mi się dostać do jedynej czynnej szkoły technicznej, która działała jednak z częstymi przerwami. Podjąłem więc pracę w tartaku, chroniącą przed wywózką do Niemiec. W 1942 r. Niemcy znacznie rozbudowali tartak, instalując generator, elektryczne oświetlenie i warsztat mechaniczny z obrabiarkami o indywidualnym napędzie elektrycznym, co nie było w owych czasach zbyt na Wileńszczyźnie rozpowszechnione. Zacząłem więc mieć kontakt z „prawdziwą” techniką, przystępną bardziej, niż tajemnice wieczornego pociągu pośpiesznego. Teraz zresztą pociągi jeździły znacznie wolniej, pchając przed lokomotywą po jednym - dwa puste wagony-platformy, chroniące lokomotywę przed skutkami wybuchu min, które występowały każdej nocy. W tym rozbudowanym tartaku silne wrażenie robiły na mnie iskry sypiące się z zębów ostrzonych pił, widoczne nawet w pełnym słońcu. Ich wcale nie jednakowe lśnienie wywołało moje zainteresowanie metaloznawstwem, a wiedzę teoretyczną udawało się zdobyć ze stosunkowo łatwo w wileńskich księgarniach dostępnych popularnych broszurek niemieckich, poświęconych różnym dziedzinom techniki.

Po ponownym zajęciu Wileńszczyzny przez Armię Czerwoną w lipcu 1944 r. kontynuowałem naukę w szkole technicznej, jako uczeń dość już zaawansowany, uzyskując odroczenie powołania do wojska. Mając w dwuzmianowym systemie nauczania wolne przedpołudnia i chcąc nadrobić zaległości, pod wpływem jednego z kolegów wstąpiłem jako wolny słuchacz na wydział matematyczno-fizyczny uniwersytetu. Przez cały rok 1944/45 intensywnie więc uczyłem się w dwóch uczelniach, dzięki czemu latem 1945 r. uzyskałem maturę i miałem już zaliczony pierwszy rok studiów. Nie przyszło to jednak łatwo, tym bardziej że przez całą dość ostrą zimę w salach wykładowych uniwersytetu ani razu nie napalono w żadnym piecu. W technikum sytuacja była lepsza, gdyż jesienią jako kandydaci na uczniów byliśmy na 3 tygodnie wysłani do lasu w celu przygotowania opału na całą zimę.

Wiosną i latem 1945 r. bardzo aktualną i wzbudzającą wiele napiętności była sprawa wyjazdu do Polski. Wielu Karaimów, w tym i moją rodzinę, niepokoiła ona w szczególny sposób, gdyż w umowie o repatriacji nie było powiedziane, iż do przesiedlenia się mają prawo Karaimi. Prawdopodobnie wynikało to stąd, że gremia formułujące treść umowy w ogóle nie wiedziały o istnieniu tak nielicznej grupy narodowościowej. Władze Ukraińskiej SRR nie czyniły jednak trudności w repatriacji tym Karaimom, którzy zgłosili takie chęci. Zgoła inaczej przedstawiały się te możliwości na Litwie. Władze litewskie wychodziły z założenia, że skoro Karaimi zostali tu sprowadzeni przez litewskiego wielkiego księcia Witolda i przez całe wieki związani byli z Litwą, to brak powodów, aby teraz mieli oni przenosić się do Polski. Władze te uważały, że nieprzyznanie Karaimom praw do wyjazdu wynikało z tych właśnie przesłanek. Mimo to jednak pewna część Karaimów zamieszkałych na Litwie, w tym i moja rodzina, była zdecydowana pokonać utrudnienia stwarzane przez miejscowe władze i przesiedlić się. Trzeba stwierdzić, że w Wilnie było to łatwiejsze niż w Trokach, gdzie - jak w każdej mniejszej miejscowości - trudniej było zmylić czujność litewskiego pełnomocnika do spraw repatriacji. Wstępne utrudnienia związane z samą rejestracją udało się jakoś pokonać dzięki posiadanym przedwojennym dokumentom.

Latem 1945 formowanie transportów repatriacyjnych wielce opóźniało się, głównie z powodu braku wagonów, bardziej potrzebnych do przewożenia zdobyczy wojennych z dopiero co pokonanych Niemiec. Zaczęto więc organizować tzw. transporty walizkowe, których uczestnicy z bagażem dającym się unieść w rękach, rozkładowym pociągiem jechała do granicy, granicę tę przekraczała piechotą i dalej podróżowała na własną rękę. Było tu znaczne utrudnienie w porównaniu z podróżą normalnym transportem, ale zyskiwało się na czasie.

Pragnąc zdążyć do Polski na początek roku akademickiego zdecydowałem się na taką wersję podróży, rodzice zaś z moim rodzeństwem mieli czekać na normalny transport. Z dykty i elementów dawnego kufra zrobiłem odpowiednio pojemne dwie „walizy”, w których miała się zmieścić cała moja wyprawa na dalsze życie za granicą. Spakowałem je (jedna z nich zawierała same tylko książki), starając się, aby nie były zbyt ciężkie; każdą z nich potrafiłem unieść samodzielnie, ale były jeszcze dwa mniejsze pakunki. Liczyłem, że podczas normalnych przesiadek poradzę sobie z nimi. W początkach października 1945 r.

stawilem się na dworcu w Landwarowie na pociąg do Grodna. Jak zwykle w takich sytuacjach, byli również obaj pełnomocnicy do spraw repatriacji – litewski i polski. Niedługo przed przybyciem pociągu podszedł do mnie pełnomocnik litewski i zażyczył sobie zobaczenia mojej karty repatriacyjnej. Nie podejrzewając podstępu wręczyłem mu ją. On chowa ją do swej kieszeni i oświadcza, że przecież jako Karaim nie mam prawa do wyjazdu do Polski. Po pierwszym oszołomieniu zwracam się po radę i pomoc do polskiego pełnomocnika. Jego pogląd jest prosty, powiada, że dziś na granicy jest imienna lista naszej grupy i - być może - przepuszczą nas bez sprawdzania kart. Taka szansa istnieje jednak tylko dziś. Dziękując za radę i kryjąc się przed Litwinem wsiałam do wagonu. W Grodnie szukamy jakiejś ciężarówki, aby dojechać do odległej o około 20 km granicy, dojeżdżamy, ale okazuje się, że jest już zbyt późno na jej przekraczanie i musimy czekać do rana. Niby sami swoi, ale... Wreszcie mglisty i mroźny poranek. Oficer radziecki ustawia nas na szosie w szeregu, wyciąga z kieszeni listę i zaczyna wywoływać kolejne nazwiska. Wycytani podnoszą swoje bagaże i przechodzą na drugą stronę szlabanu. Wśród innych jestem i ja. Jakoś nie odczuwam ciężaru swoich waliz, nawet tej najgorszej – z książkami.

Po przejściu całej grupy trzeba zorganizować jakiś transport. Na szczęście na szosie roi się od wojskowych ciężarówek radzieckich, które na Zachód jadą nawet bez większych ładunków. Dojeżdżamy do pobliskiej stacji kolejowej, ale okazuje się, że żadne pociągi w kierunku Warszawy nie jadą, gdyż właśnie na całym szlaku odbywa się zwężanie rozstawu szyn z poprzedniego, radzieckiego, zapewniającego bezpośrednio docieranie transportów wojskowych aż do Niemiec, na obowiązujące w Polsce. A więc z powrotem ku szosie. Ponownie ładujemy się na ciężarówkę i znowu jedziemy, tym razem do Białegostoku. Być może dałoby się i dalej, w kierunku Warszawy, ale ziąb w odsłoniętej skrzyni pędzącego samochodu jest na dłuższej trasie nie do wytrzymania. W Białymstoku na dworcu okazuje się, że najszybciej do Warszawy dojechać można przez Olsztyn. Dworzec przepelniony koczującymi niedoszłymi pasażerami. Idziemy zapoznać się z miastem. Zachodzimy też do Państwowego Urzędu Repatriacyjnego, z nadzieją na odtworzenie mojej karty repatriacyjnej. Idzie to stosunkowo łatwo – dwaj naoczni świadkowie zgodnie potwierdzają, że została ona utracona; w szczególności nikt nie miał czasu wnikać. Dokument ten miał zaś istotnie natychmiastowe znaczenie, uprawniał bowiem m. in. do bezpłatnego przejazdu do miejsca osiedlenia.

Wreszcie jest pociąg. Noc, tłok, ścisk, ale przecież jedziemy. Niedaleko. Przy wjeździe na jakąś stacyjkę, na szczęście przy niewielkiej prędkości, raptem wagon doznaje gwałtownego przechyłu, a po chwili podskakuje kołami po podkładach. Zatrzymuje się. Wszyscy gromadą do wyjścia. Ja też, nie oglądając się na swój bagaż, tzn. cały wieziony dobytek. Dosłownie po chwili wracam, ale uprzednio wiszący na haku kożuszek już zniknął. Wokoło ciemno i gwarno. Kamień w wodę. Okazuje się, że kilka wagonów wykoleiło się na zwrotnicy, trzeba wysiadać i czekać, podobno podadzą wagony zastępcze. Nasyp wysoki i stromy, wiatr, bez kożuszka zaczynam odczuwać chłód. Patrzę, z pola widzenia znikła jedna waliza. Na szczęście udaje się dostrzec, w jakim kierunku znika. Szybka interwencja, tym razem skuteczna. Trzeba przy nich dosłownie warować. Ciemno, zimno. Po sporym czasie wreszcie przyjeżdżają wagony, ale do nich kawał drogi; od razu robi się ciepło.

W promieniach jesiennego słońca pojawiają się pierwsze widoki Ziemi Mazurskiej. Pola pełne nie zebranego zboża, z nisko pochylonymi pełnymi kłosami. Cisza i bezruch. Nigdzie nie widać nikogo i nawet niczego żywego. Ani jednego ptaszka, choćby wrony. Lasy posiekane, drzewa pokaleczone wybuchami artyleryjskimi, z urwanymi konarami i częściami pni na różnych wysokościach. Około południa w dali jawi się nam Olsztyn. Niezapomniany widok czerwonych dachów na solidnych kamienicach. Na dworcu tłok, wielogodzinne oczekiwanie na pociąg do Warszawy. Wszystkie okresy czekania skracam sobie pisaniem listów do rodziców; oni wszak nic nie wiedzą nawet o tym, czy zostałem przepuszczony przez granicę, czy też siedzę gdzieś w areszcie, o co w owych czasach nie było zbyt trudno. Mimo jednak, że listów takich wysłałem mnóstwo, do adresatów nie dotarł żaden; dopiero po kilku miesiącach rodzina dowiedziała się przez wspólnych znajomych, że jestem we Wrocławiu. Do Warszawy dojeżdżamy pod wieczór, na jakiś dworzec towarowy na Pradze. Grupa nasza po trochę topnieje, nie wszyscy bowiem zmierzają do tego samego celu. Moim pierwszym punktem docelowym jest Pruszków koło Warszawy, gdzie mieszkają pp. Jutkiewiczowie.

Pierwsze zadanie - przedostać się na drugą stronę Wisły. W dzisiejszych warunkach - co za problem? Ale wówczas, przygodnym transportem, przez jedyny czynny most pontonowy, wieczorem. Nie wiem, czy i jak bym sobie poradził, gdyby nie pomoc jakiegoś przygodnie spotkanego silnego mężczyzny, dla którego przerzucanie „waliz” zagubionego „Wilniuka” nie stanowiło większego problemu. Do-

prowadza mnie do przystanku EKD na ul. Nowogrodzkiej. Kiedy wysiadam w Pruszkowie przy budce-kasie biletowej, jest już prawie północ. Adres mam, ale jak go odszukać. Zamierzam poczekać do rana, jacyś przechodnie radzą tu nie zostawać, bo "mogą przyjść i obrabować". Oczywiście, żołnierze, wiadomo jacy. Zaczynam więc wędrówkę. Kilkadziesiąt kroków z jedną walizką, z powrotem tak lekko, potem z następną i jeszcze raz. Po kilku godzinach jakiś zabłąkany przechodzień oferuje pomoc i zaprasza do swojego mieszkania. Uff.

Rano idę pod poszukiwany adres, okazuje się, że pp. Jutkiewiczowie właśnie wyprowadzili się. Na szczęście, wiadomo dokąd i na szczęście w tymże Pruszkowie. Spotykam u nich Szymona Firkowicza, aktualnego żołnierza WP, stacjonującego na Pomorzu Zachodnim, który otrzymał właśnie kilka dni urlopu dla zorientowania się, gdzie mógłby rozpocząć studia. Wiadomo, że Warszawa raczej nie - zniszczenia. Ponieważ cel mamy jednakowy, jedziemy razem do Krakowa. Tam okazuje się, że Politechnika rozpoczęła rok akademicki już w maju, a zatem jesteśmy spóźnieni. W AGH też wykłady już trwają, chociaż może nie od maja. Nic tu po nas. A zatem - do Wrocławia. Tam trafiamy do jednego z budynków biblioteki, w pobliżu Placu Solnego, rozmawiamy z napotkanymi polskimi pracownikami, jakimś adiunktem, innymi osobami, wszyscy twierdzą, że politechnika powinna ruszyć, ale nikt nie potrafi określić chociażby przybliżonego terminu. W każdym razie - nie prędko. Jakoś, kierując się wyrwykowymi informacjami uzyskanymi od raczej przypadkowych osób, nie dowiedzieliśmy się o istniejącej już społeczności studenckiej na Biskupinie, straży akademickiej itd. Jest połowa października 1945 r. Szymonowi F. kończy się urlop, musi wracać do swej jednostki, żywiąc nadzieję na szybką demobilizację.

Ja ponownie jadę do Krakowa, wszak rysowały się tam jakieś perspektywy na AGH. A ja przecież dlatego tak śpieszyłem z Wilna, aby zdążyć na rozpoczęcie studiów, szkoda więc czasu. W Podwawelskim Grodzie idę do JM Rektora AGH, Profesora Walerego Goetla, wyjaśniam, dlaczego jestem spóźniony, że postaram się nadrobić zaległości itp. I ... decyzją Magnificencji od ręki zostaję studentem Akademii. Bierz się więc, brachu, do roboty! Tak, to proste, zdawałoby się najgorsze trudności zostały pokonane. Ale trzeba gdzieś mieszkać, trudno to czynić na dworcach, chociaż podczas dotychczasowych wjaży był to najpewniejszy sposób. A Kraków - jak wiadomo - jest przepełniony. Nie mam na myśli Krakowa prywatnego, jakiegoś pokoiku lub jego części,

na to trzeba mieć środki, a ja tu jestem sam, cała rodzina została za granicą, może wkrótce przyjedzie, a mogą i im odebrać dokumenty (później okazało się, że odebrali). Marzy mi się miejsce w akademiku, chodzę, pytam, proszę. Przez trzy dni mieszkam kątem wśród kilku studentów trzeciego lub czwartego roku, w pokoju mającym dyktę zamiast szyb i całym pozbawionym ogrzewania. Od czasu do czasu robimy więc zbiorową intensywną gimnastykę na korytarzu lub biegi na ulicy; apetyty nasze nieco przekraczają kaloryczność bratniackich obiadów. W końcu uzyskuję informację, że „podobno w niedługim czasie” Akademia ma odzyskać duży dom akademicki, aktualnie zajęty przez wojsko radzieckie i wtedy będę mógł liczyć na miejsce w nim. Kiedy to będzie, tego oczywiście nikt zgadnąć nie umie. Piszę więc sam do siebie kartkę pocztową z zawiadomieniem o celowości powrotu do Krakowa, zostawiam ją u mych gospodarzy z pokoju z prośbą o jej wysłanie w odpowiedniej chwili, a tymczasem jadę szukać swego wuja, Józefa Firkowicza, który przed wojną mieszkał w pobliżu Warszawy, a niedawno - jak się już dowiedziałem - przeniósł się do Otmuchowa koło Nysy, dążąc do uruchomienia tamtejszej cukrowni. Tam okazuje się, że rozpoczęto właśnie kampanię cukrowniczą „aby zza pobliskiej granicy Czesi widzieli, że już gospodarzimy”. Potrzebni są ludzie do roboty i dla zachęcenia do pozostania wszyscy od ręki otrzymują bezpłatne wyżywienie. Oczekując na sygnał z Krakowa przyjmuję pracę, polegającą na szybkim sporządzeniu planów całej cukrowni, pilnie potrzebnych dla urzędu skarbowego. Ostro zabrałem się do pracy, wykorzystując swe wcześniejsze nieznaczne otrzaskanie z techniką. Silnym dopingiem była nadzieja, że obiecane wynagrodzenie wystarczy mi do letnich wakacji (starczyłoby, gdyby nie inflacja; istniała już i wówczas!). Sygnał z Krakowa nie nadchodził. Niedługo przed Bożym Narodzeniem pracę swą zakończyłem. Świętowaliśmy hucznie, przy tym w niezwykle trudnych warunkach atmosferycznych: było tak ciepło, że latały pszczoły. Dla przyzwyczajonych do zim wileńskich było to szokujące.

W czasie Świąt pojawił się raptem w Otmuchowie wspomniany już Szymon Firkowicz, który przez wspólnych znajomych dowiedział się, że tam jestem. Wiadomość przywiózł niezwykłą: jest on już studentem Politechniki Wrocławskiej! Wykłady „idą” pełną parą, ma on trzypokojowe mieszkanie na Sępolnie. Sprawa jest więc ewidentna - po Trzech Królach obaj jedziemy do Wrocławia, podejmuję i ja starania o miano studenta. Ale nie takie to tym razem proste. Pan Dziekan Idaszewski, powiada, że na Wy-

dziale Elektromechanicznym nie ma już miejsc. Sprawa nie jest jednak całkiem beznadziejna, miejsca są jeszcze na Wydziale Hutniczym, na który powinienem wstąpić. Pan Dziekan zapewnia mi, że po pierwszym semestrze, jeśli tylko się utrzymam, znajdę się miejsce i na Jego wydziale. Utrzymałem się. Znalazło się. Przeszedłem wiele mutacji: na I semestrze - hutnik, na II roku - elektryk, zaś od III roku przeniosłem się na kierunek mechaniczny, uzupełniając brakując egzaminy i laboratoria. Powstała wtedy Sekcja Lotnicza i stałem się jej członkiem, słuchając szeregu dodatkowych i całkiem nowych przedmiotów. Kiedy nasz pierwszy wykładowca w Sekcji, Profesor Jerzy Teisseyre spytał, czy ktoś ze studentów nie zechciałby podjąć pracy (równoległe ze studiami) w organizowanym właśnie przez niego biurze konstrukcyjnym Centralnego Studium Samolotów, pierwszy zdecydowałem się na to; z czegoś trzeba żyć, a szukanie wciąż dorywczych dochodów było zbyt niepewne i uciążliwe. Później dołączyli następni koledzy.

Biuro to istniało w ówczesnych Państwowych Zakładach Lotniczych, późniejszej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego na Psim Polu i za zadanie miało opracowanie dokumentacji samolotu przewidzianego do produkcji seryjnej. Prof. Teisseyre znając obowiązki studentów na uczelni starał się stworzyć nam optymalne warunki zatrudnienia: trzy - cztery niekoniecznie te same dni w tygodniu. Praca była akordowa, a czas nienormowany; kto ile zrobił, za tyle był wynagradzany. Często pozostawało się w biurze do późnego wieczora, kiedy indziej do późna tkwiło się w gmachu politechniki.

W 1950 r. podjęto w Warszawie myśl zbudowania samolotu transportowego, w którym miałyby być w maksymalnym stopniu wykorzystane poniemieckie silniki i wyposażenie, w dużych ilościach zalegające w licznych składach. Dostawałem więc delegacje do różnych mało znanych miejscowości na Pomorzu Zachodnim i przedstawiałem sprawozdania o tym, gdzie, ile i czego jest. Było tego mnóstwo, ale zanim zdążyliśmy to zewidencjonować, akcja została odwołana. Teraz podróże pociągami zasadniczo różniły się od tych z roku 1945 czy 1946. Wtedy jeździło się zatłoczonymi wagonami towarowymi, a nieraz i na dachu czy stopniach wagonu, lub nawet (raz) na parowozie.

W 1950 r. zostałem asystentem na nowo utworzonym Wydziale Lotniczym. W marcu 1951 z bardzo dobrym wynikiem zakończyłem studia, a w grudniu 1951 r. dostałem powołanie do wojska i zatrudniony w Wojskowej Akademii Technicznej

w Warszawie. W latach 1970-1995 pracowałem w Instytucie Podstawowych Problemów Techniki PAN. W ciągu tych lat przyswoiłem kilka nowych specjalizacji, zostałem profesorem i kierownikiem zakładu. Byłem inicjatorem i twórcą dyfuzyjnej teorii zmęczenia metali (*Wstęp do dyfuzyjnej teorii zmęczenia metali*, Prace IPPT PAN nr 8/1970 oraz 7 artykułów w Biulet. PAN z 1969-70), docenionej i rozwijanej następnie (po 1982 r.) na Zachodzie przez E. C. Aifantisa i współautorów – Bammanna, Walgraefa, Schillera etc., jak również popularyzatorem wiedzy o Karaimach - jako uczestnik kilku programów telewizyjnych i radiowych, m. in. filmów w reżyserii: E. Straburzyńskiej „Ostatni Hazzan” TVP Wrocław, 1986; W. Szpaka „Karaimi – ginący naród” TVP2 1994; A. Oblickiej „Karaimi”, Polsat, 1996; J. Nowakowskiej „Karaimi” TVP1, 1996; U. Sochackiej „Karaimi polscy” TVP Kraków, 2001; A. Kulika „Na granicy światów” TVP Lublin 2001. Opublikowałem jako autor lub współautor ok. 180 artykułów z techniki lotniczej i kosmicznej, o roli defektów sieci krystalicznej w procesie pękania, wykorzystaniu metod akustycznych w badaniach ciał stałych, anomalii tarcia wewnętrznego w brzoje krzemowym i związku emisji akustycznej z trwałością zmęczeniową metali oraz 12 książek, m. in. autor *Lotnictwo. Mała encyklopedia* 1960 (wyd. II 1961), *Od Ikara mędrsi* 1965 (przekład na jęz. węg. 1968), *Lotnictwo i kosmonautyka – zarys encyklopedyczny*, 1975, 197-8, 1984; współautor: *Samoloty bojowe* 1969, i in.

Trzy razy byłem dosłownie o pół kroku od śmierci. Jako student, przy politechnice, jadąc rowem trafiłem pod ciężarówkę, co to raptem wyłoniła się zza tramwaju. Innym razem samolot, który po wykonanym przeze mnie przelocie szybowcowym ściągnął mnie z szybowcem na wrocławskie lotnisko, wkrótce po odczepieniu, w pełnej ciemności, mając do dyspozycji lotnisko o powierzchni 60 ha, wylądował prosto na tym szybowcu ze mną w kabinie. Trzeci raz całkiem już banalny – motocykl, złamana ręka. Szczęście dopisywało, podobnie jak na granicy pod Grodnem.

A kiedy pisząc te słowa staram się cofnąć pamięcią o tych drobnych kilkadziesiąt lat, całkiem nie wiem, jak to się stało, że tak szybko to wszystko minęło...

Szymon Pilecki  
Warszawa