

Wojciech Polak*

Wyższa Szkoła Kultury Społecznej i Medialnej w Toruniu

UCIECZKA DNIA 1 KWIETNIA 1982 ROKU DO AUSTRII TRZECH LOTNIKÓW WOJSKOWYCH Z RODZINAMI W ŚWIETLE AKT WOJSKOWEJ SŁUŻBY WEWNĘTRZNEJ

Polska pod okupacją komunistyczną była nie tylko państwem opresyjnym: narzucającym społeczeństwu obcą zbrodniczą ideologię, łamiącym prawa człowieka i narodu, prześladującym religię katolicką, zakłamującym naszą historię i tradycję narodową, mordującym i trzymającym w więzieniach polskich patriotów i realizującym imperialne interesy sowieckie, lecz była także państwem o absurdalnym systemie gospodarczym i ekonomicznym, który zaowocował ubóstwem milionów zwykłych obywateli. Wielu Polaków marzyło o wydostaniu się z „komunistycznego raju”, co wobec zamkniętych i pilnie strzeżonych granic stanowiło zadanie niezmiernie trudne. Pomimo tego podejmowano rozliczne próby, udane i nieudane. Te ostatnie często kończyły się utratą życia.

Doświadczeni lotnicy wojskowi – dysponujący odpowiednim sprzętem – mieli spore szanse na udaną ucieczkę, chociaż ryzyko było ogromne. W razie „wpadki” groziła im bowiem kara śmierci za dezercję, mogli zginąć też zestrzeleni w czasie przeprowadzanej próby. Serię ucieczek pilotów wojskowych rozpoczął podporucznik Arkadiusz Korobczyński, który 21 marca 1949 roku skierował swój samolot Ił-2m3 na wyspę Gotlandię i szczęśliwie wylądował na szwedzkim lotnisku. Tragicznie skończyła się natomiast próba ucieczki podporucznika Edwarda Pytko. Dnia 7 sierpnia 1952 roku, podczas lotu samolotem Jak-9, próbował przez terytorium Czechosłowacji dostać się do Berlina Zachodniego. Po przekroczeniu granicy czechosłowackiej był jednak ścigany i zmuszony (z powodu braku

* Wojciech Polak – prof. dr hab., historyk, obecnie kierownik Katedry Konfliktów Politycznych Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, a także pracownik Działu Badań Historycznych Europejskiego Centrum Solidarności, członek Kolegium IPN, członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie RP. Wykładowca WSKSiM w Toruniu. Specjalizuje się m.in. w historii stosunków polsko-rosyjskich, dziejach ruchów niezależnych w PRL, historii stanu wojennego w Polsce. Autor wielu książek, artykułów i wydawnictw źródłowych. Przewodniczący toruńskiego Klubu „Nowa Szewska Pasja”. Konsultant wystawy stałej Europejskiego Centrum Solidarności.

paliwa) do lądowania na najbliższym lotnisku, w Wiener Neustadt, w sowieckiej strefie okupacyjnej Austrii. Sowieci oczywiście przekazali go rządowi PRL. Został skazany na karę śmierci i zamordowany w mokotowskiej katowni 29 sierpnia 1952 roku. Dnia 5 marca 1953 roku uciekł i szczęśliwie wylądował na lotnisku na wyspie Bornholm Franciszek Jarecki pilotujący najnowocześniejszy wówczas sowiecki samolot odrzutowy MIG-15 bis.¹ Autorzy książki o ucieczkach z PRL Monika Bortlik-Dźwierzynska i Marcin Niedurny pisali:

Wiadomość o młodym polskim pilocie, który w dniu śmierci Stalina wprowadził myśliwiec odrzutowy na Zachód, szybko obiegra świat. Wyczyn Jareckiego wzbudził zwłaszcza zainteresowanie wywiadu Stanów Zjednoczonych, który otrzymał niepowtarzalną okazję zapoznania się z konstrukcją maszyny. W toczącej się wówczas wojnie powietrznej nad Półwyspem Koreańskim amerykańskie siły powietrzne ponosiły dotkliwe straty w walce z samolotami tego typu. Pod eskortą okrętów duńskiej marynarki wojennej samolot został przetransportowany do Kopenhagi, gdzie poddano go gruntownym oględzinom. Gdy 20 marca 1953 r. maszyna w rezultacie energicznych starań polskich władz została zwrócona, na niektórych jej częściach pozostały ślady gipsowych odlewów. [...]

Za wykazaną odwagę Franciszek Jarecki został w Londynie odznaczony przez generała Władysława Andersa Krzyżem Zasługi z Mieczami. Na stałe osiadł w Stanach Zjednoczonych, gdzie okrzyknięto go bohaterem. W uroczystości jego powitania brał udział prezydent Dwight Eisenhower, a Kongres specjalnym aktem przyznał mu obywatelstwo amerykańskie. Na rozpoczęcie nowego życia przyznano mu ponadto 50 tysięcy dolarów. Usynowił go jeden kongresmenów polskiego pochodzenia. W Polsce na Jareckim ciążył wyrok śmierci. W 1961 r. nieznanymi sprawcami ostrzelał samochód Jareckiego, który wyszedł jednak z zamachu bez szwanku².

Dnia 20 maja 1953 roku wyczyn Franciszka Jareckiego powtórzył podporucznik Zdzisław Jaźwiński. Nie odnalazł on jednak lotniska na Bornholmie, wylądował więc na polu, co zakończyło się rozbiciem samolotu. Pilot wyszedł jednak z wypadku bez szwanku. Także podporucznik Jaźwiński został odznaczony przez generała Władysława Andersa Krzyżem Zasługi z Mieczami, również jego przyjęto w Stanach Zjednoczonych jak bohatera. Dnia 25 września 1955 roku na Bornholmie wylądował Zygmunt Gościniak pilotujący samolot Lim-2. Natomiast 7 listopada 1957 roku porucznik Bogdan Kożuchowski uciekł także samolotem Lim-2 do Szwecji. Miały miejsce także ucieczki zbiorowe. Dnia 21 czerwca 1951 roku do Niemiec Zachodnich uciekło popularnym

¹ M. Bortlik-Dźwierzynska, M. Niedurny, *Uciekinierzy z PRL*, Katowice–Warszawa 2009, s. 159–161; K. Placha Hetman, *Ucieczki lotnicze z PRL. Dezercja do wolności*, <http://www.polot.net/?p=377> [dostęp: 2 IX 2016 r.]

² M. Bortlik-Dźwierzynska, M. Niedurny, *Uciekinierzy z PRL*, s. 160–161.

kukuruźnikiem dwóch dawnych lotników Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie: Henryk Kwiatkowski i Roman Romanowicz. W nocy 26/27 lipca 1956 roku czterech podchorążych Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie uciekło dwoma Jakami-18 do Austrii. Byli to: Lech Szachogłuchowicz, Eugeniusz Dębski, Bogdan Biskupski i Karol Kruk. 12 października 1959 roku przy pomocy kukuruźnika uciekł, wraz z żoną i trzyletnią córeczką, na Bornholm, porucznik Andrzej Krajewski, żołnierz Armii Krajowej, powstaniec warszawski, prześladowany po wojnie przez kontrwywiad wojskowy i skazany na 6 lat więzienia. 10 lipca 1963 roku uciekł z kraju, wraz z żoną i dwoma synami, pilot major Ryszard Obacz. Wykorzystał on samolot TS8-Bies. Wszyscy szczęśliwie wylądowali w Berlinie Zachodnim i zamieszkali następnie w Stanach Zjednoczonych³.

Warto zatrzymać się nad kolejnym przypadkiem, a mianowicie nad ucieczką trzech wojskowych pilotów samolotem do Wiednia w okresie stanu wojennego, w dniu 1 kwietnia 1982 roku. Wykorzystali oni samolot AN-2, zwany potocznie „Antkiem”. Jest to do dzisiaj największy produkowany seryjnie jednosilnikowy dwupłatowiec na świecie, mający zastosowanie rolnicze, sportowe, wojskowe i pasażerskie.

W sprawie tej ucieczki Szefostwo Wojskowej Służby Wewnętrznej przedstawiło generałowi Jaruzelskiemu meldunek w dniu 2 kwietnia 1982 roku. Oto jego istotny fragment:

Melduję Towarzyszowi Generałowi, że w dniu 1 kwietnia 1982 r., w czasie wykonywania zadań, dokonała ucieczki do Wiednia załoga samolotu AN-2 z 13 Pułku Lotniczego Kraków w składzie:

- chorąży pilot Andrzej Malec, syn Stanisława, ur. 17.09.1951 r. w Krakowie, bezpartyjny, w Ludowym Wojsku Polskim od 1973 r.;

- chorąży pilot Jerzy Czerwiński, syn Zygmunta, ur. 1.11.1953 r. w Sławnie, bezpartyjny, w Ludowym Wojsku Polskim od 1973 r.;

Sierżant Bolesław Wrona, syn Walentego, ur. 15.01.1947 r. w miejscowości Kokot, bezpartyjny w Ludowym Wojsku Polskim od 1977 r.

Z dotychczasowych ustaleń wynika, że okoliczności ucieczki były następujące:

W dniu 1 kwietnia 1982 r. w godzinach 9.24–11.30 wymieniona załoga wykonała trzy loty ze skoczkami spadochronowymi. O godzinie 11.45 wystartowała ponownie, tym razem bez skoczków, nie powiadamiając o tym dyżurnego kontrolnego lotów majora Bolesława Rączkę.

Przed startem zdrajcy oświadczyli dowódcy grupy skoczków majorowi Wiesławowi Lecznierowi, że wylatują do strefy bez spadochroniarzy.

³ Tamże, s. 176–181; K. Placha Hetman, *Ucieczki lotnicze z PRL*.

Jak wyjaśnił dyżurny kontrolny lotów, widząc kołujący samolot, dał on zgodę na jego start sadząc, że wykonywany jest następny lot do zrzutu skoczków. Po zorientowaniu się, że załoga wykonuje lot samowolnie, wydał polecenie natychmiastowego lądowania. Komendy tej pilot nie wykonał, mimo to kontrolny lotów nie podjął zdecydowanych przedsięwzięć. O godzinie 12.30 nastąpił całkowity zanik łączności radiowej.

Jak wynika z relacji świadka, zdrąjcy lądowali w terenie przygodnym w miejscowości Czernichów w odległości 25 kilometrów na południe od Krakowa, zabierając na pokład samolotu:

- chorążego pilota Krzysztofa Wasielewskiego, syna Edmunda, ur. 31 stycznia 1954 r. w Milanówku, bezpartyjny, w Ludowym Wojsku Polskim od 1973 r., wraz z pięcioletnią córką. Żona wymienionego Barbara, ur. w 1956 r., w dniu 29.11.1981 r. wyjechała do USA, w odwiedziny do swoich dwóch ciotek zamieszkałych w Nowym Jorku. Z uwagi na negatywną postawę polityczną chorążego Wasielewskiego, po uzyskaniu danych operacyjnych, że żona jego nie zamierza wrócić do kraju, organa WSW wystąpiły z wnioskiem o zwolnienie wyżej wymienionego z zawodowej służby wojskowej. Rozkaz o zwolnieniu wydano w marcu, ale do chwili obecnej chorąży ten nie został rozliczony z jednostką;

- żonę chorążego Andrzeja Malca - Danutę, ur. w 1955 r. i czteroletnią córkę Katarzynę;

- żonę chorążego Jerzego Czerwińskiego - Krystynę, ur. 1953 r. oraz trzyletniego syna Łukasza i dziewięciomiesięczną córkę Karolinę.

Wymieniona posiadała w RFN dalszą rodzinę ze strony matki, którą w 1976 r. (przed zawarciem związku małżeńskiego) odwiedzała wraz z ojcem.

Po sterroryzowaniu mechanika pokładowego sierżanta Bolesława Wrony, samolot wystartował ponownie i lecąc na bardzo niskiej wysokości, po przelocie nad terytorium Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej, wylądował w Austrii na lotnisku Schwechat o godzinie 13.47.

Następnie Malec, Czerwiński i Wasielewski - jak wyjaśnił sierżant Wrona - w ambasadzie PRL w Wiedniu, zwrócili się do władz austriackich o udzielenie im azylu politycznego. Sierżant Bolesław Wrona, po przesłuchaniu, przekazany został ambasadzie polskiej, która przejęła również nasz samolot. Wymieniony podoficer wraca do kraju. Jak wynika z jego relacji inspiratorem ucieczki był chorąży Wasielewski, a jej plan był przygotowany wcześniej. Po opuszczeniu obszaru powietrznego Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej sierżant Wrona zniszczył samolotowe urządzenie odzewowe - SRO.

Z oświadczenia przedstawiciela austriackiej policji wynika, że obaj piloci, którzy porwali samolot, odpowiadać będą za ten czyn w Austrii.⁴ Członkowie ich rodzin mają natomiast być przetransportowani do obozu dla uchodźców w Traiskirchen.

Członkowie załogi uprowadzonego samolotu byli dotychczas pozytywnie charakteryzowani przez dowództwo i środowisko wojskowe. Nie stwierdzono u ich negatywnych postaw politycznych. Nie uzyskano również materiałów świadczących o zamiarze ucieczki za granicę.

Podczas przeszukania mieszkania chorążego Malca znaleziono list bez adresata, podpisany przez jego żonę Danutę, w którym wymieniona tłumaczy ucieczkę z kraju poważną chorobą córki, kłopotami w racy i trudnościami w zaopatrzeniu w podstawowe artykuły dla dziecka (list w załączeniu).

O uprowadzeniu samolotu informowały w dniu 1 kwietnia 1982 r. zachodnie, dywersyjne rozgłośnie radiowe, nadające swój program w języku polskim. Treść podawanych informacji była na ogół zbieżna z zaistniałymi faktami Radio „Wolna Europa”, Radio Paryż, Radio Kanada).

Z dotychczasowych ustaleń organów Wojskowej Służby Wewnętrznej wynika, iż sprzyjający wpływ do udanej ucieczki zdrajców miały następujące okoliczności:

- 1. Dyżurny kontrolny lotów major Bolesław Rączka nie dopełnił swoich obowiązków, nie obserwując startów samolotów. Dał zgodę na lot nie planowany.*
- 2. Przy załadunkach skoczków nie było obecnego przedstawiciela służby dyżurnej kierowania lotami.*
- 3. Dyżurny kontroli lotów i dowództwo pułku, po zerwaniu łączności z samolotem nie podjęło operatywnych działań w celu ustalenia przyczyny tego faktu oraz zapobieżeniu przekroczenia przez niego granic obszaru kraju.*
- 4. Naruszono obowiązującą zasadę przydzielając do jednej załogi, dwóch dowódców załóg (chorąży Malec, chorąży Czerwiński). Operacyjnie ustalono, że Malec dwukrotnie zwracał się do dowódcy grupy skoczków majora Lecznera, by spowodował on przydzielenie go do jednej załogi z Czerwińskim. Major Lecznier nie podjął jednak w tym kierunku działań i nie powiadomił o tym przełożonych ani organów WSW. Fakt ten może świadczyć, że obaj zdrajcy wcześniej planowali ucieczkę.[...]⁵*

⁴ Andrzej Malec i Jerzy Czerwiński zostali postawieni i przed austriackim sądem, ale sąd po przedstawieniu zarzutów (porwania samolotu i wzięcia zakładnika) zawiesił dalsze postępowanie i nigdy go nie wznowił. Obaj piloci wraz z rodzinami trafili do obozu dla uchodźców. Krzysztof Wasielewski, formalnie już cywil, nie zatrzymywany opuścił wiedeńskie lotnisko, zob. P. Semczuk, *Bohater mimo woli*, „Newsweek Polska” 2011, nr 25, s. 48–50.

⁵ „Meldunek” szefa WSW gen. Edwarda Poradko do Ministerstwa Obrony Narodowej generała Wojciecha Jaruzelskiego, Warszawa, 2 IV 1982 r., Teczka nr 47/82. Informacje do Ministerstwa Obrony Narodowej za okres od dnia 1 IV 1982 do dnia 30 IV 1982 r. Szefostwo

Do meldunku dołączono list Danuty Malec zostawiony przez nią w mieszkaniu. Warto go przytoczyć:

Zdecydowałam się, chociaż długo nie mogłam podjąć tej okropnej decyzji. Ale ostatnie wypadki w pracy i poważna choroba córki bardzo mnie załamały i podjęłam tę decyzję, tylko Bóg jeden wie jak mi ciężko opuszczać moją ojczyznę i to jeszcze w taki sposób. Ale mam już tego wszystkiego dosyć. Dla dzieci nie ma butów, rajtuz, majtek i podstawowych rzeczy do których byliśmy przyzwyczajeni. Po prostu już nie mam siły i wszystko jedno gdzie będę. Czy skończy się w więzieniu i nie będę musiała się martwić o nic, czy tego nie przeżyję (może to byłoby najlepsze) lub będę na Zachodzie żyła jak człowiek, ciężko pracowała i z okropną tęsknotą za ziemią ojczystą. Jaki to by nie był kraj, zawsze to ojczyzna i człowiek jest do tego przywiązany.

Najbardziej jednak żał mi rodziców, moich i męża. Oni to najbardziej przeżyją, dla nich będzie to największy szok. Więc żegnamy ich!!!

Nie myślcie o nas źle.⁶

Warto dodać, że w przytoczonym wyżej meldunku jest pewna nieścisłość. Sierżant Wrona (wbrew temu, co sam twierdził w zeznaniach) zniszczył urządzenie odzewowe (identyfikujące samoloty Układu Warszawskiego) nie w powietrzu, po opuszczeniu obszaru Czechosłowacji, ale już na lotnisku w Wiedniu przed opuszczeniem samolotu. Zniszczenie urządzenia następowało poprzez uruchomienie specjalnego ładunku wybuchowego, eksplozja w powietrzu mogła być niebezpieczna dla samolotu i uczestników lotu.⁷

Sierżant Bolesław Wrona wrócił do Polski samolotem Polskiej Linii Lotniczych „LOT” dnia 2 kwietnia 1982 roku. Od razu podano go przesłuchaniom w Szeffostwie Wojskowej Służby Wewnętrznej. Oto sporządzone przez funkcjonariuszy streszczenie jego zeznań:

W godzinach porannych 1 kwietnia 1982 r. załoga samolotu AN-2 w składzie: chorąży Andrzej Malec i chorąży Jerzy Czerwiński otrzymała zadanie wykonywania zrzutu desantu – skoczków wyznaczonych z Wojskowego Klubu Sportowego „Wawel”. Przy próbie samolotu stwierdzono defekt uniemożliwiający wykonanie zadania. Pilotom tym polecono realizować zadanie na innym samolocie AN-2, którego mechanikiem był sierżant Wrona.

W obecności sierżanta Wrony – Malec i Czerwiński zainspirowali nie pobieranie z sobą na pokład samolotu broni osobistej. W tym celu wszyscy oni udali się na

Wojskowej Służby Wewnętrznej. Tom 4, Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, (dalej cyt: A IPN BU) 2386/20826, k. 23–26.

⁶ „Notatka dotycząca treści listu znalezionej w mieszkaniu chorążego Andrzeja Malca”, AIPN BU 2386/20826, k. 29.

⁷ Zob. P. Semczuk, *Bohater mimo woli*, s. 49.

lotnisko do pomieszczenia pilotów, gdzie Wrona schował swój pistolet w sejfie. Był przekonany, że podobnie jak on postąpili Malec i Czerwiński.

Pierwszą część realizowali do godziny 10.30 – wykonali trzy wyloty ze skoczkami. Po przerwie śniadaniowej około godziny 11.00 odbyli jeden wylot.

Po wylądowaniu Malec i Czerwiński oświadczyli Wronie, że mają jeszcze do wykonania kilkunastominutowy lot do strefy. Nie pozwolili wyłączyć silnika, kołując samolot w kierunku pasa startowego.

Pozorując słabą słyszalność Malec polecił Wronie odłączyć hełmofonom radiostacji. Cała ta sytuacja zwróciła uwagę Wrony, ponieważ nic mu nie było wiadomo o ponadplanowym locie. Nie przewidywał jednak dalszego rozwoju wypadków.

Jeszcze przed startem podczas kołowania Czerwiński opuścił kabinę, udając się na tył pokładu samolotu, a po chwili zbliżył się do Wrony z odbezpieczonym i wycelowanym w niego pistoletem, nakazując mu bezwzględne podporządkowanie się jego poleceniom. Zaznaczył przy tym, że będzie bezpieczny, o ile nie stawi oporu. Na argumenty i perswazje Wrony, aby nie robił głupstw, Czerwiński świadczył, że nie są to żadne żarty i jest zdecydowany na wszystko. Nakazał Wronie opuścić stanowisko mechanika, polecając mu – pod groźbą użycia broni – przejście do tylnej części pokładu samolotu.

Manewr startu przeprowadził sam Malec. Po upływie kilkunastu minut lotu na niskiej wysokości wylądowali na łące w rejonie miejscowości Czernichów. W pobliżu znajdowały się dwa samochody Fiat 126p, z których w pośpiechu przesiedli się do samolotu żona i dwoje dzieci Czerwińskiego, żona i jedno dziecko Malca oraz chorąży Krzysztof Wasielewski z czteroletnią córką. Po krótkiej chwili nastąpił ponowny start w kierunku południowym.

Przed ponownym startem Wrona starał się kolejny raz przekonać Czerwińskiego, aby go wypuścił na co otrzymał stanowczą odpowiedź, iż jest im potrzebny i nie wolno mu się ruszać. Temat ten podjęła również żona Malca, mówiąc „przykro mi, że akurat ciebie to spotkało”.

Po wystartowaniu Wasielewski zajął miejsce drugiego pilota, rozłożył mapę z wyrysowaną trasą lotu i nawigował przelot, który przebiegał na bardzo niskich wysokościach przez przełęcze tatrzańskie. Na pytania Wrony dokąd lecą, w jaki celu i dlaczego go zabierają – Czerwiński nie udzielał odpowiedzi.

Po około godzinie lotu samolot zaczął o wierzchołki drzew. Wrona zauważył wgniecenie dolnych płatów i gałąź wbity w płat górny w pobliżu zbiornika z paliwem. Wyraził tym głośne zaniepokojenie prosząc, aby umożliwiono mu zajęcie stanowiska mechanika, gdyż obawiał się, iż może nastąpić katastrofa.

Porywacze wyrazili na to zgodę, pozbawiając go jednak hełmofonu, a tym samym możliwości słuchania rozmów między Czerwińskim a Malcem. Pytając z kolei

Malca o ich zamiary, Wrona nie uzyskał żadnej odpowiedzi. Malec wyraził się tylko, że „teraz już nie ma drogi powrotu”.

Na ponowne pytanie Wrony, dlaczego jest im potrzebny – Czerwiński stwierdził, że dla zabezpieczenia się przed ewentualnym powiadomieniem polskich władz. Musieli bowiem dysponować bezpieczną godziną czasu. Gdyby Wronę zwolnili w Czernichowie, wówczas miałby on możliwość udaremnienia im ucieczki.

Po minięciu pasm górskich na terytorium Czechosłowacji porywacze kontrolowali ilość paliwa obliczając czas i zasięg dalszego lotu. Rozważali możliwość lądowania w Wiedniu, Monachium lub Berlinie Zachodnim. Zdecydowali, że lecą do Wiednia.

Wrona – widząc stateczne zamiary porywaczy – zażądał zniszczenia znajdującego się na pokładzie samolotu urządzenia SRO, podkreślając, że jest to zarówno jego, jak też i ich obowiązkiem. Usiłnie na to nalegał, mówiąc przy tym, że on nie ma zamiaru pozostawać za granicą i jako żołnierz poczuwa się do obowiązku zniszczyć to urządzenie w myśl nakazu instrukcji. Po dłuższej argumentacji Wrony, umożliwiono mu zlikwidowanie SRO. Zostało to wykonane jeszcze nad terytorium Czechosłowacji.

Będąc w rejonie lotniska Wiedeń-Schwechat Wasielewski, wykorzystując naniezione na mapie notatki dostroił radiostację do częstotliwości wieży kontrolnej lotniska. W pobliżu lotniska posługiwał się zapiskami w języku angielskim, prosząc wieżę kontrolną o zgodę na lądowanie. Po kilku kręgach nad lotniskiem wylądowali na pasie głównym i doprowadzeni zostali w pobliże portu. Przed wylądowaniem Czerwiński przestał terroryzować Wronę, chowając pistolet.

W porcie lotniczym znajdował się już policja, dziennikarze, reporterzy i ekipa filmowa. Wszystkie osoby, oprócz Wrony opuściły samolot. Malec i Czerwiński oddali broń policji. Ponieważ Wrona nie zamierzał opuścić samolotu do momentu przyścia przedstawiciela naszej ambasady – sprowadzono kobietę władającą językiem czeskim. Nakłaniała go, aby opuścił pokład samolotu, ponieważ musi być przesłuchany. Po dłuższych perswazjach zdecydował udać się do budynku portowego, zabezpieczając uprzednio samolot poprzez wyłączenie napięcia i zamknięcie drzwi.

Po wyjściu z samolotu odłączono go od porywaczy i od tej pory nie miał z nimi żadnego kontaktu. Podczas przesłuchania, które prowadził pracownik policji w obecności kobiety znającej język polski, usiłowano uzyskać jego zeznania na temat szczegółów porwania samolotu. Złożył w tym względzie tylko krótki, ogólne wyjaśnienia stwierdzając, że był sterroryzowany przez porywaczy i żąda kontaktu z przedstawicielem naszej ambasady. Dopiero po podpisaniu protokołu kontakt taki mu umożliwiono (attache wojskowy, I sekretarz ambasady, przedstawiciel Polskich Linii Lotniczych „LOT”).

Na żądanie władz austriackich Wrona okazał tylko dowód osobisty i prawo jazdy. Posiadanych przy sobie dokumentów wojskowych nie udostępnił (legitymacja, książka uposażenia, legitymacja specjalisty wojskowego).

Po załatwieniu formalności z policją Wrona został przekazany do dyspozycji pracowników naszej placówki – udając się ponownie na pokład samolotu, z którego zabrał i przekazał naszemu attache wojskowemu – kwarce, mapę wojskową, hełmofony, komplet rakiet, raketnicę oraz kombinezony. Stwierdził brak dwóch przenośnych radiostacji UKF, które zostały zabrane przez policję austriacką. Samolot został zamknięty i opieczętowany. Strzeżony jest przez funkcjonariusza policji austriackiej.

Uwagi uzupełniające

W świetle złożonej przez sierżanta Wronę relacji należy przyjąć, że ucieczka była znacznie wcześniej szczegółowo zaplanowana i przygotowana w ścisłej zmowie przez Malca, Czerwińskiego, Wasielewskiego i ich żony. Nie można wykluczyć, że inspiratorem całej tej sprawy był Wasielewski, działający w porozumieniu zoną przebywającą w USA. Przemawia za tym między innymi fakt dysponowania przez niego opracowaną już trasą przelotu, tekstem korespondencji radiowej w języku angielskim (na odwrocie mapy) oraz znajomość częstotliwości radiowych wieży kontrolnych wiedeńskiego lotniska.

Podczas przelotu do Wiednia, znajdujące się w samolocie osoby nie podejmowały między sobą żadnych tematów, którego mogłyby wnieść do sprawy interesujące nas informacje. Wypowiedź Wasielewskiego o zamiarze lądowania w Monachium lub Berlinie Zachodnim należy uznać jako próbę wprowadzenia w błąd sierżanta Wrony. Porywacze bowiem, po wylądowaniu w Wiedniu, dysponowali tylko około 150 litrami paliwa – co na dalszy przelot do Monachium lub Berlina Zachodniego było niewystarczające. Ponadto Czerwiński – będąc już nad terytorium Austrii – oświadczył, iż na jego żonę ma już ktoś czekać w Wiedniu. Wynika stąd, że celem porywaczy była tylko Austria.

Sierżant Wrona twierdzi, że w okresie kilkuletniej znajomości rodzin Malców i Czerwińskich nie dostrzegł żadnych przesłanek, które świadczyłyby o ewentualnych zamiarach ich ucieczki z kraju. Uważał ich raczej za ludzi o ustabilizowanej sytuacji życiowej, o dość dobrym poziomie materialnym i cieszących się dobrą opinią w środowisku wojskowym. O Wasielewskim natomiast było w jednostce powszechnie wiadomo, że jego żona przebywa w USA i że z tej przyczyny miał on być zwolniony z wojska.

W odniesieniu do sierżanta Wrony porywacze działali z wielką determinacją i byli zdecydowani na wszystko. Prawdopodobnie liczyli się również z możliwością popełnienia zbrodni, gdyby sierżant Wrona stawiał czynny opór. Nie byli nastawieni na jego przekonywanie.

Z relacji sierżanta Bolesława Wrony wynika ponadto, że:

– wobec jego stanowczej postawy, policja austriacka respektowała stawiane przez niego żądania i uzyskała jedynie ogólne zeznania do protokołu;
– poza formalnym przesłuchaniem, nie był indagowany na tematy polityczne oraz związane ze służbą wojskową;

– w trakcie całego przelotu samolot był pilnowany przez Malca; silnik pracował na pełnej mocy startowej, lot odbywał się zaledwie na kilku lub kilkunastometrowej wysokości. Ze względu na uszkodzenie płatów, Malec zmuszony był lądować na dużej szybkości, bez wysuniętych klap. Wstępne oględziny samolotu, według opinii fachowców wykazują, że nie może on w aktualnym stanie odbyć przelotu do kraju.

Oceniając przedstawioną wyżej relację oraz postawę sierżanta Wrony należy podkreślić, że starał się wiernie odtworzyć przebieg wydarzeń i wykazał gotowość pogłębienia wszelkich interesujących nas informacji. Odnosi się wrażenie, że jest to człowiek uczciwy, lojalny o dużym poczuciu dyscypliny. Podczas rozmowy zachowywał się spokojnie i swobodnie, spostrzeżenia przekazywał w miarę szczegółowo i obiektywnie. Dało się zauważyć, że zaistniały wypadek stanowił dla niego wielkie przeżycie. Zbulwersowany jest zdradą ludzi, których uważał za kolegów⁸.

Egzemplarz samolotu AN-2, którym dokonano ucieczki, zwany potocznie „Wiedeńczykiem”, został szybko sprowadzony do kraju i wykorzystywano go do normalnej służby. Dzisiaj znajduje się w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. W 2016 roku został gruntownie odnowiony i...lata⁹.

Warto dodać, że opisywana ucieczka trzech żołnierzy, to nie był jedyny przypadek wykorzystania do takiego celu samolotu AN-2. Dnia 16 lipca 1975 roku próbę ucieczki „Antkiem” do Austrii podjął Dionizy Bielański, instruktor lotnictwa, były pilot Wojska Polskiego. Gdy przelatywał nad granicą z Czechosłowacją został zauważony z lotniska wojskowego w Żylinie i niebawem otoczyły go cztery czechosłowackie samoloty wojskowe. W odległości 8 kilometrów od granicy z Austrią Vlastimir Navratil, pilot czechosłowackiego samolotu wojskowego L-29 otrzymał rozkaz otwarcia ognia. Po stronie czechosłowackiej rozkaz wydał generał Josef Marusak. Samolot został strącony a Dionizy Bielański zginął. Czesi jednak konsultowali się w sprawie strącenia samolotu ze stroną polską. Dr Łukasz Kamiński odnalazł we wrocławskim oddziale IPN dokument zawierający notatkę oficera dyżurnego Komendy Wojewódzkiej milicji. Zawiera ona zapis informacji otrzymanej z Krakowa mówiącej o tym, że polski samolot zestrzelono

⁸ „Notatka służbowa dotycząca streszczenia relacji sierżanta Bolesława Wrony”, AIPN BU 2386/20826, k. 39–44.

⁹ Wiedeńczyk wyremontowany, http://www.altair.com.pl/news/view?news_id=19173 [dostęp: 1 IX 2016 r.]

na terytorium Słowacji na osobiste polecenie szefa Ministerstwa Obrony Narodowej Wojciecha Jaruzelskiego. Oto treść notatki:

Samolot zestrzelony został na terenie Czechosłowacji w miejscowości Trnawa k/Brna w dniu dzisiejszym o godz. 15.56 na polecenie Ministra Obrony gen. Wojciecha Jaruzelskiego.¹⁰

To kolejna nie rozliczona nigdy zbrodnia generała.

Słowa kluczowe: *Wojsko Polskie, lotnictwo polskie, ucieczki z Polski na Zachód.*

Summary

Escape of three military aviators with families on 1 April 1982 to Austria in documents of Wojskowa Służba Wewnętrzna

This article deals with the escape from Poland of three Polish soldiers with their families. It was carried out by aircraft AN-2, with stopover to take the families and landing in Vienna. The archival documents contain reports to the authorities and interrogation of one of the refugees forced to return to Poland.

Keywords: *Polish Army, Polish Air Force, the Polish escape to the West.*

Bibliografia

Źródła

Teczka nr 47/82. Informacje do Ministerstwa Obrony Narodowej za okres od dnia 1 IV 1982 do dnia 30 IV 1982 r. Szefostwo Wojskowej Służby Wewnętrznej. Tom 4, A IPN BU 2386/20826.

Opracowania

Bortlik-Dźwierzynska Monika, Niedurny Marcin, *Uciekinierzy z PRL*, Katowice–Warszawa 2009.

Niewiadomski Andrzej, Stróżyk Jarosław, *IPN: to Jaruzelski kazał strzelać*, Rzeczpospolita, 3 VII 2009.

Semczuk Przemysław, *Bohater mimo woli*, „Newsweek Polska” 2011, nr 25.

Strony internetowe

Placha Hetman Karol, Ucieczki lotnicze z PRL. Dezercja do wolności, strona internetowa: <http://www.polot.net/?p=377>

Wiedeńczyk wyremontowany, http://www.altair.com.pl/news/view?news_id=19173

¹⁰ A. Niewiadomski, J. Stróżyk, *IPN: to Jaruzelski kazał strzelać*, „Rzeczpospolita”, 3 VII 2009.