

Anna Sulińska
WNIEBOWZIĘTE
O stewardesach w PRL-u



W serii ukazały się ostatnio:

Norman Lewis *Głosy starego morza. W poszukiwaniu utraconej Hiszpanii*

Grzegorz Szymanik *Motory rewolucji*

V. S. Naipaul *Maska Afryki. Odstłony afrykańskiej religijności*

Karolina Domagalska *Nie przepraszę, że urodziłam. Historie rodzin z in vitro*

Pin Ho, Wenguang Huang *Uderzenie w czerni. Morderstwo, pieniądze i walka o władzę w Chinach*

Liao Yiwu *Pociski i opium. Historie życia i śmierci z czasów masakry na placu Tiananmen*

Marcin Wójcik *W rodzinie ojca mego*

Frances Harrison *Do dziś liczymy zabitych. Nieznana wojna w Sri Lance*

Zbigniew Parafianowicz, Michał Potocki *Wilki żyją poza prawem.*

Jak Janukowycz przegrał Ukrainę

Peter Hessler *Dziwne kamienie. Opowieści ze Wschodu i z Zachodu*

Jenny Nordberg *Chłopczyce z Kabulu. Za kulisami buntu obyczajowego w Afganistanie*

Magdalena Kicińska *Pani Stefa*

Andrzej Muszyński *Cyklon*

Swietłana Aleksijewicz *Czasy secondhand. Koniec czerwonego człowieka* (wyd. 2)

Filip Springer *Miedzianka. Historia znikania* (wyd. 3 rozszerzone)

Aleksandra Łojek *Belfast. 99 ścian pokoju*

Paweł Smoleński *Izrael już nie frunie* (wyd. 4)

Peter Pomerantsev *Jądro dziwności. Nowa Rosja*

Swietłana Aleksijewicz *Cynkowi chłopcy* (wyd. 2)

Katarzyna Surmiak-Domańska *Ku Klux Klan. Tu mieszka miłość*

Mur. 12 kawałków o Berlinie pod redakcją Agnieszki Wójcińskiej

Jean Hatzfeld *Englebert z rwandyjskich wzgórz*

Marcin Kącki *Białystok. Biała siła, czarna pamięć*

Bartek Sabela *Wszystkie ziarna piasku*

Anna Bikont *My z Jedwabnego* (wyd. 3)

Martin Schibbye, Johan Persson *438 dni. Nafta z Ogadenu i wojna przeciw dziennikarzom*

Swietłana Aleksijewicz *Wojna nie ma w sobie nic z kobiety* (wyd. 2)

Dariusz Rosiak *Ziarno i krew. Podróż śladami bliskowschodnich chrześcijan*

Piotr Lipiński *Bicia nie trzeba było ich uczyć. Proces Humera i oficerów śledczych Urzędu*

Bezpieczeństwa (wyd. 2 popr. i rozszerz.)

Paweł Smoleński *Zielone migdały, czyli po co światu Kurdowie*

Wolfgang Bauer *Przez morze. Z Syryjczykami do Europy*

Cezary Łazarewicz *Żeby nie było śladów. Sprawa Grzegorza Przemyka*

Elizabeth Pisani *Indonezja itd. Studium nieprawdopodobnego narodu*

Beata Szady *Ulica mnie woła. Życiorysy z Limy*

Rana Dasgupta *Delhi. Stolica ze złota i snu*

Ed Vulliamy *Wojna umarła, niech żyje wojna. Bośniackie rozrachunki* (wyd. 2)

Andrzej Brzeziecki, Małgorzata Nocuń *Armenia. Karawany śmierci*

Katarzyna Kwiatkowska-Moskalewicz *Zabić smoka. Ukraińskie rewolucje*

W serii ukazały się m.in.:

Anjan Sundaram *Złe wieści. Ostatni niezależni dziennikarze w Rwandzie*

Ilona Wiśniewska *Hen. Na północy Norwegii*

Anna Sulińska

Wniebowzięte

O stewardesach w PRL-u



Wołowiec 2016

Wszelkie powielanie lub wykorzystanie niniejszego pliku elektronicznego inne niż autoryzowane pobranie w zakresie własnego użytku stanowi naruszenie praw autorskich i podlega odpowiedzialności cywilnej oraz karnej.

Projekt okładki Agnieszka Pasierska / Pracownia Papierówka

Projekt typograficzny Robert Oleś / d2d.pl

Fotografia na okładce © by CAF – Uchyniak / PAP

Wybór zdjęć Katarzyna Bułtowicz

Copyright © by Anna Sulińska, 2016

Opieka redakcyjna Łukasz Najder

Redakcja Tomasz Zajac

Korekta Gabriela Niemiec / d2d.pl, Kamila Zimnicka-Warchoł / d2d.pl

Redakcja techniczna i skład Robert Oleś / d2d.pl

Zrealizowano w ramach stypendium Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego

Skład wersji elektronicznej d2d.pl

Ministerstwo
Kultury
i Dziedzictwa
Narodowego

ISBN 978-83-8049-282-0

Rodzicom

W bilecie kolejowym (nawet ze sleepingiem) nie jest objęta rozkosz, a tu jest, i jaka! Rozkosz najbardziej realna, taka, od której chwilami dech zapiera, rozkosz lotu: i to rozkosz wyższego rzędu, rozkosz duchowa, uczucie dumy, że jesteś człowiekiem, władcą ziemi, morza i powietrza. Fruwajcie tedy bracia moi! Bujajcie w przestworzach, uczcie się oddychać wolną piersią, obejmować z góry szerokie widnokreśli, uczcie się patrzeć z wysoka na małości ziemi, uczcie się dumy i pokory zarazem... wszystko to można nabyć dodatkowo przy skromnej jeździe do Gdańska lub Katowic, wprzód jakże prozaicznej i martwej.

Tadeusz Boy-Żeleński^[1]

Wszystko było takie, że jak się człowiek oderwał od ziemi, to czuł się kimś innym. Mógł sobie pofolgować.

jedna ze stewardes

Start

Bracia są szczęściarzami. Orville jest o cztery lata młodszy od Wilbura. Z sukcesem prowadzą sklep rowerowy. Mają też wspólną pasję, w której realizacji finansowo wspiera ich Alexander Bell. Tak, ten sam Bell, który w 1876 roku opatentował pierwszy telefon, a którego teraz interesuje, czy można oderwać się od ziemi w maszynie napędzanej silnikiem spalinowym. 17 grudnia 1903 roku o godzinie 10.35 okazuje się, że można. Trzydziestodwuletni Orville wzbija się w powietrze na dwanaście sekund, pokonuje trzydzieści siedem metrów. Sukces zachęca do dalszych prób. Ostatni, czwarty lot, wykonany jeszcze tego samego dnia, trwa już pięćdziesiąt dziewięć sekund. Tym razem Wilbur przemierza dwieście sześćdziesiąt metrów.

Pierwszego pasażera bracia Wright przewożą pięć lat później, w 1908 roku (niektóre źródła twierdzą, że był to 1905 rok), ale na uruchomienie regularnej komunikacji lotniczej i zbudowanie wokół niej potężnego przemysłu trzeba jeszcze poczekać. Najpierw należy stworzyć samolot wielomiejskowy, który umożliwi przewóz pasażerów. Udaje się dopiero w 1911 roku (w pierwsze loty zabierają od trzech do dwunastu pasażerów), ale i to nie wystarcza. Potrzebna jest kryta kabina, a nie prowizoryczny stołek, na którym pasażer siedzi okrakiem, właściwie bez żadnego zabezpieczenia – maszyna wygląda bardziej jak motolotnia pasażerska niż samolot. Pierwszy samolot z kabiną powstaje w 1912 roku. Pozostaje jeszcze zwiększyć bezpieczeństwo, czyli ulepszyć silnik na tyle, by maszyna nie musiała lądować kilka minut po starcie. Ten warunek zostaje spełniony tuż przed wybuchem I wojny światowej, w 1914 roku. Wojna przerywa wysiłki nad uruchomieniem regularnej pasażerskiej komunikacji lotniczej, przyspiesza jednak rozwój samolotów. Cywilna komunikacja powietrzna startuje w 1919 roku. Pionierami są Anglicy, Francuzi, Niemcy i USA, ale Polska nie odstaje.

Księgarnia Niemierkiewicza w Poznaniu sprzedaje bilety po dwieście pięćdziesiąt marek polskich za sztukę. Przyjmuje także pocztę. Na czterdzieści minut przed startem pasażerowie sprzed hotelu Metropol w centrum miasta są przewożeni na lotnisko Ławica. Tłumu chętnych jednak nie ma. Jest 18 września 1919 roku, godzina siódma rano. Samolot wojskowy startuje z poznańskiej Ławicy, by po dwóch godzinach dotrzeć do Warszawy. Powrót ze stolicy do Poznania przewidziano tego samego dnia po południu. Na pokładzie może się znaleźć jeden pasażer i niewielka ilość poczty. Nie jest pewne, czy lot rzeczywiście doszedł do skutku. Jeśli tak, to był pierwszym komercyjnym lotem pasażerskim na ziemiach polskich, bo pierwszy niekomercyjny lot pasażerski odbył się rok wcześniej, kiedy to 8 listopada z lwowskiego lotniska na Lewandówce wystartował samolot z trzydziestosześcioletnim profesorem Stanisławem Strońskim na pokładzie. Za sterami siedział dwudziestodwuletni pilot Stanisław Stec. Cel – przerzucić profesora z oblężonego Lwowa do Krakowa i nie dać się zestrzelić. Pierwsza kula trafia ich nad Przemyślem. Lądują awaryjnie w Łańcucie. Nikt nie odnosi obrażeń. Nikt nie zniechęca się do latania. Pilot Stec w listopadzie wykona jeszcze kilkanaście lotów transportowych, profesor Stroński za kilka dni też polecą kolejny raz.

Polaków do latania przekonać jednak trudno. Nie sprzyja temu ani sytuacja ekonomiczna, ani brak regularnych połączeń lotniczych.

*

Wszystko zmienia się 7 lipca 1920 roku, kiedy francusko-rumuńskie przedsiębiorstwo lotnicze CFRNA (Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne) uzyskuje prawo do wyłącznej eksploatacji linii Warszawa–Praga (o użytkowanie linii stara się także towarzystwo niemieckie, ale ze względów politycznych jego kandydaturę odrzucono). Koncesja zostaje przyznana najpierw na rok, potem na kolejne dziesięć lat, do 1931 roku. Ministerstwo Kolei Żelaznych, któremu w tym czasie podlega lotnictwo, wspiera latanie. Przyznaje więc CFRNA (a potem każdej nowo powstałej spółce lotniczej) subwencję w postaci bezzwrotnej benzyny lotniczej (około sześciuset litrów za każdy wykonany lot), organizuje także pierwszy cywilny port lotniczy. Na

Polu Mokotowskim, między hangarami należącymi do lotnictwa wojskowego, ustawia kryte wagony towarowe. W zamian przedsiębiorstwo ma zatrudnić polskich pilotów i mechaników, co miesiąc przekazać cztery bilety na rzecz ministerstwa, bezpłatnie przewieźć dziesięć kilogramów poczty z Warszawy do Paryża, a w razie wojny sprzedać ministerstwu wszystkie samoloty, które posiada na terenie Polski.

Regularne loty na linii Warszawa–Praga–Warszawa trwają przez osiemnaście lat, do jesieni 1938 roku, czyli do aneksji części Czechosłowacji przez wojska hitlerowskich Niemiec. Początkowo odbywają się dwa, trzy razy w tygodniu, a od 1928 do 1931 roku codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt. Samoloty latają tylko w ciągu dnia i tylko przy dobrej pogodzie. Jesienią lata się więc rzadziej, zimą – wcale. Na pokładzie towary, poczta, bagaże i pasażerowie, choć tych ostatnich najmniej. Osiemdziesiąt procent oferowanych miejsc świeci pustkami^[2]. Latanie jest powszechnie uważane za akt odwagi lub, częściej, głupoty. W 1921 roku na trasie Warszawa–Praga–Warszawa przewieziono sto dziewięćdziesiąt pięć osób, rok później już tylko siedemdziesiąt osiem. Potencjalnych pasażerów z jednej strony bardzo skutecznie odstrasza prasa, szeroko opisująca katastrofy lotnicze, z drugiej – sama podróż samolotem, która też nie jest przyjemna.

Leopold Marschak, dziennikarz, założyciel Klubu Sprawozdawców Lotniczych, tak pisze o swojej przygodzie z lataniem: „Dwaj koledzy odwieźli mnie uroczyście na lotnisko i pełni szacunku dla mojego bohaterstwa zatrzymali się w pewnej odległości od samolotu... Poczekalnia świeciła pustkami, jako że na amatorów podróży powietrznej patrzono wtedy jak na akrobatów wykonujących pod kopułą cyrku ryzykowne salta bez siatki... Za chwilę poproszono mnie na odprawę, gdzie w wielkiej książce musiałem poświadczyć własnoręcznym podpisem, iż lot [...] podejmuję na własną odpowiedzialność i żadnych pretensji [...] do [linii lotniczych] rościć nie będę”^[3].

W kabinie słychać ryk silnika, niemiłosiernie rzuca, wieje i jest zimno. „[...] kołysać na dobre zaczęło dopiero na górze! Podczas gdy nasz »Farman« przeskakiwał z jednej fali powietrza na drugą, zapadał się w »dziury« i podrywał wzwyż, twarz moja poczęła szarzeć, żółknąć, aby

wreszcie zieleniec. [...] rozstawałem się z obiadem w odwrotnej kolejności. Najpierw poszedł tort hiszpański, potem kurczęta z mizerią, consomme z pieczarek i vol-au-vent na koniec. [...] [Samolot] opadał i unosił się, podczas gdy ja – chude szczenię, co chwila jak gdybym cały wylatywał przez własne gardło”^[4] – wspomina swój pierwszy lot świeżo upieczony maturzysta Jerzy Waldorff. Do latania nie przekonuje nawet oszczędność czasu. Podróż z Warszawy do Pragi trwa trzy godziny, do Strasburga sześć godzin, do Paryża dziewięć. No chyba że jest jesień. Wtedy do Paryża leci się dwa dni. Z międzylądowaniem i noclegiem w Pradze.

*

Latają w Polsce obcokrajowcy, chcą latać i Polacy. W 1921 roku na potrzeby Targu Poznańskiego uruchamiają pierwszą wewnątrz krajową linię lotniczą Poznań–Warszawa i Poznań–Gdańsk, zarządzaną przez prywatne przedsiębiorstwo Aero-Targ. Bilet lotniczy na każdej z tras kosztuje sześć tysięcy marek polskich. Bilet kolejowy z Poznania do Warszawy (przez Toruń) w pierwszej klasie w pociągu pospiesznym – ponad dziewięć tysięcy marek polskich, w pociągu pospiesznym klasy drugiej – sześć tysięcy. Latanie nie jest więc drogie^[5], ale pozostaje elitarne. Na pokład nie zabiera się osób „znajdujących się w stanie niechlujnym”^[6] czy „obrażających swem zachowaniem przyzwoitość publiczną”^[7]. Można za to wziąć nawet dwadzieścia kilogramów bagażu podręcznego. W Targu Poznańskim^[8] uczestniczy tysiąc dwustu wystawców i czterdzieści tysięcy zwiedzających^[9]. Są potencjalni pasażerowie, są i zrealizowane loty. Wykonano ich osiemdziesiąt osiem, przewieziono stu pasażerów^[10] (czyli więcej niż CFRNA na trasie Warszawa–Praga w ciągu roku) i trzy tony bagażu. A to wszystko w ciągu dziewięciu dni^[11].

Aero-Targ jest dobrze przygotowany do latania – prowadzi akcję reklamową, wydaje specjalne znaczki, którymi okleja lotnicze przesyłki pocztowe, ale po zakończeniu targów nie uzyskuje koncesji na prowadzenie dalszej działalności. Przyczyna – używanie niemieckich samolotów, które nie są dopuszczone do eksploatacji w Polsce.

*

Niszę na rynku próbują wypełnić nacierze. 29 września 1922 roku Ministerstwo Kolei Żelaznych i przedstawiciele firmy naftowej Fanto podpisują porozumienie, na mocy którego przy warszawskim Nowym Świecie 24 powstają Polskie Linie Lotnicze Aerolloyd. Firma prywatna, której działalność, tak jak wszystkich innych przedsiębiorstw lotniczych powstających na ziemiach polskich, jest wspierana przez państwo. Początkowo linie otrzymują „po 130 marek polskich za każdy kilometr przeleciany [...] zgodnie z rozkładem lotów”^[12] oraz premię za regularne loty. Potem, ze względu na dewaluację pieniędzy – „subwencję mięsną”, czyli dopłatę w paliwie, uzależnioną od wagi pasażerów.

Aerolloyd korzysta także z pomocy Niemiec. Kupuje od nich samoloty Junkers F-13. „Adam”, „Broniek”, „Cezar”, „Daniel”, „Franek”, „Edward”, „Gustaw”, „Henryk” i „Karol” przez ponad dwanaście lat będą latać nad Polską. Junkersy to dobre samoloty. Bez konieczności lądowania mogą pokonać około siedmiuset kilometrów. W otwartym, wyposażonym jedynie w chroniące przed wiatrem szyby kokpitie podróżują mechanik i pilot. Tor lotu wyznacza się na podstawie mapy, obserwacji terenu, busoli i prędkościomierza. Maksymalna prędkość maszyny to sto siedemdziesiąt kilometrów na godzinę, najczęściej przemieszcza się jednak z prędkością przelotową stu czterdziestu kilometrów na godzinę. Kabina pasażerska ma dwa fotele z przodu i dwuosobową kanapę z tyłu. Wszystkie miejsca – miękkie, kryte skórą – wyposażone są w pasy bezpieczeństwa. Na ścianach i suficie pluszowa tapicerka. Pasażerowie siedzą przodem do kierunku lotu. Są oddzieleni od dwuosobowej załogi ścianką z oknem. Widzą, co się dzieje w kokpicie. Kabina jest ogrzewana, ale ciemna. Na zewnątrz junkers także nie ma reflektorów. Nie może więc latać po ciemku.

Niemcy dostarczają przedsiębiorstwu silniki, części zamienne, pełne wyposażenie warsztatów naprawczych, pilotów i mechaników. W pierwszym roku działalności firmy jedynym Polakiem w niej pracującym jest kierownik ruchu na Lotnisku Mokotowskim – Aleksander Kurmański. Organizatorem technicznym Aerolloyd zostaje Erhard Milch, ten sam, który za kilka lat

stworzy Luftwaffe oraz zostanie zastępcą Göringa w armii hitlerowskiej. Ta niemieckość nie podoba się Polakom. Trzy lata po powstaniu przedsiębiorstwa polskie Ministerstwo Spraw Wojskowych nakazuje kierownictwu całkowite spolonizowanie personelu, zakazuje kupowania niemieckich samolotów oraz zmienia nazwę spółki na brzmiącą bardziej polsko: Polska Linia Lotnicza Aerolot.

Aerolot kupuje samoloty w Szwecji^[13] i uruchamia kolejne połączenia. Do działających od początku istnienia firmy tras Gdańsk–Warszawa–Lwów oraz Warszawa–Kraków dołączają Kraków–Lwów, Warszawa–Łódź oraz Kraków–Wiedeń. Zbyt wolne polonizowanie kadry wywołuje jednak protesty, w wyniku których w 1928 roku Aerolot nie otrzymuje koncesji na prowadzenie działalności^[14]. W chwili likwidacji przedsiębiorstwo zatrudnia około stu dwudziestu osób, dysponuje siedemnastoma samolotami. Z końcem 1928 roku personel zostaje wchłonięty przez nowo utworzone państwowo-samorządowe przedsiębiorstwo Linie Lotnicze LOT. Majątek Aerolotu wykupuje Ministerstwo Komunikacji i przekazuje go świeżo powstałej spółce.



[A] Poczta do Warszawy. PLL Aerolot. Samolot Junkers F-13. 1928 rok

*

Poznań, zachęcany sukcesem linii stworzonych na potrzeby Targu Poznańskiego, nie daje za wygraną. Chce latać. Z inicjatywy Związku Lotników Polskich, przy wsparciu władz miejskich, w 1925 roku powstaje Towarzystwo Komunikacji Lotniczej „Aero”. Siedziba spółki początkowo znajduje się w dwóch pokojach w suterenie gmachu Dyrekcji Kolei w Poznaniu przy Wałach Zygmunta Starego 4 (obecnie aleja Niepodległości), potem przy ulicy Święty Marcin 43. Aero nie chce kupować niemieckich samolotów Junkers F-13. Decyduje się na maszyny francuskie. 23 maja 1925 roku oficjalnie startuje regularna linia Poznań–Warszawa–Poznań. Pierwszym pasażerem jest minister Cyryl Ratajski. Samolot kursuje codziennie (z wyjątkiem niedziel) o godzinie ósmej trzydzieści z lotniska Ławica, lot powrotny z Warszawy rozpoczyna o godzinie siedemnastej.

Jednym z pasażerów na tej trasie jest, wspomniany już, Jerzy Waldorff:

„[...] nadszedł dzień powrotu do Poznania, sposobem niebywałym, przerażająco modnym i błyskawicznym: aeroplanem pasażerskim. Z lotniska na Polu Mokotowskim, gdzie dawniej były Wyścigi Konne, stalowy ptak (tak go się w beau-mondzie zwało!) odlatywał gdzieś koło trzeciej po południu [...]. W stronę lotniska na Polu Mokotowskim, wraz ze wszystkimi kuzynami i kuzynkami jechaliśmy paroma dorożkami konnymi, żeby nas było lepiej widać niż z zamkniętych taksówek. Na dworcu lotniczym, który się mieścił w dawnym drewnianym budynku totalizatora wyścigowego, osób zastaliśmy dość dużo, niezmiernie podekscytowanych, ale jak przyszło co do czego, okazało się, że do Poznania lecą tylko dwie: ja i grubachny staruszek [...]. Staruszka odprowadzała całą rodziną – zapłakana żona, córki z mężami, synowie z żonami, sporo wnucząt i wielu dalekich krewnych.

Na trawie stała już maszyna, której mieliśmy zaufać nasze żywoty [...]. Wewnątrz trochę przypominało to dzisiejsze mikrobusy. Na przedzie przy kierownicy pilot i zaraz za nim, nie oddzielone niczym osiem foteli, po cztery z każdej strony. Z tyłu na oparciach bardzo widoczne torebki-womitoria, a na zewnątrz maszyny umocowano tabliczkę »Warszawa–Poznań«, podobnie jak to bywa w wagonach kolejowych.

Ja i moi kuzyni lekko bladzi i roztrzęsieni, udawaliśmy zuchów. W drugiej grupie tego się trzymał staruszek-pasażer [...]

– Odlatujemy do Poznania! Prosimy pasażerów o zajęcie miejsc w aeroplanie! Dopiero w tej chwili [...] staruszek nie zdzierzył i do syna, który całował go w rękę, rzucił zdławionym głosem:

– Pamiętaj, testament w lewej szufladzie biurka. Opiekujcie się matką”^[15].

Zapobiegliwość staruszka jest uzasadniona, bo starty z Warszawy do Poznania nie są łatwe. Pilot Józef Woźniak tak wspomina jeden z nich: „Byłem już na wysokości około 10 metrów nad poziomem Lotniska Mokotowskiego, kiedy silnik nagle zmniejszył swoje obroty. Maszyna przestała ciągnąć w górę i leciała wprost na wysokie topole rosnące na skraju lotniska. Zdawałem sobie sprawę, że ich nie przeskoczę. Zrobiłem więc skręt w prawo, wlatując między budynki koszarowe 1 Pułku Lotniczego. Kolejny skręt w prawo wprowadził maszynę na ulicę Rakowiecką, którą kilka metrów nad ziemią doleciałem znowu do skraju lotniska. Lądowanie, mimo bocznego

wiatru, poszło dość gładko. Większe trudności były już na ziemi. Kołowanie do hangaru sprawiało wiele kłopotu, bowiem druty anten radiowych nawinęły się między koła maszyny. Na lotnisku było wiele poruszenia i zdenerwowania. Ambulans sanitarny i wóz straży pożarnej z zapuszczonymi silnikami czekały na znak jazdy. W kabinie samolotu natomiast, gdzie było czterech pasażerów, panował spokój. Dwóch podróżnych, pracowników lotnictwa, czekało w napięciu na moment zderzenia maszyny z jakimś kominem lub budynkiem. Pozostałych dwóch myślało, że start odbywa się normalnie...”^[16].

Aero dość szybko ma problemy. Rok po uruchomieniu spółki odbywa się już tylko połowa z zaplanowanych lotów, samoloty psują się regularnie, często lądują przymusowo, a dalszy los pasażerów, załogi i maszyny zależy od rodzaju defektu – albo samolot przeciąga się zaprzęgiem konnym (niekiedy czterema parami koni) na teren dogodny do startu, albo po rozmontowaniu transportuje się go do najbliższej stacji kolejowej, a stamtąd wagonami do bazy technicznej. Brakuje części zamiennych.

W czerwcu 1926 roku z Warszawy do Poznania jako pasażer leci Bronisław Ratajczak, mechanik Aero. „Napotkaliśmy w rejonie Kutna silny front burzowy – relacjonuje. – Ponieważ o przebiciu się przezeń nie mogło być mowy, postanowiliśmy go ominąć od południa. Ale niestety nasze usiłowania nie dały rezultatu. Front był tak rozległy, że byliśmy zmuszeni lądować na polu podczas ulewnego deszczu i częstych wyładowań atmosferycznych. O ponownym starcie w tym samym dniu trudno było nawet myśleć, ponieważ koła samolotu grzęzły po osie w rozmiękłym gruncie. Następnego dnia w czasie próby silnik odmówił posłuszeństwa. Okazało się, że w czasie ulewnego deszczu zamokły kable i iskrowniki. Po ich wymianie i osuszeniu iskrowników nastąpił start, ale na wysokości około 20 metrów usłyszeliśmy huk w silniku, samolot silnie zadrżał i śmigło przestało się obracać. Pomimo niekorzystnego terenu szczęśliwie wylądowaliśmy w polu. Okazało się, że tym razem pękł wał korbowy i rozbił karter silnika. Finał był taki, że samolot trzeba było zdemontować i przesłać drogą kolejową do Poznania”^[17].

Mała liczba wykonanych lotów pociąga za sobą mniejsze subwencje

państwowe, równocześnie rosną koszty ekip technicznych delegowanych do miejsca przymusowych lądowań, koszt transportu kolejną i remontów. Maszyny są ubezpieczone, ale wysoka częstotliwość usterek powoduje, że firmy ubezpieczeniowe podnoszą stawki. Dochodzi do tego, że wydatki znacznie przewyższają wpływy, a Aero nie stać nawet na zrobienie zapasów paliwa. W Warszawie kupuje po jednej dwustulitrowej beczce. Dodatkowo pewien pracownik pożywa firmę za niewypłacenie trzystu złotych pensji. Sąd przyznaje mu rację. Pod koniec 1928 roku Ministerstwo Komunikacji nie przedłuża Aero koncesji na działanie. 27 grudnia 1928 roku koncesję na połączenia obsługiwane przez Towarzystwo Komunikacji Lotniczej otrzymują Linie Lotnicze LOT, samoloty ponownie przejmuje Ministerstwo Komunikacji, które po raz kolejny przekazuje je nowo powstałej spółce^[18].

*

Linie Lotnicze LOT powstają 27 grudnia 1928, czyli w dniu upadku poznańskiego Aero oraz kilka miesięcy po nieprzedłużeniu przez Ministerstwo Komunikacji koncesji dla zbyt wolno polonizującego się Aerolotu. Ministerstwo Komunikacji reprezentujące Skarb Państwa rezerwuje dla siebie sześćdziesiąt procent udziałów w przedsiębiorstwie, pozostałe czterdzieści procent przyznaje samorządom polskich miast. Na dołożenie do kapitału zakładowego stać miasta śląskie, samorząd Poznania oraz Bydgoszczy^[19]. W konsekwencji niemal dziewięćdziesiąt procent udziałów w spółce uzyskuje Skarb Państwa. Właściwą działalność, czyli latanie, przedsiębiorstwo rozpoczyna 2 stycznia 1929 roku. Polskie Linie Lotnicze LOT (słowo „Polskie” do nazwy spółki dodano dopiero w maju 1929 roku) dysponują piętnastoma czteromiejscowymi samolotami Junkers F-13 przejętymi od Aerolotu i sześcioma ośmiomiejscowymi samolotami Fokker F-VIIA/1M zakupionymi przez Aero, a także przeszkoloną kadrą pracowników z zamkniętych linii. Pod koniec roku zyskują także znak graficzny – stylizowanego żurawia w locie projektu warszawskiego plastyka Tadeusza Gronowskiego. Na początku działalności firma bazuje na sieci połączeń odziedziczonej po przejętych przedsiębiorstwach – obsługuje pięć tras krajowych i jedną międzynarodową. Dziesięć lat później ma już siedem

oddziałów w kraju i szesnaście biur za granicą. Wraz z rozwojem przedsiębiorstwa rośnie jego załoga. W 1929 roku zatrudnia około dwustu pięćdziesięciu osób: dziewiętnaście to personel latający, pozostali – obsługa naziemna. Dziesięć lat później w Locie pracują już sześćset dziewięćdziesiąt cztery osoby, w tym sześćdziesiąt to personel latający. Nie ma wśród nich stewardes.



P.L.L. LOT.



Przyloty
do Warszawy

ROZKŁAD LOTÓW
WAŻNY
OD 1. 10. 1933.
DO 30. 10. 1933.

Z	GODZINA
BYDGOSZCZY	12 ³⁰
GDANSKA (P.L.L. BYDGOSZCZY)	12 ³⁰
KATOWIC	10 ⁰⁰
KRAKOWA	15 ⁰⁰
POZNANIA	10 ⁰⁰
KATOWIC (P.L.L. KRAKOW)	15 ⁰⁰
KATOWIC (P.L.L. KATOWICE - KRAKOW)	15 ⁰⁰
KATOWIC (P.L.L. BEND - KATOWICE - KRAKOW)	15 ⁰⁰
KATOWIC (P.L.L. BUKARZCZO - KRAKOW)	15 ⁰⁰
KATOWIC (P.L.L. KRAKOW - KATOWICE)	16 ⁰⁰
KATOWIC (P.L.L. BUKARZCZO - KRAKOW)	14 ⁰⁰

WEJSCIE
ZA TOR KOLEJOWY
TYLKO DLA
PASAZEROW

SRODY PIATKI
PIATKI SOBOTY.

THE DEPT. OF
TRANSPORT

[^] Lotnisko Mokotowskie. Pasażerowie przed tablicą rozkładu lotów. Widoczne logo (żuraw) i napis P.L.L. „LOT”. Kwiecień 1933 roku

Pierwsza

Jest smutniejsze niż najsmutniejsze muzeum, jakie można sobie wyobrazić. Prawie nikt nie wie o jego istnieniu. Nikt tu nie przychodzi, nie zagląda. Twórca i zarazem kustosz także je opuścił. Zwolniony po kilkudziesięciu latach pracy, na pamiątkę zabrał klucze do wszystkich gablot. Zakurzone eksponaty leżą i czekają. Wiosną 2012 roku do muzeum zabiera mnie pan Grzegorz. Szarmancki, elegancki, z wąsem i złotym sygnetem na palcu, całujący w rękę. Wstukuje szyfr, bzyczący mechanizm otwiera drzwi. Idziemy metalowymi korytarzami, jedziemy przeszkloną windą w górę, by chwilę porozmawiać w zacisznym pokoju, a potem wracamy na parter, do recepcji. Przechodzimy obok kiosku ze słodyczami, potem metalowe schody i jesteśmy. Wokół stare bilety, zerkające ze ścian powojenne plakaty, przykurzone i wypłowiałe mundury wiszące na dziwnych metalowych konstrukcjach.

– Proszę się rozejrzeć, nie spieszyć. Ja niestety muszę panią opuścić. Obowiązki wzywają – mówi pan Grzegorz, całuje w rękę i znika.

Zostaję sama w pokoju-muzeum^[20]. Jestem w Warszawie na ulicy 17 Stycznia 39, w głównej siedzibie Polskich Linii Lotniczych LOT, w ukończonym w 2002 roku budynku projektu pracowni Stefana Kuryłowicza. Stoję w Sali Historii Polskich Linii Lotniczych LOT. Chronologia nadaje kierunek moim myślom i krokom. Idąc od lewej do prawej, oglądam: bilet lotniczy numer 001, ulotki, które próbują przekonać, że „kobieta nowoczesna podróżuje samolotem”, że śniadanie można zjeść w Warszawie, drugie śniadanie we Lwowie, obiad w Czerniowcach, a kolację w Bukareszcie, przedwojenne zdjęcia pilotów, plan pierwszego warszawskiego lotniska na Polach Mokotowskich, pierwszy powojenny plakat LOT-u informujący, że „skrzydła pomogą w odbudowie” zniszczonej przez wojnę stolicy. Nie spieszę się. Jestem przecież w miejscu, które czeka.

Spotykam ją dokładnie w połowie drogi. Pośrodku pokoju, w gablocie.

Legitymacja służbowa numer 46. Zarejestrowana w Ministerstwie Komunikacji dnia 2 czerwca 1948 roku. Nazwisko: Glińska. Imię: Zofia. Stanowisko: kierownik referatu. Zdjęcie czarno-białe, pogodnie uśmiechnięta. Obok legitymacji karykatura z 1946 roku zamasyście podpisana „BW”. Na pożółkłej kartce formatu A4 chmura, na chmurze Zofia w niebieskim mundurze, białej koszuli i krawacie. Na plecach Zofii skrzydła anielskie, na czole gwiazda. Oczy przymknięte, uśmiech błogi. Z prawej strony, na wysokości talii, maleńki samolot z symbolem lotowskiego żurawia.

Anielice wcielone w granatów mundurze,
W lotach swych podniebnych przysiądą na chmurze
I czekają cierpliwie, aż załoga wreszcie
Zechce do ojczyzny powrócić nareszcie.
Uśmiech z ust ich nie schodzi jednako uroczy,
Gdy pasażer łzami mundur lub nie łzami zboczy.
Jeśli ktoś na szaleńcze puści się ekscesy,
To wszystkim są zawsze winne stewardesy.
Lecz strzeżcie się, panowie, bo przywilej ich rzadki,
Z chwilą zetknięcia się z ziemią zmieniają swe szatki
I tak, gdzie była anielskość, diabeł patrzy na cię,
I ani się spostrzeżesz – jesteś trupem, bracie.

Tego wiersza nie ma w gablocie. Pokazuje mi go pan Mariusz, były kustosz muzeum, zwolniony z LOT-u po kilkudziesięciu latach pracy, gdy spotykamy się w pizzerii na warszawskim Ursynowie. Podniszczona kartka, granatowe, wystukane na maszynie litery, kilka drobnych, odręcznych poprawek. To pisemny wywiad, którego Zofia Glińska, pierwsza polska stewardesa, organizatorka korpusu stewardes w Polsce, udzieliła w latach siedemdziesiątych „Przekrojowi”. Nie lubiła mówić o sobie. Na pytania zadawane telefonicznie przez dziennikarkę – odpisywała.

– Jej mieszkanie na warszawskiej Ochocie pełne było bibelotów i pamiątek lotniczych. Jak na swój wiek była w genialnej kondycji, choć narzekała na problemy z nogami i kręgosłupem. – Pan Mariusz opowiada o wizycie u ponaddziewięćdziesięcioletniej pani Zofii. – Miała żal do LOT-u, ale do swoich ostatnich dni nie powiedziała o nim złego słowa ani nikomu na to nie pozwoliła.

*

– Niezwykła babka – mówi o Zofii Glińskiej jej przyjaciółka, Wanda Tycner, rocznik 1926. Pani Wanda jest kobietą wysoką, szczupłą, energiczną i ciągle aktywną zawodowo (tłumaczy z niemieckiego). Rozmawiamy w grudniu 2015 roku w jej mieszkaniu na warszawskim Mokotowie. – Zosię poznałam w czwartym albo piątym dniu powstania warszawskiego – wspomina. – Ona szkoliła swoje sanitariuszki, a myśmy miały swoją przełożoną, Jadzię Tyszkiewiczową, ale Jadzia zaszła w ciążę, więc naszą grupę przejęła Zosia, która zawiadowała pierwszym i drugim szwadronem. Łącznie dwudziestoma dwiema dziewczynami. Była bardzo zdystansowana, wymagająca i surowa wobec nas. Siedemnaście lat starsza ode mnie, czyli z innego pokolenia. Przyjaźń zaczęła się dopiero w latach osiemdziesiątych. Musi pani wiedzieć, że ona miała ogromne poczucie humoru i niemal do końca (zmarła w wieku dziewięćdziesięciu sześciu lat) pozostała atrakcyjną starszą panią. Może obejrzymy zdjęcia?

Na fotografiach Zosia w czasach, gdy chodziła do gimnazjum, z rodzicami, na koniu (ponoć świetnie jeździła konno), z mężem. Piękna dziewczyna o łobuzersko uśmiechniętych oczach. Biała koszula, krawat i marynarka – pierwszy powojenny mundur LOT-u – dodają jej powagi, ale nie pozbawiają dziewczęcości i czegoś, co sprawia, że poszłoby się z nią na piwo. W 1928 roku, jako Zofia Ćwikiel, zdaje maturę w Płocku, przeprowadza się do Warszawy i zaczyna pracę w Dyrekcji Dróg Wodnych. W lutym 1929 roku wychodzi za mąż za starszego o dziesięć lat porucznika Stanisława Glińskiego (na ślub zgadza się, dopiero gdy narzeczony grozi, że się zastrzeli, jeśli po raz kolejny odrzuci jego oświadczyzny; na małżeństwo namawia ją także mama, która bardzo lubi przyszłego zięcia), przerywa pracę i wyjeżdża z mężem na placówkę dyplomatyczną do Paryża. Stanisław pracuje dla wywiadu wojskowego, Zofia chodzi na lekcje francuskiego i stara się ignorować chorobliwą zazdrość męża. W drugiej połowie lat trzydziestych wracają do Polski. Zośka chce studiować, mąż się nie zgadza. Chce więc pracować, ale tego też jej nie wolno^[21]. Nudzi się więc niemilośnie. W końcu nie wytrzymuje, domaga się rozwodu.

W Warszawie, w której nadal obowiązuje prawo o małżeństwie ustanowione dekretem cara Mikołaja I, rozwód między małżonkami w wierze katolickiej w ogóle nie wchodzi w grę. Ale Zośka nie daje za wygraną, korzysta z wytrychu. W 1937 roku rozstaje się z mężem, zmienia wyznanie na ewangelickie, wsiada w pociąg i jedzie do Wilna. W 1938 roku otrzyma tam rozwód, bo wileński konsystorz kalwiński orzeka na podstawie innych przepisów rozwodowych niż ten w Warszawie. Zofia zostaje jednak przy nazwisku męża. Ze Stanisławem Glińskim będzie się przyjaźnić i wymieniać romantyczne listy aż do jego śmierci.

*

„Może być przyszła do LOT-u” – proponuje jej któregoś dnia kolega. Wie, że Zofia zna francuski i rosyjski i że jest solidna. Nie wie, że latanie niespecjalnie ją pociąga, a ostatnie katastrofy prawdopodobnie zniechęcają do pracy w lotnictwie. (W grudniu 1936 roku rozbijają się dwa lotowskie samoloty, w 1937 roku kolejne dwa. Ginie siedem osób. Dużo. W prasie afera). Ale mimo wypadków lotnictwo rozwija się w zawrotnym tempie. W 1934 roku Polskie Linie Lotnicze LOT przewożą 18 301 pasażerów oraz 413,8 tony przesyłek, dwa lata później już 33 204 pasażerów i 666 ton przesyłek^[22]. Niespełna trzydziestoletnia Zośka lubi wyzwania, więc idzie do LOT-u. Jest czerwiec 1937 roku^[23].

Pracy dużo, a personel zbyt mały jak na potrzeby firmy. Biuro na drugim piętrze kamienicy przy ulicy Nowogrodzkiej 49 w Warszawie mieści i dyrekcję, i sekretariat, i dział finansowy. Większość pracowników to pasjonaci. Tworzą zgrany zespół. Zofia rozlicza bilety lotnicze, koszty paliwa i eksploatacji samolotów. Zajmuje stanowisko referentki w biurze rozrachunków w dziale zagranicznym. Nie lata, ale pewnie czasami zagląda na lotnisko, które po przeniesieniu z Pól Mokotowskich w 1933 roku^[24] zajmuje obszar dwustu hektarów na podwarszawskim Okęciu. Lotnisko jest nowoczesne. „Jednopiętrowy gmach dworca znajduje się między dwoma hangarami. Mieści się tu duży hall, poczekalnia dla pasażerów, kasa biletowa, urząd pocztowo-telegraficzny, ekspozytura urzędu celnego, ambulatorium, zarząd portu lotniczego, biura Polskich Linii Lotniczych LOT, służba

meteorologiczna i radiostacja. Na pierwszym piętrze znajduje się restauracja z tarasem, z którego roztacza się widok na pole wzlotów”^[25]. Osoby oczekujące na lot mogą się tu zrelaksować i zapoznać z przepisami o przewozie podróźnych.

WYCIĄG Z PRZEPISÓW P.L.L. „LOT”
O PRZEWOZIE PODRÓŻNYCH (1934 rok)^[26]

START I LĄDOWANIE.

Każde miejsce w kajucie samolotu posiada pasy, którymi podróźny powinien opasać się przy starcie i lądowaniu. P.L.L. „LOT” nie odpowiada za wypadki, jakie mogą mieć miejsce z powodu nieprzyzypasania się podróźnego.

OTWIERANIE OKIEN I DRZWI SAMOLOTÓW.

Otwieranie okien jest dozwolone. Wyrzucanie jakichkolwiek przedmiotów z samolotów oraz otwieranie drzwi zewnętrznych jest surowo wzbronione.

PRZECHOWYWANIE BAGAŻU PODRÓŻNYCH.

P.L.L. „LOT” nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za bagaż podróźnych, pozostawiony na lotniskach.

PALENIE TYTONIU W SAMOLOTACH.

Palenie tytoniu w samolotach jest wzbronione.

WYKLUCZA SIĘ OD PRZEWOZU.

Wyklucza się zasadniczo od przewozu:

- a. osoby zdradzające objawy niemoralnego stanu psychicznego lub chorobę zakaźną,
- b. osoby znajdujące się w stanie niechlujnym,
- c. osoby obrażające swym zachowaniem przyzwoitość publiczną,
- d. osoby niestosujące się do przepisów porządkowych, obowiązujących przy przewozie powietrznym,
- e. materiały samozapalne, łatwopalne, ognie sztuczne i wszelkie inne przedmioty lub materiały, mogące wywołać pożar.



[A] Pasażerowie na lotnisku Warszawa-Okęcie. Na samolocie widać tabliczkę „Warszawa-Lwów”, w tle fragment budynku dworca lotniczego. Marzec 1937 roku

W 1935 roku LOT kupuje samoloty Douglas DC-2 – w każdym czternaście komfortowych miejsc. Nowe maszyny i wyższa jakość lotu potrzebują nowych standardów obsługi. Mechaników pokładowych, którzy czasami troszczą się o pasażerów, szkoli się więc w Szkole Przysposobienia Hotelarskiego przy Naczelnej Organizacji Przemysłu Hotelarskiego w Warszawie. Ostatnia grupa kończy zajęcia w Dniu Kobiet – 8 marca 1939 roku. O tym, by to kobiety zajmowały się pasażerami w czasie lotu, nikt jeszcze nie myśli^[27].

W 1939 roku LOT uruchamia nowe połączenia – do Bejrutu, Kopenhagi, Wenecji, Rzymu i Belgradu^[28]. Trzy ostatnie trasy startują 14 czerwca 1939 roku, na Okęciu radość i plany na przyszłość: uruchomienie kolejnych szlaków, więcej przewiezionych pasażerów i wyższy komfort podróży.

Plany biorą w łeb 1 września, ale o tym, że święci się coś złego, wiadomo już wcześniej. 23 sierpnia 1939 roku wstrzymano sprzedaż biletów

lotniczych^[29], a siedem dni później podjęto decyzję o ewakuacji samolotów na lotnisko polowe pod Grójcem. Siedemnaście maszyn ukryto w lesie, „a personel techniczny (naprędce rozpuszczoną w wodzie farbą) zamalował ich srebrzystą zewnętrzną powierzchnię”^[30].

*

Wojna zaskakuje Zośkę na lotnisku. Bezpiecznie wraca do mieszkania przy ulicy Słupeckiej na warszawskiej Ochocie i czeka na rozwój wydarzeń. Na Okęciu ginie jedna osoba, pięć zostaje rannych^[31]. 3 września lotnisko zostaje zbombardowane, a w nocy z 4 na 5 września dyrekcja PLL LOT otrzymuje nakaz ewakuacji całego przedsiębiorstwa. Samoloty lecą do Rumunii, do państw bałtyckich i na mniejsze polskie lotniska, a 5 września z Warszawy wyruszają transporty kolejowe i samochodowe ze sprzętem, dokumentami i pracownikami LOT-u, które po osiemnastu dniach docierają do Bukaresztu. W stolicy Rumunii schronienie znajduje trzysta pięćdziesiąt pięć osób^[32]. Nie ma wśród nich Zofii Glińskiej, która co prawda rusza w drogę z lotowcami, ale gdy tylko dowie się, że uciekają aż do Rumunii, decyduje się zostać w kraju^[33]. Ucieczkę przerywa we Lwowie, do którego sprowadza mieszkających pod Białymstokiem rodziców. To właśnie ze względu na nich zostaje w Polsce. Formalnie otrzymuje wypowiedzenie z pracy i odszkodowanie.

„W czerwcu 1940 r. uzyskuję z rodzicami od władz radzieckich przepustkę na powrót do Warszawy jako sanitariuszka celem transportu ciężko rannego żołnierza do rodziny – pisze w życiorysie, który pokazuje mi Wanda Tycner. – Przez Przemyśl, Kraków, docieramy 9-ego czerwca z rodzicami do potwornie zniszczonej, tragicznej Stolicy. [...] Musiałam zdobyć kartę zatrudnienia, co w zrujnowanej Warszawie było beznadziejne. Wyjechałam do Krakowa, gdzie od 1 XII 40 r. dostałam pracę jako liczarka pieniędzy w »Banku Emisyjnym w Polsce«, który był azylem dla wielu osób potrzebujących pewnych dokumentów, a poza tym nazwa »w Polsce« (co było solą w oku Niemców) oraz bez konieczności posługiwania się językiem niemieckim – wpłynęły na moją decyzję. Jednak atmosfera Krakowa męczyła mnie i w lipcu 1942 r. uzyskałam przeniesienie do Oddziału Banku

w Warszawie. Jakże inny był nastrój w moim mieście – na każdym kroku czuło się bunt i walkę ze straszną rzeczywistością. Toteż już od września 1942 r. włączyłam się aktywnie, za pośrednictwem kolegi z pracy, por. rezerwy, Kazimierza Cywińskiego – do ruchu oporu, t.j. do działającej na terenie Warszawy formacji 1 p. szwal. w ramach A.K.”.

Zośka werbuje dziewczyny do służby sanitarnej (miejscem zbiórki i salą wykładową jest mieszkanie przy Siennej 38, które wynajmuje razem z rodzicami), odbywa także praktykę w Szpitalu Maltańskim przy ulicy Senatorskiej i zostaje sanitariuszką. 1 sierpnia 1944 roku goniec przynosi jej do pracy meldunek o godzinie „W”. Kilka dni później poznaje Wandę Tycner.

W ostatnich dniach września Zośka i ponad sto dwadzieścia innych osób (wśród nich Wanda Tycner) przedostają się kanałami z ulicy Belgijskiej (róg Puławskiej) na Wilczą (róg Alei Ujazdowskich). Idą czternaście godzin. „[...] w śródmieściu [nas] zdemobilizowano i zgodnie z osobistą decyzją można było wyjść jako kombatant do niewoli bądź wyjść z ludnością cywilną. Ja, ze względu na starych rodziców, których odnalazłam, wyszłam z nimi 2 XI 44 r. przez Pruszków do obozu przejściowego we Włoszczowej pod Kielcami, skąd udało mi się wydostać i dotrzeć do Krakowa. [...] Dla uniknięcia łapanek warszawiaków zgłosiłam się do Banku, gdzie pracowałam znów jako liczarka” – pisze w zyciorysie.

Zośka ma więc pracę, ale nie ma się gdzie podziąć. „Nocowałam [...] gdzie się dało, w nieopalanym mieszkaniu, a nawet spałam w dzieciennym łóżeczku z kolanami pod nosem” – czytam w jej zyciorysie. By dorobić, handluje mydłem. Towar zapewnia Wojciech Zieliński, były naczelnik wydziału finansów LOT-u (jest teraz prokurentem spółki), z którym zaprzyjaźniła się jeszcze w Warszawie, a którego przypadkiem spotyka w Krakowie. Za produkcję odpowiada Irena – żona Wojciecha. Mydło, towar luksusowy i deficytowy, rozchodzi się wśród kolegów bankowców jak woda. Kraków sprzyja także spotkaniom, choćby z Pawłem Wolakiewiczem, kierownikiem krakowskiego oddziału LOT-u, czy z Duszańskim – szefem filii poznańskiej. Byli lotowcy spędzają wspólnie dużo czasu, wspominają przedwojenne lata, snują plany na przyszłość. Postanawiają, że po wojnie

reaktywują firmę.

Słowa na czyny pierwszy przekuwa Wojciech Zieliński, który na początku 1945 roku jedzie do Lublina przekonać tymczasowe władze Polski, że należy jak najszybciej odbudować siatkę połączeń lotniczych obsługiwanych przez LOT. Decyzja o wznowieniu działalności przewoźnika zapada 6 marca 1945 roku^[34], kiedy przy zachodniej granicy trwają jeszcze walki. Pod przymusowym zarządem państwowym^[35] PLL LOT rozpoczynają odbudowę lotniska, które w czasie wojny Niemcy najpierw przystosowali do przyjmowania ciężkich samolotów bojowych i transportowych, potem atakowali z niego Warszawę, a na koniec doszczętnie zniszczyli, wysadzając budynki i bombardując pole wzlotów. Odbudowa postępuje bardzo sprawnie. Już 29 kwietnia 1945 roku do użytku zostaje oddany tymczasowy port lotniczy.

LOT próbuje odtworzyć także załogę, ale tu jest trudniej. Z tych, którzy we wrześniu 1939 roku wyemigrowali do Rumunii, praktycznie nikt nie wrócił. Z tych, którzy zostali w kraju, praktycznie nikt nie przeżył. Z ponad sześciuset pracowników cywilnych LOT-u do pracy wiosną 1945 roku zgłasza się około trzydziestu^[36]. Jest wśród nich Zofia Glińska, która do Warszawy trafia przypadkiem. „[...] przy akcji zamiany pieniędzy, pod koniec marca 45 r. z grupą pracowników wagonem towarowym dojechałam [z Krakowa] do Łodzi, gdzie przeniesiono centralę Banku Polskiego, bo Warszawa była jeszcze prawie martwa. Ja dostałam przydział do oddziału do Płocka, dokąd uprzednio skierowałam rodziców. Postanowiłam jednak przed tym przygodnym samochodem ciężarowym pojechać do Warszawy, dokąd wjazd ulicą Wolską był dla mnie potwornym szokiem” – pisze w życiorysie.

Po przyjeździe od razu idzie na Nowogrodzką.

„Chciałam zobaczyć, czy jest jeszcze do czego wracać, czy stoi jeszcze budynek LOT-u – wspomina w wywiadzie, którego w 2004 roku udzieliła do wewnętrznej publikacji LOT-u »Żurawie«. – [...] zobaczyłam na drugim piętrze małe światełko. Ciekawość nie daje spokoju. Niepewnym krokiem, przez potłuczone szyby, weszłam do budynku, napotykając po drodze jednego z pracowników LOT-u”^[37].

Mężczyzna wita ją ciepło i mówi, że powinna biec na górę, bo tam już

wszyscy są. „Ktoś zdejmuję jej plecak z ramion, ktoś inny już nalewa coś przypominającego herbatę z garneczka stojącego na żelaznej »kozie« [...]. Co, ona tylko na chwilę? A dokąd to jeśli łaska? Do Płocka?! A to dobre sobie! Nigdzie przecież nie pojedzie, to jasne”^[38].

Jest wczesna wiosna, przeraźliwy mróz, a budynek ledwo stoi. Warunki do życia koszarne. Pokój, który ogrzewa koza, jest początkowo i sypialnią, i biurem. Sypialnią koedukacyjną, ale panowie zaręczają, że „wyjdą, gdy [Zośka] będzie się sposobić do snu, i wrócą, kiedy już okryta swoim uratowanym z powstania futrem leżeć będzie twarzą do ściany, żeby i oni mogli się położyć”^[39]. Rano ten, kto wstaje pierwszy, rozbija łokciem lód na powierzchni wody w beczce, by móc choć trochę się umyć. Jednak nikt się nie załamuje, nie narzeka. Nawet Stanisław Jaruntowski, kierownik oddziału warszawskiego, który by dotrzeć na ósmą do pracy z podwarszawskiej Radości, wstaje o trzeciej w nocy. Powrót zajmuje mu dwadzieścia minut. Pilot samolotu Po-2, przeznaczonego do transportu poczty, przewozi go z lotniska na Polu Mokotowskim na łączkę obok jego domu, po czym wraca na lotnisko.

„Lata 1945/46 to przedziwne czasy i ludzie”^[40] – mówi Zofia Glińska o początkach odbudowy firmy.

Loty krajowe zostają wznowione już w kwietniu 1945 roku (Warszawa–Gdańsk), ruszają też przewozy pocztowe i z delegatami władzy. Aż do lutego 1946 roku wszystkie loty odbywają się jedynie na specjalne zlecenia władz państwowych. Powszechna komunikacja lotnicza dla obywateli ruszy dopiero pod koniec lutego 1946 roku. 18 lipca 1945 roku ukazuje się dekret Rady Ministrów mówiący o powstaniu przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT. Jego dyrektorem naczelnym zostaje Wojciech Zieliński. Ma on odbudować administrację i od nowa zorganizować firmę.

Załoga na Nowogrodzkiej na początku pracuje za wikt – posiłki gotuje żona dyrektora administracyjnego, pani Węgrzecka – i dach nad głową. Większość dorabia gdzie może, a na co dzień planuje połączenia lotnicze, ustala opłaty za przelot, koordynuje organizację linii wojewódzkich i organizuje łączność z lotniskami. Myśli też o reklamie. W Poznaniu LOT drukuje (dziś powiedzielibyśmy, że wizerunkowy) plakat „Skrzydła pomogą

w odbudowie”. Żurawie wylatują znad powojennego rumowiska w stronę nowych, ceglanych domów. Obok ptaków samoloty PLL LOT. Tak, przyszłość z pewnością będzie lepsza. Powstał przecież Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej, w którym komuniści co prawda stanowią większość, ale odradzają się partie opozycyjne, ogłoszono też amnestię dla osób pozostających w podziemiu. Polska wstaje z gruzów.

*

Od wznowienia działalności na początku 1945 roku LOT lata coraz częściej, często z najważniejszymi osobami w państwie, którym trzeba zapewnić najwyższy komfort podróży. Ale czy mechanicy pokładowi, którzy – oprócz troski o stan techniczny samolotu i czasami obsługi radiostacji – zajmują się także pasażerami, są gotowi zapewnić im należyłą obsługę i pełnić funkcje reprezentacyjne? Wojciech Zieliński, Augustyn Wojnowski (późniejszy wieloletni dyrektor handlowy PLL LOT), Stanisław Jaruntowski i Zofia Glińska uważają, że lepiej wyszkolić nowe osoby. Opracowanie i wdrożenie planu szkolenia dyrektor Zieliński powierza Zośce, a ta wymagania na stanowisko stewardesy ustala na podstawie własnych obserwacji i lotów kurierskich, w których uczestniczyła.



[^] Samoloty Lisunow Li-2r były maszynami transportowymi przystosowanymi do przewozu pasażerów. Podróżni siedzieli na blaszanych ławkach umieszczonych wzdłuż ścian. Nie mieli pasów bezpieczeństwa. Zdjęcie z 1945 roku

Znajomość przynajmniej dwóch języków obcych, zdana matura, bardzo dobre zdrowie, brak obawy przed lataniem i świetna aparycja – kandydatki muszą spełniać te podstawowe kryteria. Chętnych jest ponad trzysta. Miejsz sześć. Wybrano Ludmiłę Gajewską, Marię Lubkiewicz, Irenę Petrykowską, Krystynę Sipowską, Monikę Sokolińską i Aldonę Skirgiełło^[41]. Na ich czele staje Zofia Glińska. Dziewczyny poznają terminologię lotniczą, podstawy budowy samolotów, przepisy paszportowe i celne, uczą się, jak wyważyć samolot (to one będą musiały tak rozmieścić ładunek i pasażerów, by środek ciężkości znajdował się w odpowiednim miejscu) i jak obsłużyć radiostację (pomagają pilotom słabo znającym obcy język, w komunikacji ze służbami naziemnymi). Poznają także podstawy dyplomacji. Latają zawsze pojedynczo i tylko za granicę. Jako pierwsza w pełni wyszkolona stewardesa leci jednak nie Zofia, ale trzydziestoletnia absolwentka polonistyki Aldona Zuzanna Skirgiełło. Na pokładzie samolotu Li-2 startuje w poniedziałek 27 sierpnia 1945 roku z Warszawy do Paryża i oficjalnie zapoczątkowuje ten zawód w Polsce.

Regularny przewóz pasażerów rozpoczyna się 20 lutego 1946 roku, wtedy też LOT wprowadza pierwszą stałą taryfę lotniczą. Opłata za podróż samolotem jest średnio pięć razy wyższa niż za przejazd pociągiem pospiesznym pierwszej klasy na tej samej trasie. Na przykład lot z Warszawy do Gdańska to koszt 1800 złotych polskich, pociąg kosztuje 324 złote, z Warszawy do Łodzi odpowiednio 500 i 132 złote. Przelot z Warszawy do Berlina to już 7150 złotych, do Paryża – 18 000 złotych. LOT uruchamia też kolejne połączenia. 1 kwietnia 1946 roku trasę Warszawa–Poznań–Szczecin, potem szlaki międzynarodowe. Pierwszy lot zagraniczny odbywa się na linii Warszawa–Berlin 11 maja. Następnie rozpoczęto przewozy do Paryża (4 lipca), Pragi (7 sierpnia) i Sztokholmu (9 lipca). Od sierpnia 1946 roku bilety na wszystkie linie obsługiwane przez PLL LOT można kupić w Biurze Miejskim PLL LOT, którego siedziba znajduje się w Hotelu Polonia. Częstotliwość lotów jest jednak niewielka. Na liniach krajowych samoloty kursują trzy razy w tygodniu, na międzynarodowych wykonują tylko loty kurierskie.

*

W drewnianej kanciapie na Okęciu pani Marysia szykuje termosy z herbatą i kanapki, ale kiełbasę kroją już stewardesy na pokładzie. Przed startem robią listę podróżnych, potem zajmują się pasażerami – podają posiłki, odpowiadają na pytania, ale także wożą dziesiątki listów do Czerwonego Krzyża w zachodnich stolicach („Czy urodzeni tu i tu, tacy i tacy, ostatnio widziani tu i tu jeszcze żyją?”), zdobywają dane meteorologiczne, dodatkowe przydziały oleju, który wycieka ze starych silników, a po wylądowaniu pracują jako tłumaczki i reprezentantki Polski za granicą. Czasami pomagają pasażerom załatwić formalności lotniskowe albo udają się z nimi na zakupy.

Loty za granicę pokazują różnice kulturowe. Na przykład w Londynie. Początkowo Zośka nie wie, o co chodzi. Ludzie salutują jej na ulicach. Potem domyśla się, że chodzi o strój. Od początku 1947 roku stewardesy nie muszą nosić starych, wysłużonych, poniemieckich kombinezonów, które nadal wkłada większość załogi. Mają granatowe garsonki ze złotymi szamerunkami. Uszył je krawiec Gołaszewski, którego zakład na

Marszałkowskiej ocalał. Do mundurów dodał furażerki – czapki w kształcie pierożka. Dla Anglików wypisz, wymaluj strój wysokiej marynarskiej osobistości.

Mundur oglądam na jednym ze zdjęć w albumie wydanym przez LOT z okazji siedemdziesięciolecia istnienia firmy. Zofia stoi w nim przed samolotem. Garsonka składa się z luźnej, sięgającej jej do połowy uda marynarki i lekko rozkloszowanej spódnicy do kolan. Do tego biała koszula, czarny krawat, białe skarpety i płaskie, męskie, sznurowane buty. Furażerkę trzyma w prawej ręce. Obok niej Stanisław Jurantowski, kierownik warszawskiego oddziału LOT-u, w oficerkach, poniemieckich bryczesach, marynarce i czapce. Wydaje się, że fotograf uchwycił ich w ostatnim momencie, że już za sekundę odwrócą się i wejdą po metalowych schodach do maszyny, do której właśnie zbliża się mężczyzna w płaszczu i kapeluszu – zapewne podróżny.



Do zadań Zośki należy także rozpisywanie składu załogi przed lotem. Idzie jej świetnie. Do czasu.

„Jeden z pilotów odmówił mi rejsu, gdyż na pokładzie był kruk. Nie wiedziałam, o co mu chodzi. A kapitan po prostu, widząc zakonnicę, odmówił prowadzenia maszyny, gdyż oznaczało to w jego mniemaniu zapowiedź katastrofy. Wszyscy się strasznie ubawiliśmy, ale nie miałam wyjścia i musiałam zmienić skład załogi”^[42] – opowiada.

Czasami stewardesy chorują i nie pojawiają się w pracy. Wtedy zastępują je mechanicy pokładowi. Zastępujący mechanik słyszy na przykład:

„Bogdan, nie ma Irki, a w samolocie dwudziestu pasażerów, trzeba im dać coś jeść. Poleć”.

„No dobrze, ale co mam robić?”

„Na pokładzie jest skrzynka chleba, skrzynka kiełbasy i skrzynka wódki. Masz to rozdzielić między pasażerów”.

Mechanik rozdziela tak, jak rozdzieliłby między mechaników. Podchodzi do każdego pasażera z pajdą chleba i nożem i pyta: „Ile uciąć?”.

Kiełbasę pasażer łamie sobie sam z pęta, a jeśli nie chce już wódki, po prostu mówi „dość”.

*

W niedzielę 19 stycznia 1947 roku cały naród podąży do urn wybrać pierwszy po wojnie sejm. Głosowanie, także w Locie, to kwestia priorytetowa. Zofia jest warszawianką, zapewne więc kartę do głosowania wrzuci w stolicy, ale czy będzie to jedynie słuszna kartka numer 3, która zgodnie z niepisanym zaleceniem rządzących powinna zostać publicznie włożona do koperty (niech inni widzą, jak duże jest poparcie dla komunistycznego Bloku Demokratycznego), a następnie oddana przewodniczącemu komisji, by ten uroczyście umieścił ją w urnie, nie wiem. W książce wspomnieniowej Jana Henryka Janczaka *Halo, tu Okęcie wieża!* czytam natomiast, że pracowników spoza stolicy LOT dowozi samolotami do miejscowości, w których są zameldowani, by mogli zagłosować, choć wynik

wyborów i tak jest już znany. Komuniści muszą wygrać. Ważne, by frekwencja była jak największa. 3 lutego 1947 roku Państwowa Komisja Wyborcza informuje, że na listę Bloku Demokratycznego, tworzonego przez partie komunistyczne: Polską Partię Robotniczą (PPR), Polską Partię Socjalistyczną (PPS), Stronnictwo Demokratyczne (SD) i Stronnictwo Ludowe (SL), oddano 80,1 procent głosów, na demokratyczne Polskie Stronnictwo Ludowe (PSL) pod wodzą Stanisława Mikołajczyka – 10,3 procent. Do urn poszło 89,9 procent uprawnionych. Wyniki wyborów przyspieszają trwający przez kolejne czterdzieści lat proces monopolizacji rządów przez komunistów.



[A] Otwarcie linii lotniczej Warszawa–Budapeszt, w tle Lisunow Li-2p. Port Lotniczy Warszawa-Okęcie, maj 1948 roku

Życie w Polsce i w Locie się zmienia. Pensje w dalszym ciągu są głodowe,

ale plan trzyletni uwzględnia „zadania przewozowe cywilnego lotnictwa komunikacyjnego”^[43]. Rozpoczyna się więc modernizacja Okęcia: budowa pasów startowych numer 2 i 3. „Przekazano również do użytku betonową płytę przeddworcową, 20 stoisk dla samolotów [...], podziemne zbiorniki na paliwo oraz hangar do wykonywania bieżących przeglądów i drobnych napraw”^[44]. Ruszają też prześladowania, bo nowa władza nie lubi myślących samodzielnie. Mimo ogłoszonej amnestii ściga byłych żołnierzy Armii Krajowej, represjonuje powstańców warszawskich. Mnożą się szykany i aresztowania. Zmienia się również życie Zofii Glińskiej, która w 1947 roku zaczyna mieć problem z otrzymaniem paszportu.

Być może ktoś się dowiedział, że trzy lata wcześniej była sanitariuszką w powstaniu warszawskim, a może zbyt długo rozmawiała z potencjalnym wrogiem ojczyzny. Mogła też pomóc komuś z Polski skontaktować się z rodziną przebywającą na emigracji. Cokolwiek by to było, Zofia ma powody do niepokoju. Władza jest jednak wyrozumiała i pamiętając o jej wkładzie w powojenny rozwój przedsiębiorstwa, nie zwalnia jej od razu. Czeka. Ale bez paszportu stewardesa jest bezużyteczna, bo dziewczyny latają tylko na liniach zagranicznych, na trasach krajowych stewardes nie ma. Zofia blokuje etat, czyli działa na szkodę socjalistycznej ojczyzny. Władza nie ma wyjścia, wręcza Glińskiej wypowiedzenie.

Do LOT-u Glińska wraca rok później. Nie wiadomo, ani co się z nią dzieje w czasie tej dwunastomiesięcznej przerwy, ani dlaczego wróciła. Wiadomo natomiast, że już nigdy nie będzie stewardesą. Pracuje w biurze propagandy jako kierownik reklamy i obserwuje kolejne przetasowanie personalno-polityczne. Tym razem związane z kupnem nowych samolotów, bo prawie czterdzieści maszyn^[45], którymi LOT dysponuje w latach czterdziestych, to za mało, by obsłużyć wszystkie połączenia. Dyrektor Zieliński powiększa flotę o pięć francuskich samolotów SNCASE SE-161 Languedoc – pierwszych czterosilnikowców w polskiej komunikacji lotniczej, które pozwalają na uruchomienie regularnej komunikacji na linii Warszawa–Paryż oraz na otwarcie nowej linii do Belgradu przez Budapeszt i Bukareszt. Maszyna może zabrać na pokład trzydziestu trzech pasażerów, w kokpicie ma miejsce dla pilota, drugiego pilota, radiotelegrafisty, mechanika

i stewardesy. Francuzi psują się jednak na potęgę i już w 1950 roku LOT wycofuje je z eksploatacji. Za niegospodarność, szpiegostwo i działanie na szkodę firmy osoby odpowiedzialne za wybór maszyn zostają skazane na wieloletnie kary więzienia oraz kary śmierci. Wyroków nie wykonano^[46], ale od tej chwili władze LOT-u pamiętają, że należy kupować jedynie sprzęt radziecki. W 1948 roku miejsce Zielińskiego zajmuje pułkownik Mankiewicz, w 1950 roku zastąpi go pułkownik inżynier elektryk Sergiusz Minorski. Zapewne z inicjatywy Mankiewicza w 1949 roku LOT kupuje pięć dwusilnikowych radzieckich samolotów pasażerskich Ił-12B, które zastąpią languedoki. Pierwsza maszyna przybywa do Warszawy jeszcze w tym samym roku – 17 lipca. Ił-12 może zabrać na pokład osiemnastu lub dwudziestu jeden pasażerów, później (w 1951 roku) liczbę foteli zwiększono do dwudziestu czterech–dwudziestu sześciu, w kolejnym roku do dwudziestu ośmiu. Kabinę pasażerską ogrzewa powietrze z grzejników spalinowych, nie jest jednak hermetyzowana, samolot nie może więc latać na dużych wysokościach. Za kabiną znajduje się bufet z miejscem dla stewardesy, szatnia i toaleta.

Zośka, towarzysko związana z Wojciechem Zielińskim, nadal pracuje w dziale reklamy i propagandy, ale na Iłach już nie lata.

– Zosia sama odeszła z LOT-u, ale tam były straszne awantury – mówi Wanda Tycner. – Opowiadała mi, że wezwał ją ktoś z zakładowej organizacji partyjnej i powiedział, że nie ma oblicza [politycznego]. „Oblicze to ja mam, tylko mordy nie mam”, odpowiedziała i się zwolniła.

W życiorysie o swoim odejściu pisze lakonicznie: „[...] w okresie 1948/1949 kierownik ref. reklamy. Od maja 1949 roku zwolniłam się i przeszłam do »Domu Książki«, gdzie pracowałam do XII 1963 r. jako instruktor b.h.p, ochrony ppoż i ubezpieczeń rzeczowych”.

Kolejne

Dotarcie do osoby, która znała Zofię Glińską, zajęło mi ponad trzy lata. Rozklejałam ogłoszenia, rozpytywałam w administracji budynków, wydzwaniałam do Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa Polskiego i raz na jakiś czas odzywałam się do pana Mariusza, który – obrażony na LOT – po naszym pierwszym spotkaniu i wymianie maili uznał, że nie będzie mi pomagał. Po dwóch latach zmienił zdanie i podrzucił trop, który w rezultacie doprowadził mnie do Wandy Tycner.

Ale Zofia Glińska przyszła też do mnie sama. Na chwilę. W mieszkaniu Elżbiety Muszalskiej – stewardesy, która zaczynała latać w latach sześćdziesiątych.

– To była końcówka lat sześćdziesiątych, lecieliśmy gdzieś na Zachód i nagle się objawiła – opowiada pani Elżbieta, gdy popijamy kawę u niej w salonie. – Gdy ją obsługiwałam, powiedziała mi, że była pierwszą szefową stewardes, ale ja, choć najstarsza na pokładzie, jej nie znałam. Wszyscy w Locie wiedzieli, kto był pierwszą stewardesą, ale nikt nie znał szczegółów, nie mówiło się o niej. Zaprosiłam ją do nas, do kuchni w samolocie, i dałam kilka małych ciasteczek z alkoholem. Bardzo się ucieszyła, ale lot był krótki, wróciła szybko na miejsce i lądowaliśmy. Nigdy więcej jej nie spotkałam. Gdyby mnie wtedy nie zagadnęła, nie pomyślałabym, że tej miłej, niepozornej pani zawdzięczam to, że mogę być stewardesą.

Cicha, uśmiechnięta, nienarzucająca się. Czy nie tego oczekuje się od „latających dziewczyn”? Mają zaopiekować się pasażerami, zadbać o pilotów, odegrać swoją rolę. Tak samo ubrane, tak samo uczesane, od linijki uśmiechnięte, są dla pasażerów plastrem na wszelkie dolegliwości. Pomocne, ale niewidzialne jako jednostki.

Tę niewidzialność czuć także w Izbie Historii Polskich Linii Lotniczych LOT. Sporo tam opatrzonych imieniem i nazwiskiem zdjęć pilotów, mechaników, nawigatorów. Fotografii stewardes też sporo, ale – poza

wyróżnioną Zofią Glińską – zdjęcia są niepodpisane. Wizyty w Bibliotece Narodowej też nie napawają optymizmem, mogę przeczytać wspomnienia pilotów, mechaników pokładowych, nawigatorów, ale stewardesy nic nie opublikowały^[47]. Może nie mają czego wspominać? Uśmiechają się jedynie z okładek „Skrzydlatej Polski” – wydawanego od 1930 roku czasopisma o tematyce lotniczej, ale to, że są na okładce, nie oznacza, że w środku znajdę poświęcony im tekst. Stewardesy to często tylko ozdoba magazynu. Nie wierzę, że nie mają nic do powiedzenia, tym bardziej że dzięki spotkaniu z Wandą Tycner wiem, że kobieta, która stworzyła ten zawód w Polsce, nie była ani cicha, ani pokorna.

Postanawiam dowiedzieć się, kim są dziewczyny, które współtworzyły historię polskiego lotnictwa, i dlaczego milczą. Chcę się skupić na tych, które pracowały w Locie od chwili powstania tego zawodu w Polsce do upadku komunizmu. Zastanawia mnie, kto mógł wtedy zostać stewardesą, co dziewczyny musiały poświęcić dla tego zawodu, co otrzymywały w zamian. Znów dzwonię do LOT-u, przeglądam strona po stronie setki numerów tygodnika „Skrzydłata Polska”, rozpytuje wśród znajomych, szukam punktu zaczepienia. W końcu znajduję. Pierwsza rozmowa pociąga za sobą następną, a ta kolejne. Zdarza się, że na spotkanie czekam rok, że umawiam się z kimś na rozmowę, zmieniam wszystkie plany, żeby tylko jej nie przekładać. Przyjeżdżam pod wskazany adres, przyszły rozmówca otwiera drzwi i oznajmia, że jednak nic nie powie. Rozumiem, nie obrażam się. Cierpliwie czekam. W czasie ponad trzech lat zbierania materiałów odwiedzę kilkanaście domów, poznam nowe kawiarnie, wypiję dziesiątki kaw i herbat, w tym wirtualnych, bo ze stewardesami rozmawiam także przez Skype’a. Wielokrotnie usłyszę, że pewnie i tak niczego się nie dowiem, bo osoby pracujące w Locie to zamknięty krąg, który pilnie strzeże swoich tajemnic.

*

Czym jest życie z jasno wytyczonym, ale niemożliwym do zrealizowania celem? – zastanawiam się, gdy w Bibliotece Narodowej przeglądam prasę z lat sześćdziesiątych.

„Czy można im się dziwić? – pyta w 1962 roku na łamach „Skrzydlatej

Polski” Pelagia Majewska. – Żyją przecież w czasach ogromnego rozwoju techniki, żyją w kraju, gdzie kobieta ma równe z mężczyzną prawa. A tymczasem sprawa szkolenia lotniczego dziewcząt nie jest u nas, mówiąc delikatnie, godna pozazdroszczenia. [...] »od 2 lat w zasadzie nie szkoli się już dziewcząt«. W tym samym czasie francuska pilotka Jacqueline Auriol uzyskuje prędkość 1849 km/h, w Czechosłowacji rozgrywane są Szybowcowe Mistrzostwa Kobiet [...], a 29-letnia pilotka ze Stanów Zjednoczonych Jerrie Cobb (7500 wylatanych godzin) przeszła z powodzeniem wszystkie próby lekarskie, jakie przechodzą kandydaci na kosmonautów.

Zdawać się może, że nie ma potrzeby tragizować, że nie jest tak źle, bo przecież u nas nie ma zakazu szkolenia dziewcząt. Jest zostawiona wąska furtka, przez którą kandydatka ma przejść jak biblijny wielbłąd przez ucho igielne: wykazać się pracą społeczną, wiadomościami lotniczymi itp. [...]. Wtedy zarząd aeroklubu lotniczego może zgodzić się na wyszkolenie takiej kandydatki, ale... nie policzy mu się tego do planu. Liczą się tylko chłopcy”^[48].

I dalej:

„– Latanie to nie najlepsza pasja czy zawód dla kobiety. Jest tylu latających mężczyzn mogących podjąć pracę zawodową w lotnictwie cywilnym, że praktycznie (choć nie twierdzą, że jest to sprawiedliwe) kobieta tam się nie dopcha. Po co więc zawracać sobie głowę lataniem?”

„– Kobiety gorzej się szkolą, częściej rezygnują z latania niż mężczyźni” – rozmówcy Pelagii Majewskiej, potwierdzają, że Polkom trudno zostać pilotkami.

W ogóle bardzo trudno im się wzbić w powietrze. Jeśli nie pilotką, marząca o lataniu dziewczyna może zostać stewardesą, ale i tu „Sprawa nie jest taka prosta, jakby się niektórym z [...] dziewcząt mogło wydawać – wyjaśnia w „Skrzydlatej Polsce” Maria Ostaszewska, jedna z osiemnastu stewardes pracujących w Locie na początku 1962 roku. – Po pierwsze, specjalnych, stałych szkół dla stewardes w Polsce nie ma, gdyż są po prostu niepotrzebne. Zapotrzebowanie na stewardesy nie jest znów u nas takie wielkie, aby szkoła tego typu była naprawdę potrzebna. Polskie Linie

Lotnicze LOT, w miarę potrzeby, co półtora roku lub dwa lata szukają kandydatek w drodze konkursów (konkurs taki, na przykład, organizowany był przez LOT wspólnie z redakcją »Dookoła Świata« w roku ubiegłym). [...] Po drugie, dziewczęta powinny zrozumieć, że sama uroda i zgrabna figura nie wystarczają, aby zostać stewardesą. Do tego zawodu potrzebnych jest sporo, bardzo różnych zresztą, umiejętności. [...] Przede wszystkim: wykształcenie ogólne, minimum średnie, a dobrze jeżeli i wyższe, no i dobra znajomość co najmniej dwóch języków obcych, w tym rosyjskiego i jednego zachodnioeuropejskiego. Stewardesa jest w samolocie komunikacyjnym nie tylko tzw. kelnerką podającą pasażerom napoje, potrawy itp., ale w pełnym tego słowa znaczeniu [...] gospodynią nieba. Towarzyszy przecież pasażerom w podróży, musi im służyć informacją, radą i pomocą, zwłaszcza kiedy źle znoszą podróż samolotem; musi starać się uprzyjemnić im tę podróż, no i znosić wszelkie ich kaprysy, a przy tym – bez względu na osobiste zmęczenie i usposobienie – musi być pogodna, miła, uprzejma i... uśmiechnięta. Rola gospodyni w samolocie, tak jak zresztą w domu, jest tu bardzo szeroko pojęta. [...] Niech się uczą przede wszystkim języków obcych i czekają na okazję, kiedy LOT ogłosi nowe zapotrzebowanie na stewardesy”^[49] – radzi Maria Ostaszewska marzącym o lataniu dziewczynom.

Zapotrzebowanie pojawia się w połowie 1962 roku i jest spowodowane lawinowo rosnącą liczbą pasażerów. Dobra passa LOT-u apogeum osiąga w sierpniu, kiedy przewoźnik przetransportuje 37 272 podróżnych, czyli około 1200 osób dziennie. Dużo, biorąc pod uwagę, że obsługuje ich mniej niż dwadzieścia stewardes.

Ogłoszeń w prasie o tym, że LOT poszukuje stewardes, jednak brak. „Skrzydłata Polska” tak pisze o rekrutacji (materiał pojawia się już po jej zakończeniu): „Tym razem nie prowadzono szerokiej reklamy – po prostu rozpatrzono podania, napływające do działu kadr i szkoleń LOT-u, a także nawiązano kontakt z kierownictwem szkoły hotelarskiej dla absolwentów liceów. Przeprowadzono rozmowy z przeszło 20 kandydatkami, z których 18 stanęło do egzaminów językowych. Dwanaście [...] wykazało niezłe przygotowanie lingwistyczne, pozostałe, słabsze, zatrudnione zostaną na

Okęciu, jako stewardesy naziemne. I tak np. Joanna Bębenek ze Szkoły Hotelarskiej zna aż 4 języki, przy czym angielski i francuski zdała na czwórki, rosyjski i niemiecki – na trójki z plusem. Stypendystka LOT-u ze Szkoły Głównej Planowania i Statystyki Joanna Szota otrzymała 5 z rosyjskiego, 4+ z francuskiego i 4 z angielskiego. Teresa Wyrzykowska, - Joanna Majewska i Wiesława Świętochowska znają po trzy języki. Są kandydatki legitymujące się znajomością języka litewskiego i serbskiego. Wśród dwunastu dziewcząt, które pomyślnie przeszły jeszcze badania w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej – jest 6 z wyższym wykształceniem lub w trakcie studiów wyższych – na Uniwersytecie Warszawskim, w Szkole Głównej Służby Zagranicznej czy Szkole Głównej Planowania i Statystyki; 3 są absolwentkami Szkoły Hotelarskiej, a 2 – studium języków obcych i stenografii przy SGPiS. Ich przeciętny wiek – 23 lata (najstarsza ma 30, najmłodsza 18); są wśród nich cztery mężatki, reszta niezamężne, wygląd – jak zapewniają przedstawiciele Działu Reklamy i Wydawnictw LOT – naprawdę korzystny”^[50].

*

Anna Janczak krząta się z energią po mieszkaniu, ale na ulicy jest jedną z tych niewidzialnych starszych pań. Gdybym spotkała ją na targu, kupującą marchewkę dla swojego królika, być może zirytowałoby mnie, że blokuje kolejkę, bo z nadgorliwością szuka tej idealnej dla pupila.

Siedzimy w jej warszawskim mieszkaniu. Malutkie, przytulne, pełne bibelotów. Trafiłam tu dzięki znajomej męża koleżanki. Na stole koronkowa serweta, na serwecie torcik wedlowski, delicje, kawa w filiżance, filiżanka na spodeczku. Pani Anna bliżej drzwi, bo co chwilę drepce do sąsiedniego pokoju po pamiątki lotnicze. Wychodzi. Wraca. Niesie poźółkły zeszyt A4, a w nim skarby młodości: bilety, etykiety od kawy, papierki po cukierkach, wizytówki z hoteli i wspomnienia. Pierwsze na pojedynczych kartkach.

– Zaczęłam pisać w 1964 roku, bo już wtedy wiedziałam, że pamięć bywa zawodna, a ja chciałam wszystko uchwycić – mówi. – Pracę na pokładzie samolotu PLL LOT rozpoczęłam 1 lipca 1963 roku – dodaje.

Gdy zaczyna opowiadać, mam wrażenie, że przenosi się pięćdziesiąt lat

wstecz, że już mnie nie widzi, że siedzi teraz na kanapie młoda pani Ania i stara się ujarzmić burzę rudych włosów, które opadają jej na leżący na kolanach mundur stewardesy i przeszkadzają w przyszytciu nad lewą górną kieszenią marynarki oznaki przynależności do personelu latającego w postaci stylizowanego żurawia z literką „S”.

– Miłość do latania odziedziczyłam po ojcu, lotniku dywizjonu 307 – podejmuje opowieść. – Przez dwa lata byłam stewardesą naziemną. Odprawiałam pasażerów i choć bardzo chciałam latać, szefostwo nie zgadzało się, uważając, że jestem bardzo użyteczna na obecnym stanowisku. Zwolniłam się więc z LOT-u i poszłam do Centrali Importowo-Eksportowej Chemikalii (CIECH). Równocześnie studiowałam języki obce w Państwowym Studium Stenotypii i Języków Obcych. Któregoś dnia patrzę, a w „Ekspresie Wieczornym” informacja, że LOT szuka stewardes. Tylko na to czekałam. Startuję. Pierwsze eliminacje, drugie, trzecie – idę jak burza. Ponad sześćdziesiąt kandydatek, w tym dwóch mężczyzn, którzy mieli pracę jak w banku, bo steward to wtedy rzadkość, a męska siła była na pokładzie potrzebna. Potem duża część osób zatrudnionych po znajomości. Dla normalnych ludzi z ulicy miejsc było kilka.

Anna milknie i zaczyna szybko przekładać leżące na stole pozółkłe kartki.

– Proszę przeczytać, tu zapisałam, co dokładnie wtedy czułam – mówi i podaje mi fragment pamiętnika sprzed pięćdziesięciu lat.

„[...] spełniło się moje marzenie. Zdobyłam skrzydła. Czuję się jak uczestnik olimpiady, który po wielkim maratonie (konkurs eliminacyjny, testy, komisja lekarska, przeszkolenie, egzaminy, próbny lot) zdobywa upragniony cel. Z tym że moje podium chwały wznosi mnie 2–4 razy dziennie na wysokość ok. 10 000 metrów, a towarzyszące mi uczucie radości trwa niewspółmiernie dłużej i potrafi się odradzać. Z biegiem czasu i wylatanych kilometrów praca przybiera smak narkotyku, jest czymś, bez czego trudno się obejść, za czym się tęskni i bez czego jest źle i czuje się człowiek zawieszony w próżni” – czytam na głos.

– Ależ ja byłam szczęśliwa – przerywa mi i znów prostuje się na krześle. – Ojciec był ze mnie dumny, tylko mama nie podzielała tej naszej pasji do latania.

*

Elżbieta Muszalska nie prowadziła pamiętnika. Ma wszystko w głowie. Spotykamy się w jej mieszkaniu na warszawskim Grochowie.

– W 1963 roku nie dostałam się na studia, poszłam więc pracować do Centrali Handlu Zagranicznego – wspomina. – Po roku też mnie nie przyjęli, bo wymyśliłam sobie wyjątkowo oblegany handel zagraniczny. Któregoś dnia zatelefonował kolega z liceum: „Może byś poszła do LOT-u, szukają ludzi do pracy”. Sam w Locie nie pracował, ale chciał pomóc. Poszłam. Zatrudnili mnie w informacji na ziemi, w porcie na ulicy 17 Stycznia. Dziś nie ma śladu po tych budynkach, ale jak zamknę oczy, widzę Marlene Dietrich przechodzącą obok mojego stanowiska. Dużo sławnych osób wówczas latało. „Znasz języki, dlaczego tkwisz na ziemi? Idź polatać!”, zachęcał kolega z LOT-u. „Co ty! Tam trzeba być piękną, zgrabną”, odpowiadałam, bo latanie to była nobilitacja, o której nawet nie myślałam. „No i w czym problem? Czego ci brakuje?”, powtarzał. Patrząc na to zdjęcie w mundurze sprzed prawie sześćdziesięciu lat, myślę, że niewiele mi wtedy brakowało, ale ja zawsze miałam niskie mniemanie o sobie. Pochodziłam z małej podwarszawskiej miejscowości, może dlatego? Złożyłam dokumenty, zdałam egzamin i mnie przyjęto. Pytania były z geografii i wiadomości współczesnych. Nie pamiętam już, czy zdawałam egzamin z języków, bo pracując w Locie, byłam już po tak zwanym egzaminie państwowym, który uprawniał do otrzymywania dodatku do pensji. Zaczęłam latać w 1965 roku.

*

„Jeśli nie zostanę gwiazdą filmową, to przynajmniej stewardesą. Tak wyobraża sobie ten zawód wiele dziewcząt. Uśmiech na twarzy, dobrze skrojony mundur i beztrudne podróże zagraniczne” – mówi lektor kroniki filmowej. Na ekranie czarno-biały film *Kandydatki* z lat sześćdziesiątych, który ma pokazać, na czym tak naprawdę polega zawód stewardesy. Uśmiechnięte młode dziewczyny. Lekko natapirowane włosy, oczy umalowane w sposób charakterystyczny dla tamtych czasów – z grubą kreską na powiekach, spódnicę do kolan.

„Posłuchajmy więc, czego oczekuje się od kandydatek już podczas wstępnych eliminacji” – zachęca lektor.

Na ekranie widać mały pokój. Po prawej stronie stół. Za stołem komisja egzaminacyjna. Kobieta w okularach i mężczyzna około sześćdziesiątki. Także w okularach. Przed komisją siedzi drobna, ładna blondynka. Wydaje się pewna siebie.

„Miała pani może inne oferty pracy? Porównywała coś?” – pyta mężczyzna.

„Tak, porównywałam, ale wypada na korzyść pańskiej. Tym bardziej że jestem trochę związana z lotnictwem sportowym. Po prostu, w ogóle, poczułam taką chęć do latania już dosyć dawno. Miałam wujka pilota”.

„A co poleciliby pani turystom odwiedzającym Warszawę?” – natapirowana kobieta z komisji zadaje kolejne pytanie.

„Poleciłabym wszystkim chyba tak zwany Trakt Królewski, który obejmuje chyba najwięcej zabytków w Warszawie. Rozpoczyna się on od Starego Miasta, dalej plac Zamkowy, Śródmieście, plac Trzech Krzyży, potem Alejami Ujazdowskimi do Belwederu. I właściwie tutaj można już wyliczać wszystkie budynki, które się tam znajdują, i określać ich wiek, ale to jest już bardzo szczegółowa odpowiedź”.

„Jakie liceum pani skończyła?”

„Sempołowskiej, na Żoliborzu”.

„A co pani studiowała?”

„Filologię orientalną na Uniwersytecie Warszawskim”.

*

– Zobaczyłam ogłoszenie w „Życiu Warszawy”. To był rok 1969 – to już opowiada Barbara Mikołajczyk, której słucham u Bliklego na warszawskim Nowym Świecie. – Pracowałam wtedy w biurze turystyki zagranicznej PTTK. *Vis-à-vis* mnie siedział kolega, który przeglądał tę samą gazetę. „O, pani Basiu! Coś dla pani! Pani się tu marnuje”, tak sobie zażartował i pokazał mi nagłówek: „Nabór na stewardesy”. „Może warto spróbować – myślę. – Francuski znam całkiem nieźle, angielski tak sobie, ale ciągle się uczę”. Poza tym byłam kiedyś na filmie *Sprawa pilota Maresza*. Główną rolę, bardzo

przystojnego pilota, a przy tym dobrego i porządnego człowieka, grał Wieńczysław Gliński. Bardzo mi się to latanie spodobało. Złożyłam papiery i cisza przez kilka miesięcy. Aż wracam któregoś dnia z angielskiego, a rodzice zaniepokojeni (miałam wówczas jakieś dwadzieścia jeden lat i mieszkalam z rodzicami) mówią, że był dzielnicowy i pytał o mnie. Długo nie wiedziałam, po co przyszedł. Jako młody człowiek żyłam w realiach PRL-u, ale jeszcze naiwnie patrzyłam na świat. Teraz myślę, że musiał złożyć raport, bo służby sprawdzały mnie pod kątem paszportu. Chociaż kiedyś nie mówiło się „służby”. Egzaminu nie pamiętam, choć wiem, że wywarłam pozytywne wrażenie na komisji. Byłam bardzo dobrze ubrana. Babcia zawsze mówiła: „Jak cię widzą, tak cię piszą”. Zapamiętałam to. Miałam ręcznie robione pantofle od Klarowiczowej, z jej zakładu na Nowym Świecie, i sukienkę z Mody Polskiej.

Po egzaminach pani Barbara dostaje zalecenie, by zrobić badania w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej na Krasińskiego.

– Wchodzę do WIML-u i wpadam w zakłopotanie – wspomina. – Wszyscy ubrani w niebieskie szlafroki ze sztruksu i dziwne kapcie. A panowie jeszcze skarpetki do tych kapci nałożyli. Wiedziałam, że to piloci. „Matko Boska, co to za towarzystwo”, myślę. Ale jeden był wyjątkowo przystojny. Powiedziałam jego niebieskim oczom, że jestem kandydatką na stewardesę, on żartował i jakoś mnie ośmielił do tego wszystkiego. Badania były koszmarnie. Sprawdzali, jak działa błędnik. Wszystko się kręciło jak w kołowrotku. Potem trzeba było wstać i wykonać polecenia lekarza. Dali mi pierwszą kategorię.

*

Kronika filmowa: pokój, do którego zagląda kamera, wygląda jak laboratorium szalonego naukowca. Pośrodku krzesło z nisko osadzonym siedziskiem. Obok lekarz w białym fartuchu i okularach w rogowej oprawie. Do pokoju wchodzi dziewczyna. Siada na krześle. Lekarz uśmiecha się i zaczyna kręcić. Najpierw w jedną, potem w drugą stronę. Krzesło wiruje, dziewczyna zamyka oczy, lektor czyta: „Obwodu w biuście i w talii nikt tutaj nie mierzy. Wnikliwie natomiast badane są inne walory fizyczne niezbędne

dla pracownika lotnictwa”.

To tak zwane krzesło Baraniego, jeden z elementów testu sprawnościowego. Stewardesy mówią, że najgorszy. Lekarz kręci siedziskiem dziesięć razy w lewo i dziesięć w prawo. Potem każe wstać, dotknąć palcem wskazującym nosa i przejść się po pokoku. Wszystko po to, by sprawdzić, czy błędnik działa prawidłowo. Bo dobry błędnik jest konieczny, by przejść kolejną próbę. Test na pokładzie samolotu.

Jeden z nich odbywa się w czwartek 28 czerwca 1962 roku, kiedy dwanaście dziewcząt, które przeszły wszystkie etapy rekrutacji, wsiada na Okęciu do samolotu Li-2. Wsiadają godzinę później. Poobijane, wystraszone i utwierdzone w przekonaniu, że chcą latać. Reporter „Skrzydlatej Polski” relacjonuje test powietrzny: „Dla imitowania »trudnych warunków atmosferycznych« wybrano najlepszego [...] pilota PLL LOT – Wiktora Pełkę, który zresztą lubi tego rodzaju imprezy [...]. II pilotem był Zygmunt Kafarski. Samolot osiągnął wysokość 500 metrów i – jeszcze podczas wznoszenia – zaczyna się pierwsza próba: przeniesienie przez kabinę pasażerską tacy ze śniadaniem. Drzwi do kabiny są otwarte, obaj piloci mogą obserwować przebieg próby i dostosować manewry [...] do jej przebiegu. Następnie kilka »wprowadzających w nastrój« ostrych »górek«, a potem każda stewardesa po kilku krokach zostaje przez zadarcie nosa samolotu włoczona w podłogę kabiny. To [...] jeszcze stosunkowo łatwe do opanowania, ale [...] w drodze powrotnej [...] zaczynają się dziać rzeczy dziwne. Oto w pewnym momencie taca zostaje uniesiona w górę, następnie zatacza łuk, a z niej jak w zwolnionym filmie lecą wachlarzykiem w powietrze spodeczki, talerzyki i sztucce, by wylądować wśród siedzących kandydatek. Innym razem butelka z wodą mineralną sprawia chłodny prysznic. Emilia Tumas wykazuje sporą przytomność umysłu, choć działa raczej niekonwencjonalnie. Gdy taca wysuwa się do góry z jej rąk – nie próbuje jej utrzymać, [...] unosi rękę, przytrzymując zawartość między tacą a... sufitem kabiny. Nielicznym tylko udaje się tace przenieść bez rozparcelowania zawartości.

Druga próba polega na rozdaniu prasy wśród pasażerów i zebraniu jej. Zadanie pozornie łatwe, gdyby nie piloci, którzy teraz dopiero – gdy nie ma

obawy o zawartość tac – zaczynają imitować istne tornado. »Litka« ani przez chwilę nie leci po torze prostym, warkot silników to słabnie, to wznosi się do przejmującego ryku. Wszystkie te graniczące z akrobacją ruchy samolotu, jakieś ślizgi na skrzydło, połączone z nurkowaniem, nagłe zwroty, gwałtowne zmiany wysokości musiały zadziwić i przestraszyć niejednego z mieszkańców wsi i osiedli między Warszawą a Piasecznem. Stewardesy muszą kolejno klękać lub odpychać się od sufitu (chyba nigdy przed fotoreporterem LOT-u M. Kобрzyńskim nie będzie klękać tyle pięknych kobiet). Później na ziemi kandydatki przysięgały, że kpt. Pełka tym, które szły na niskich obcasach, aplikował ewolucje w pionie, natomiast te, które miały na nogach szpilki, spotykały się z poprzecznymi ruchami maszyny, zwalającymi dosłownie z nóg”^[51].

„Niech się nauczą myśleć w takich sytuacjach nie o sobie, lecz o pasażerach, talerzach i kieliszkach. Niech wiedzą, że należy zachowywać pełen otuchy spokój i pogodę ducha. Są przecież nie gwiazdami filmowymi, lecz stewardesami” – podsumowuje próbny lot lektor filmu *Kandydatki*.

– Strasznie nas sponiewierali – mówi mi jedna ze stewardes. – Wywaliłam się, poleciałam przez fotele, a potem miałam wielkiego siniaka na udzie. Chodziłam wtedy na basen na Rozbrat. Było mi wstyd, a jeszcze ratownik dowcipkował: „Kto to panienkę tak poobijał? Czy to nie narzeczony zdzielił?”. Nic nie odpowiedziałam, bo co miałam mówić? Że to w samolocie? Nie chciałam wywołać sensacji. Potem zaczęłam latać i już nie miałam czasu chodzić na basen.

*

19 maja 1963 roku „Świat” publikuje reportaż z lotów próbnych. Fotorelacji towarzyszy krótki tekst, z którego czytelnik dowiaduje się, że „[...] kiedy maszyna brykała, panienki w mundurach biegały po kabinie, roznosząc szklaneczki z wodą i kanapki, czyli po prostu pracując. Ich zachowanie w godzinie niedoli było bacznie obserwowane przez panów profesorów, stawiających stopnie. [...] O produkcji ubocznej tych zajęć nie wspominamy, ale wstydu nie ma. [...] Nasz fotograf jednak uroczyście zapewnia, że żadna z pań nie splamiła munduru. Rzecz jasna, że sentencję tę należy

odczytać raczej w sensie moralnym, a nie fizycznym”^[52].

– Teraz to by się nie zdarzyło, ale w komunizmie wszystko było możliwe – mówi Irmina Oleszyńska, która stewardesą była co prawda tylko pięć lat (od 1973 roku), ale w tym czasie zagrała epizod w *Kochaj albo rzuć* (to ona w jednej z ostatnich scen częstuje cukierkami wracających ze Stanów Kargula, Pawlaka i ich wnuczkę Anię). O swojej przygodzie z lataniem opowiada mi, gdy odwiedzam ją podczas weekendowego dyżuru w biurze pośrednictwa nieruchomości, gdzie obecnie pracuje.

– To była inna mentalność. Pamiętam, że jedna dziewczyna uderzyła się w głowę, ja bardzo twardo usiadłam na podłokietniku fotela. To było niebezpieczne. Można było sobie uszkodzić kręgosłup, ale kapitan nie ponosił żadnych konsekwencji, bo chciał tylko przestraszyć panienki.

– Jakże sympatyczni byli piloci – słyszę od Małgorzaty Nowotnik, emerytowanej stewardesy, żony kapitana Nowotnika. – Żał im było dziewczyn, ale niektórzy mieli fantazję i mówili: „Zaraz wam pokażemy, panienki, jak wygląda lotnictwo”. Po locie próbnym zdarzały się rezygnacje. Ale przyznam, że poniekąd to było dobre, bo wiedziałyśmy, jak się zachować. Na dalekich trasach niejednokrotnie zdarzały się turbulencje i już człowiek umiał tę amortyzację na nogi przyjąć. Później zaniechano tych lotów. A szkoda.

*

Próbny lot dla wielu okazuje się najtrudniejszym egzaminem, choć wcale nie ostatnim. Po jego zakończeniu dziewczyny rozpoczynają kurs teoretyczny. W mniej więcej dwustu godzinach wykładów i ćwiczeń uczestniczą już jako pracownice PLL LOT. Kurs składa się z kilku modułów: historii lotnictwa, geografii lotniczej, prawa lotniczego, konstrukcji samolotu, nawigacji, pierwszej pomocy, a nawet opieki nad dziećmi. Wszystko udokumentowane.

Miejsce akcji – sala wykładowa. Dziewczyn jest dziesięć. Siedzą ściśnięte w ławkach lub stoją, bo salka mała, a oprócz przyszłych stewardes musi pomieścić jeszcze gigantyczny globus i prowadzącego szkolenie – eleganckiego mężczyznę w mundurze lotniczym. Mężczyzna ma dłuższe, zaczesane do tyłu włosy, białą koszulę. Kandydatki w wyjściowych

garsonkach i perłach. Ta z pierwszej ławki jako jedyna notuje. Ta z ostatniej beczelnie patrzy w obiektyw. Pozuje.

W latach siedemdziesiątych kurs to już trzy miesiące w ławkach i pół miesiąca praktyki w Grand Hotelu. Pilot uczy meteorologii, ktoś inny geografii, czyli opowiada o miejscach, do których dociera LOT, o tym, jakie punkty mija się na trasie, a inżynier mówi o samolotach: jak jest zbudowany silnik, jakie siły powodują, że maszyna odrywa się od ziemi.

„Znalazłam świadectwo ukończenia kursu, przepisałam stronę zawierającą spis przedmiotów zgodnie z oryginałem – nie zrobiłam skanu ze względu na wyblakły druk” – pisze mi w mailu pani Janina Bielak, którą od pół roku bezskutecznie usiłuję namówić na rozmowę. Naprawdę nazywa się inaczej – dane zmieniam na jej prośbę. W załączniku „Spis przedmiotów według programu nauczania nr 33 z dnia 14.02.69”.

1. Historia PLL LOT 3
2. Międzynarodowe organizacje lotnicze 7
3. Wiadomości o samolotach i silnikach 10
4. Urządzenia klimatyzacyjne 6
5. Urządzenia radiowe 5
6. Podstawowe wiadomości o nawigacji 4
7. Geografia lotnicza 12
8. Podstawowe wiadomości z meteorologii 4
9. Zagadnienia handlowo-przewozowe 10
10. Urządzenia termoelektryczne 10
11. Rozliczenia zagraniczne 6
12. Przepisy celne 6
13. Przepisy paszportowe 5
14. Pomoc sanitarna 12
15. BHP – ratownictwo i postępowanie w nagłych przypadkach 39
16. Wiadomości z zakresu ppoż. 4
17. Instrukcja personelu latającego 3
18. Zasady obsługi naziemnej pasażerów, dokumenty pokładowe 10
19. Sprzedaż towarów na pokładzie 3
20. Całokształt obowiązków stewardesy wynikających z zakresu czynności 24
21. Opieka nad pasażerami w warunkach normalnych i przypadkach szczeg. 12
22. Sprzęt używany na pokładzie 5
23. Przygotowanie i podawanie posiłków z uwzględnieniem klasy I 9
24. Wybrane zagadnienia światopoglądowe 8

- 25. Estetyka zewnętrzna stewardesy 9
- 26. Lektoraty języków obcych 40
- 27. Praktyka w restauracji 80

Razem 346 godzin

Dziwi mnie aż osiemdziesiąt godzin przeznaczonych na praktykę w restauracji, ale w tekstach prasowych poświęconych szkoleniu przyszłych stewardes czytam, że najwięcej kandydatek miało właśnie w tej dziedzinie braki. Domniemana przyczyna braków – rezultat wychowania w stołówkach i uspołecznionych zakładach gastronomicznych. A przecież wyżywienie i jakość obsługi na pokładzie to obszar rywalizacji linii lotniczych. U nas najlepiej się jada i najsprawniej się przy jedzeniu obsługuje – głoszą prospekty, a fotografie ze szkoleń potwierdzają, że przyszłe stewardesy pracują nad każdym aspektem obsługi pasażerów. Jak choćby ta w „Skrzydlatej Polsce”. Kobiety są cztery. Krzesła dwa, stół jeden. Wąski i prostokątny. Jeden jest też mężczyzna, ale podbródki ma już dwa. Lekka nadwaga nie ujmuje mu elegancji. Siwe, dłuższe włosy zaczesał do tyłu i przygładził brylantyną, nałożył białą koszulę i luźny brązowy płaszcz. Teraz nachyla się nad siedzącą u szczytu stołu pulchną brunetką. Mógłby być jej ojcem albo dziadkiem. Właśnie wskazuje na leżącą przed dziewczyną serwetę i coś tłumaczy. Słucha go i brunetka, i ładna blondynka w czerwonej sukience siedząca po przeciwnej stronie stołu. Słucha i uśmiecha się zalotnie. Słuchają też dwie dziewczyny w mundurach stewardes, stojące niepewnie za plecami brunetki, która właśnie trenuje. Obserwują i czekają na swoją kolej. A trening to nie lada, bo mężczyzna uczy, jak nakłada się makaron na talerz. O tym, że sprawa jest poważna, świadczy podpis pod zdjęciem: „Sporo czasu poświęca się zajęciom praktycznym”^[53].



[A] Wnętrze lotowskiego samolotu Il-18. Przygotowanie posiłku. 1969 rok

„Rozpoznaję nobliwego pana ze zdjęcia, prowadził zajęcia, które składały się z teorii, a następnie praktyki na najwyższym piętrze Grand Hotelu, w restauracji Olimp. Były raczej przygotowaniem do obsługi pierwszej klasy pod kątem zasad eleganckiego serwisu (serwowanie potraw z półmisek, prawidłowe nakrycie stołu, serwowanie alkoholi, zasady przyrządzania

drinków), co niewątpliwie przydało się tym stewardesom, które nie miały szansy wynieść ich z domu. W warunkach samolotowych jedynie część wiedzy mogła znaleźć zastosowanie praktyczne” – odpisuje pani Janina, gdy przesyłam jej mailem zdjęcie sprzed pięćdziesięciu trzech lat.

Kolejne scenki rodzajowe w „Skrzydlatej Polsce” nie zdumiewają więc już tak bardzo. Pod ścianą wersalka, na stole róże w kryształowym wazonie, w kącie palma. Za stołem goście. Kobieta i mężczyzna. Obok nich uśmiechnięta, umalowana i nienagannie uczesana dziewczęca kobieta w rozkloszowanej sukience w groszki nalewa herbatę. „Umiejętności zawodowe bardzo przydają się w domu”^[54] – głosi podpis pod zdjęciem. I zostają na całe życie, mogłabym dodać od siebie. Zazwyczaj odwiedzam stewardesy w domach. Nim zaczniemy rozmawiać, proponują coś do picia. Jeśli wybieram herbatę, otrzymuję taką do samodzielnego zaparzenia – torebkę zamkniętą w saszetce, jeśli kawę, to z ekspresu z mlekiem (czasami podgrzanym i spienionym) w porcelanowym dzbanku. Ciepłe napoje zawsze w filiżankach, zimne w szklankach. Do tego ciasto, do ciasta widelczyk, pod widelczyk serwetka. Wszystko serwowane z tacy, jak w eleganckiej restauracji, w której komfort gościa jest wartością priorytetową. Raz czy dwa skuszę się na drinka i zawsze jest to drink, przy którym większość warszawskich koktajli może się schować.



[A] Szkolenie stewardes w zakresie ratowania pasażerów, które przeprowadzono na pływalni w Pałacu Kultury i Nauki. 1966 rok

*

Obowiązkowość także zostaje na lata, bo prawie wszystkie stewardesy się do rozmowy ze mną przygotowują. Na przykład Elżbieta Muszalska. Gdy już przełamamy pierwsze lody, sięga po czekający na stoliku pod oknem ogromny album z fotografiami. Przekładamy strona po stronie. Pani Elżbieta wspomina koleżanki, początki latania, aż wreszcie przenosimy się na pływalnię do Pałacu Kultury i Nauki. Fotografia, o której opowiada, pochodzi z 1965 roku. Osiem dziewcząt w czepkach i ubraniach bardziej przypominających kombinezon kosmonauty niż strój kąpielowy stoi nad brzegiem basenu. Zgromadziły się przy boi numer 6. Przed nimi próba wody.

– Mamy kamizelki ratunkowe, bo nie wszystkie umiałyśmy pływać. Ta, która szykuje się do skoku, to Danka. Ona już nie żyje. – Pani Elżbieta pokazuje palcem koleżanki. – Ta obok, jakże ona miała na imię... też nie żyje, ta została za granicą, a ta... już nie pamiętam, kto to był. Wie pani, to

zdjęcie zrobiono pół wieku temu, a pamięć ludzka jest jednak zawodna. Doskonale pamiętam natomiast, że to było tak zwane topienie i ewakuacja, czyli odbywające się raz w roku zajęcia w Pałacu Kultury i Nauki, pokazujące, jak się zachować w przypadku, gdy samolot wyląduje na wodzie. Uczono nas, jak skakać z rampy do wody, jak wyciągać topiących się pasażerów. Wszystko to niewiele warte w przypadku prawdziwego zagrożenia, ale dość niebezpieczne, bo skacząc bez przygotowania z dziesięciometrowej rampy, łatwo uszkodzić kręgosłup. Na początku lat siedemdziesiątych wymyślono, że na basen mamy przychodzić w białych kostiumach. Szyliśmy je same, bo zdobycie jakiegokolwiek kostiumu to był horror. W połowie lat siedemdziesiątych pojawiły się ily-62, a wraz z nimi tratwy do ewakuacji, koniec skakania z rampy i zgoda na noszenie kolorowych strojów. To była ulga.

Kronika filmowa z lat sześćdziesiątych uchwyciła dziewczyny w zabudowanych strojach kąpielowych pluskające się w basenie. Piski, śmiechy i mnóstwo chlapania. Bardziej aqua aerobik niż poważne ćwiczenia związane z bezpieczeństwem pasażerów.

*

Kolejna rozmowa, kolejne mieszkanie. Tym razem w podwarszawskim Wilanowie, gdzie spotykam się z Anną Solewską. Pani Anna od ponad trzydziestu lat mieszka w Kanadzie, ale raz na jakiś czas odwiedza rodzinę w Polsce.

– Był rok 1967, kiedy stanęłam przed komisją egzaminacyjną i patrzyłam na ówczesną szefową stewardes jak na największą piękność świata: cudownie, kolorowo ubrana, bo stewardesy mogły kupować ciuchy za granicą, pięknie umalowana i uczesana. – Pani Anna wraca na moment do początków swojego latania. – Już nie pamiętam, o co mnie pytali. Pamiętam, że mnie chcieli. I to od razu. Głównie z racji języków i tego, że byłam po studiach. Stewardesą zostałam przez przypadek. Miałam zająć miejsce Chmurki, która czytała pogodę w telewizji. Chmurka, z racji układów sercowych, wyprowadzała się do Szczecina, a mnie, po rozmowach wstępnych, już kierowali na kurs meteorologii, ale układy sercowe się

zmieniły i Chmurka wróciła. Potem już prawie pracowałam w firmie japońskiej, ale gdy Japończycy zorientowali się, jak dobrze znam język, wzięli moją siostrę, która mówiła po angielsku, a po japońsku potrafiła się co najwyżej przedstawić. Ja – po japonistyce – rozumiałabym wszystko, o czym mówią. Bali się, że będę wtyką. Szukałam więc dalej. Byłam po studiach, znałam angielski, rosyjski i japoński. Któregoś dnia koleżanka mówi, że zatrudniają na stewardesy do LOT-u. „Trochę fascynujący zawód – myślę. – Drzwi się otwierają, można świat zobaczyć”. Ale boję się, czy podołam, no i ojciec jest całkowicie przeciwny. „Kelnerka w samolocie! Po studiach! Szkoda studiów! – krzyczał, gdy mu powiedziałam. – Zresztą kurdupli nie biorą. I tak się nie dostaniesz, bo jesteś za mała!” Chciał, żebym zrobiła podyplomowe studium dziennikarskie. Ja w sumie też tego chciałam, ale jak już dostałam się do LOT-u, diabli wzięli dziennikarstwo. Dość szybko powiedzieli, że widzą mnie na kierowniczym stanowisku, ale że nie jestem członkiem partii, więc nie mogę go objąć. Oczywiście to nie było powiedziane wprost, ale wiedziałam, że muszę zdecydować, co dalej. Mój ojciec uciekł z transportu do Katynia, nigdy nie należał do partii. Długo rozmawialiśmy. „Czasy są takie, jakie są, i jeżeli chcesz się dalej piąć, nie ma innej drogi. Musisz się w to włączyć”, powiedział. No i się włączyłam.

Pani Ania szefowała stewardesom dwanaście lat. Poznała różne strony tego zawodu.

– Na przykład w czasie rozmowy kwalifikacyjnej były scenki sytuacyjne – opowiada, jak wyglądała rekrutacja, gdy już zasiadła w komisji egzaminacyjnej – bo osoba, która chciała być stewardesą, musiała wyjść z każdej opresji, szybko reagować. Na przykład padało takie pytanie: „Pasażer skarży się, że jedzenie jest okropne. Co pani robi?”. „No, ja bym powiedziała, że to nie ja gotowałam”, odpowiadała niejedna i od razu odpadała. Przecież skoro reprezentuje firmę, musi jej bronić. Może przeprosić, może powiedzieć, że przyniesie coś innego, ale nigdy, pod żadnym pozorem, nie może zwałać winy na innych. Hobby też było ważne. Jak ktoś mówił, że lubi czytać albo słuchać muzyki, dziękowaliśmy. Bo te czynności wykonuje się samodzielnie, a nie z ludźmi. Kolega z działu reklamy kawały natury osobistej wymyślał, by sprawdzić, czy dziewczyna

zareaguje na luzie, czy się oburzy.

Poza tym zawsze była lista osób z zaleceniem, żeby przyjąć. A to córka takiego pana, a to znajoma generała.

– Raz jedna wysoce polecana panienska bzdury opowiadała – wspomina Solewska. – No i była strasznie wysoka. Idealna do drużyny koszykówki, a nie do niskiego, radzieckiego samolotu. Nie przyjęliśmy jej. Długo się potem musiałam z tego tłumaczyć. Inna miała aparycję naprawdę tragiczną. O tym, że trzeba ją przyjąć, wiedziałam tylko ja. Komisja od razu ją skreśliła, a ja walczę: „Może ma jakiś charakter, jakąś osobowość, coś, czego my tutaj nie widzimy”, zachwalam, ale nie mogłam ich przegłosować. Po wszystkim przychodzi człowiek z LOT-u, który był łącznikiem między kimś ważnym z zewnątrz, kto kazał ją przyjąć, a mną. „Coś ty zrobiła! – krzyczy. – Co ja mu powiem?!” „Żeby ją zobaczył – mówię, bo w rozmowie okazało się, że ten, kto ją polecał, nie wie, jak ta dziewczyna wygląda. – A jak już zobaczy, niech do mnie zadzwoni”. Nigdy nie zadzwonił.

Anna Solewska najpierw kierowała lotami europejskimi, potem weszła do – jak to sama określa – kierownictwa właściwego. Na wysoki stołek. Bała się, bo to była duża odpowiedzialność i wielka polityka.

– Trzeba było dobrze kręcić, żeby wykręcić to, co się chciało. Raz z górą, raz z ludźmi, którzy mi podlegali – mówi. – I jeszcze się w tym wszystkim nie pogubić. Ale to było podniecające. Zawsze byłam wypyskowana, dużo mówiłam i nigdy się nie bałam. To znaczy, nie bałam się, jak mówiłam, dopiero potem przychodziła refleksja.

Partia za bardzo jej w życiu nie przeszkadzała, przynajmniej na początku. Wysyłali ją na konferencje – do Moskwy i na Zachód. A tam rozmawiało się o wszystkim: o chorobach, bo wiele dziewczyn miało problemy układu rozrodczego, zaburzenia miesiączkowania, trudności z zajściem w ciążę; choć na lotnisku był lekarz, który badał załogę przed startem, nikt się nigdy nie przyznał, że coś mu dolega. Mówiło się też o godzinach latania, o planowaniu załóg, wymieniano doświadczenia. To dzięki jednej z konferencji wpadła na pomysł, by wykorzystać Studium Stenotypii i Języków Obcych na Ogrodowej jako miejsce rekrutacji nowych dziewczyn. Kurs trwał dwa lata. Lekcje dla przyszłych stewardes odbywały się raz, dwa

razy w tygodniu. Najpierw był etap kwalifikacji pod względem aparycji i zainteresowań.

– Jeżeli ktoś odpowiadał, że lubi podróże i dlatego chce zostać stewardesą, dziękowałam – przyznaje – i wskazywałam drogę do najbliższego biura turystycznego.

Po dwóch latach nauki w studium dziewczyny przechodziły krótkie szkolenie i zaczynały latać. Spełniały swoje marzenia. LOT także się cieszył, bo zaczynał współpracę z osobami, które już znały terminologię lotniczą, były przygotowane do zawodu.

*

– Byłam po pierwszym roku anglistyki w Studium Języków Obcych na Ogrodowej w Warszawie, kiedy przyszła Ania Solewska. Szukała dziewczyn na lato – opowiada Kasia Przewłocka, stewardesa z ponadtrzydziestoletnim stażem, która obecnie także mieszka w Kanadzie. Rozmawiamy przez Skype'a. – Na rozmowie kwalifikacyjnej pytała nas: „Jak wyobrażasz sobie pracę stewardesy?”. Odpowiedziałam: „Opieka nad pasażerami, przygotowanie samolotu do startu, sprawdzenie biletów”. Chodziłam na fakultet z operacji lotniczych w Studium, więc sporo wiedziałam o nawigacji, ładowaniu samolotu, rozliczeniach międzynarodowych. „A dlaczego chcesz latać?” „Lubię pracę z ludźmi, fascynuje mnie odkrywanie nowych miejsc, dynamiczna atmosfera”, mówiłam zgodnie z prawdą. Przyjęła mnie od razu. Na dwa letnie miesiące. Był rok 1975. Latałam tylko po kraju na samolotach An-24, antonowach. Dzwonili do mnie dzień wcześniej i mówili, że jutro lecę. Cały czas musiałam być w gotowości. Po wakacjach znów była szkoła, po jej skończeniu – LOT. Chciałam mieć praktyki w różnych departamentach. Pracowałam na recepcji, przy przyjmowaniu pasażerów na pokład, w dziale bagażowym (CARGO), przy rozliczeniach między liniami, w departamencie promocji i reklamy, i widziałam, że stewardesy mają najlepiej. Podróżują, dostają dietę w twardej walucie, zawsze modnie i kolorowo ubrane. W latach siedemdziesiątych to było spełnienie marzeń.

*

Po przyjęciu do pracy każda stewardesa podpisuje zakres czynności służbowych, dziś powiedzielibyśmy zakres obowiązków. Dokument zawiera charakterystykę stanowiska, symbol komórki, numer etatu, dzień rozpoczęcia pracy, określenie funkcji, szczegółowy opis czynności związanych z daną funkcją, uprawnienia, podległość służbową oraz zakres odpowiedzialności. Zakres zmienia się wraz ze stanowiskiem. Struktura wydziału stewardes także zmienia się wielokrotnie i jest związana z liczbą latających dziewczyn, a ta z kolei zależy od liczby samolotów, którymi dysponuje LOT. W latach czterdziestych i pięćdziesiątych stewardes jest mniej niż dwadzieścia. Latają tylko na trasach międzynarodowych, na pokładach Li-2, Ił-12B lub Ił-14. Li-2, jeden z pierwszych lotowskich samolotów do masowego transportu podróźnych, zabiera na pokład czternastu pasażerów i jedną stewardesę.

„Najcięższe loty były na Ił-14, na Bałkany, zabierające po trzydziestu pasażerów, których obsługiwała tylko jedna stewardesa. Dodatkową uciążliwością było to, że lot odbywał się na dużych wysokościach, nad górami, a w samolotach nie było hermetyzacji ani dopływu właściwie stężonego, świeżego tlenu. Kiedy na przykład otwierało się puszkę z kawą, należało to robić z wielką ostrożnością, wywiercając najpierw maleńki otwór w denku. W przeciwnym razie strumień kawy, pod ciśnieniem, z sykiem wydobywał się z puszki, obsypując czarnym proszkiem skondensowanej kawy wszystko i wszystkich dookoła”^[55].



[^] Przygotowania samolotu do wylotu w Porcie Lotniczym Warszawa--Okęcie. Widoczna stewardesa kontrolująca bilety. 1955 rok

Ale już w 1957 roku LOT kupuje od belgijskich linii lotniczych trzy amerykańskie samoloty Convair, czyli swoje pierwsze maszyny z kabiną ciśnieniową, które zdecydowanie podnoszą komfort pracy i podróży, a także pozwalają na przewóz czterdziestu pasażerów^[56]. Cztery lata później na linie średnie, czyli na przykład do Wiednia czy Aten, wchodzi pierwszy w polskiej komunikacji lotniczej samolot turbośmigłowy krótkiego zasięgu – Ił-18, który z czasem pozwoli powiększyć ofertę przewoźnika o loty do Kairu, Zagrzebia, Helsinek, Frankfurtu, Mediolanu, Bejrutu, Splitu i Shannon w Irlandii^[57]. W Locie pracuje wówczas około dwudziestu stewardes.



[^] Stewardesa serwująca posiłek w czasie lotu. 1957 rok



[^] Samolot Il-18 przed pierwszym lotem na trasie z Warszawy do Mediolanu. Maj 1966 roku

– Ciągłe było nas za mało – wspomina Anna Janczak. – W latach sześćdziesiątych mieszałam na Grochowie. Jak miałam lot na Bałkany, wstawałam o czwartej rano i jechałam taksówką na lotnisko. Do Warszawy wracałam o jedenastej, dwunastej w nocy, bo po drodze były cztery międzylądowania. Po przylocie brałam taksówkę na Grochów, ale to był wymuszony luksus, bo rano znów leciałam. W sezonie miałam jeden dzień wolny w miesiącu. Wracało się z rejsu i patrzyło na grafik, czy przypadkiem od razu znów nie lecisz.

Pojawienie się ila-18 zdecydowanie zwiększa liczbę przewiezionych osób. Samolot zabiera na pokład najpierw dziewięćdziesięciu dziewięciu, a po przeróbkach – stu pięciu pasażerów. By zapanować nad taką liczbą podróżnych, stewardesy latają czwórkami. Każda czwórka jest jak drużyna. Ma stały skład i hierarchię. Na czele stoi starsza (zwana także szefową pokładu), czyli dziewczyna z najdłuższym stażem – zarządza pozostałymi, przyjmuje catering na pokład, na godzinę przed odlotem melduje kapitanowi gotowość zespołu do lotu, ale także zanoszą na pokład sztucce, a po przylocie przelicza je i oddaje do cateringu. Kolejna w hierarchii jest tak zwana druga, czyli paszportowa, bo przed każdym lotem pobiera, a po przylocie oddaje paszporty dla całej załogi. Potem jest trzecia, czyli apteczkowa, która zanoszą apteczkę na pokład i pilnuje, by niczego w niej nie brakowało. Czwarta jest kibelkowa – najmłodsza stażem, jeszcze się uczy, a że ktoś musi mieć pieczę nad toaletami, zazwyczaj pada na nią. Układ starszeństwa jest potrzebny. Przede wszystkim dlatego, że wiedza przychodzi wraz z doświadczeniem, a poza tym osoby planujące loty wiedzą, kim zastąpić kogoś, kto nie przyszedł do pracy. Pozwala to też stworzyć przejrzystą ścieżkę kariery. Stewardesy mówią o niej „ścieżka zdrowia” i dodają, że dopiero w połowie lat siedemdziesiątych zyskuje ona w miarę stałą strukturę, opartą na samolotach, którymi dysponuje LOT. Dziewczyna, która przychodziła do pracy, zaczynała jako młodsza stewardesa na antonowach-24^[58] i ilach-18 i latała tylko po Polsce. Po jakimś czasie awansowała na młodszą na tupolewach, potem na młodszą na ilach-62^[59]. Po kilku latach młodszą była promowana na średnią na tupolewach, następnie na średnią na ilach-62.

Średnia po wylataniu setek tysięcy kilometrów zostawała szefową. Najpierw na łąkach-18, potem na tupolewach i w końcu na łąkach-62. Szefowa łąków mogła jeszcze awansować na instruktorkę, która szkoliła młodsze i latała na loty kontrolne.

*

Planowanie lotów odbywa się techniką „gumka, ołówek i kartka papieru”. Najmniej osób chce latać po Polsce, bo za loty krajowe nie ma diet. Obowiązuje więc zasada – miesiąc latania w Polsce, dwa miesiące za granicą. Po dwóch miesiącach lotów zagranicznych znów miesiąc w Polsce, a potem w świat. Ale czasami wystarczy jedno niezaplanowane zdarzenie, by wszystko posypało się jak domek z kart. Podstawą działania jest więc przewidywanie tego, czego nie da się zaplanować. Jeśli wylot był o siódmej rano, o szóstej dziewczyny musiały być już w pełnej gotowości. Ubrane, wypachnione, umalowane i uśmiechnięte. Dziesięć po szóstej szefowa szła meldować kapitanowi, że wszyscy są. Teoretycznie można więc było przyjść na szóstą dziesięć, ale nie w latach sześćdziesiątych i wczesnych siedemdziesiątych, gdy kierowniczką była Krystyna Szymańska-Lipiarz.

– Przyszłaś trzy po szóstej i już nie leciałaś – mówią dziewczyny pracujące w tamtym czasie. – Na twoje miejsce wskakiwała koleżanka z dyżuru. Czasami osoba przychodząca na dyżur była pewna, że odsiedzi swoje do dziesiątej czy jedenastej i pójdzie do domu. A tu szok. Leci gdzieś na trzy dni, bo koleżanka spóźniła się o dwie minuty.

Z Krystyną Szymańską nie porozmawiam. Ponoć w latach dziewięćdziesiątych wyjechała do Niemiec i słuch po niej zaginął. Nie udaje mi się nawet ustalić, czy żyje. Jej były podwładne także tego nie wiedzą, mają natomiast sporo historii, którymi się dzielą.

Jeśli w regulaminie było powiedziane, że stewardesa ma nosić czarne, proste czółenka, na nodze Krystyny Szymańskiej nigdy nie pojawił się but z muszką, but z ozdóbką, but z kokardką. Z puszczonego oczkiem w rajstopach nikt jej nigdy nie widział. Włosy miała zawsze gładko zaczesane i upięte w kok. Kandydatka na stewardesę, która przeszła przez jej sito, musiała być szczuplusienka, bo Szymańska sama była bardzo szczupła.

Była również bardzo surowa dla siebie i lubiła osoby zdyscyplinowane. Nie znosiła pychy, a także nie tolerowała pierścionków i kolczyków. Jeśli zauważyła rozmazany makijaż, kazała się umalować na nowo. Spóźnień nie akceptowała. Przed lotem z nocowaniem sprawdzała, czy dziewczyny zabierają ubrania na zmianę. Powtarzała, żeby zawsze zachowywać się tak, jakby miało się na sobie mundur. Można jej było nienawidzić za tę zaciętość, ale nie można jej było nie szanować – dziewczyny są co do tego zgodne.

Podkreślają także, że Krystyna Szymańska do latania przyszła z baletu. Potwierdzenie tej informacji znajduję w wywiadzie z 1968 roku, udzielonym przez Szymańską po tym, jak została pierwszą stewardesą, która wylatała trzy miliony kilometrów.

„Od dziecka marzyłam o sztuce, o balecie. Uczyłam się tańca z uporem, po wiele godzin dziennie ćwiczyłam zadane ewolucje. Balet wymaga wielkiej siły woli, narzuca surowy rygor, a przez to i kształtuje charakter. I może właśnie temu zawdzięczam to, że zaczęłam latać”^[60] – mówiła reporterowi „Skrzydlatej Polski”. Dodała także, że mimo pochwał baletmistrzów uważała, że nie jest wystarczająco dobra, i postanowiła zmienić zawód. W tajemnicy przed mężem złożyła podanie o przyjęcie na kurs stewardes. Dostała się za drugim podejściem, w 1959 roku, i zapadła w pamięć wszystkim, którzy mieli z nią kontakt.

Na przykład Irminie Oleszyńskiej.

– Miałam taki charakter, że zawsze musiałam być pierwsza w klasie. – Pani Irmina zaczyna od siebie. – Mój kolega po latach powiedział: „Ty to byłaś ta, która zawsze miała czyste rajstopy”. Po pięćdziesięciu latach jemu tylko te rajstopy w głowie zostały. „No przepraszam, to nie ja je prałam, ja byłam dzieckiem”, próbowałam się bronić, choć nie wiem dlaczego. „No tak, ale dziecko może je pobrudzić”. „A w życiu! Mama mnie stroiła, musiałam się dobrze nosić”. Zawsze chciałam zostać pielęgniarką. Mieszkałam z babcią na Grochowie. Łazienka była na korytarzu, kuchnia wspólna. Warunki koszarne. Babcia bardzo chorowała. Myłam ją, karmiłam, podcierałam, opiekowałam się. Miałam szesnaście lat, gdy zmarła. Trzy lata później skończyłam technikum chemiczne. 3 października 1973 roku powinnam rozpocząć studia, ale 2 października zaczynałam już kurs na stewardesę.

Wszystko za sprawą sąsiadki stewardesy i sukienki, którą Irmina chciała od niej odkupić. Tak jej się podobało, jak ta dziewczyna wygląda, jak pachnie, jaka jest kolorowa, że o niczym innym nie myślała, choć dostanie się do latania wydawało jej się niemożliwe. Ten świat był tak inny, tak daleki. „Bądź naturalna, nie przesadz z makijażem, nie kłam” – przed egzaminem wiedziała tylko tyle, ile poradziła sąsiadka. Poszła i od razu wpadła w ręce ówczesnej kierowniczką, pani Krystyny Szymańskiej.

– Na rozmowach kwalifikacyjnych widziała zdenerwowanie na mojej twarzy. Podchodzi i mówi: „W lataniu opanowanie to połowa zwycięstwa”. Tak mi to utkwiło w pamięci, że do dziś stosuję. Kurs skończyłam w październiku. Wydawało mi się, że latanie jest jak pójście na imprezę albo spotkanie towarzyskie.

Potem pani Irmina zrozumiała, że bywa w tym zawodzie niebezpiecznie. Ale w chwili gdy wchodziła na pokład, zapominała o wszystkim. Po prostu wykonywała swoją pracę, a pracę z ludźmi uwielbia. Latanie nauczyło ją, że dyscyplina to podstawa, że spełnianie marzeń to wyznaczanie sobie celów, które trzeba wykonać jak najlepiej, oraz że choćby nie wiem co się działo, trzeba dobrze wyglądać. Dla siebie, nie dla innych.

– W pokoju stewardes, który nazywałyśmy kapciorą, po prawej stronie od wejścia wisiało lustro. Przed każdym lotem stawałam przed tym lustrem i jeszcze detale poprawiałam. Musiało być idealnie. Choć i tak pani Szymańska potrafiła nas skorygować, czasami nawet w sposób trochę publiczny. No i jak tylko temperatura spadła poniżej zera, sprawdzała, czy mamy ciepłe majtki. Najpierw pytała, a potem unosiła spódnicę i patrzyła, kto kłamał. „Co?! Nie ma grubych majtek?! – krzyczała. – Chcemy być chore?! Chcemy iść na zwolnienie lekarskie?! Jazda na dół założyć!”

Wszystko dlatego, że mundury nie były dopasowane do polskiego klimatu. Spódnice z długim rozparkiem z przodu zapewniały komfort w lecie. Zimą dziewczyny marzły.

*

Mundury stewardes to temat kontrowersyjny. Rozmawiam o nich na każdym spotkaniu i na każdym słyszę co innego. Jedne dziewczyny krytykują

kolorowe sukienki, które pojawiły się w latach siedemdziesiątych („Były jednokolorowe: turkusowe, pomarańczowe lub zielone. Nie konsultowałyśmy, jaki kolor wkładamy na lot, wyglądałyśmy więc jak papugi”), inne są zachwycone („Mogłyśmy z nimi dowolnie zestawiać granatowe lub zielone żakieciki, będące częścią umundurowania. Wyglądało to wszystko tak bajecznie kolorowo”). Jedne źle wspominają materiały, z których szyto umundurowanie („mnące się, nieprzepuszczające powietrza”), inne nie zwracały na to uwagi („materiały chyba były dobrej jakości, bo nie pamiętam, by mundury się gniotły”).

Jadę do muzeum na ulicy 17 Stycznia, by raz jeszcze przyjrzeć się tym strojom. To, co pamiętałam z pierwszej wizyty, od razu kłuje w oczy podczas kolejnej – metalowe stelaże, na których wiszą ubrania, wyglądają jak marzanny czekające, aż z pierwszymi promieniami słońca ktoś wrzuci je do lodowatej jeszcze rzeki i zatopi ciągnący się i pokracznie zwisający materiał. Królują uniformy z lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Nie ma tych najstarszych, które nosiły pierwsze stewardesy, nie ma garsonek z lat sześćdziesiątych, brak granatowych sukienek, które dla stewardes projektowała Moda Polska (w dwóch wersjach: biała sukienka do połowy łydki do serwowania potraw w samolocie, granatowa – do przyjmowania na pokład), nie widzę także tych kontrowersyjnych kolorowych kiecek.

By poznać więcej krojów, fasonów i wzorów, przeglądam zdjęcia. Na jednym z zamieszczonych w publikacji wydanej z okazji siedemdziesięciolecia istnienia PLL LOT stewardesa zmienia tablicę z nazwą miejscowości, do której za chwilę odleci stojący za ogrodzeniem samolot. Fotografia pochodzi zapewne z wczesnych lat sześćdziesiątych, bo ten sposób zapowiedzi stosowano do połowy lat sześćdziesiątych, a stojący za siatką samolot to Vickers Viscount, który LOT kupił w 1962 roku. Dziewczyna jest w pełnym umundurowaniu – zapinana pod szyję biała bluzka z kołnierzem wyłożonym na poły dopasowanego żakietu, prosta spódnica za kolano, czółenka na niewysokim obcasie, białe rękawiczki i czapeczka toczeń. W kolejnych latach toczeń zmienia się w dżokejkę z metalowym, stylizowanym żurawiem przytwierdzonym na środku czapki, a spódnica zyskuje długi rozporek z przodu, by łatwiej było wejść do

samolotu.

Do połowy lat siedemdziesiątych obowiązuje jeden mundur na każdą porę roku i kierunek, do którego się leci. W Kairze i w Moskwie dziewczyny noszą więc ten sam wełniany zestaw. Na chłodniejsze dni mają ortalionowe płaszcze, na śniegi gabardynowe palta. Mówią, że dopiero w latach siedemdziesiątych zaczyna się walka o to, by mieć coś lżejszego na zmianę.

– Rzeczywiście zaczęłam walczyć o różnorodność, bo latem nie dało się w tej wełnie latać – potwierdza Anna Solewska.

Ale już w „Skrzydlatej Polsce” z 1963 roku czytam „»Dyktator« mody polskiej, p. Jadwiga Grabowska, opracowała projekt letnich mundurków dla stewardes LOT-u. Kostium uszyty z materiału typu elana-tropic w kolorze »lotowskim« (przydymiony odcień niebieskiego) składać się będzie z krótkiego żakietu bez podszewki i kołnierza, z wygodnej lekko rozfałdowanej spódniczki i białej bluzeczki z teritalu. Do tego bardzo pomysłowa i zgrabna czapeczka w kolorze kostiumu z czerwonymi wypustkami. Komplet uzupełnia »niby-sukienka«, bez rękawów, z kretonu w niebiesko-białe paski z wszytym w talii czerwonym, plastikowym fartuszkiem. Po zdjęciu żakiecika stroik ten będzie służyć jako ochrona bluzki i spódniczki przy podawaniu posiłków»^[61].

Cztery lata później reporterzy tego samego tygodnika składają wizytę w zakładzie krawieckim numer 171 należącym do „stołecznego Wojskowego Przedsiębiorstwa Handlowego. To właśnie tutaj powstają błękitne mundury pracowników LOT-u: zimowe z gabardyny oraz letnie z tropiku” – czytam. I dalej: „Tutejsi krawcy mają w tej dziedzinie bogate doświadczenie, dla samego tylko LOT-u pracują już od 1960 roku, szyjąc po 600 kompletów rocznie. Wykonują także specjalne kurtki futrzane dla pracowników startu oraz płaszcze letnie i zimowe. [...] Obecnie szyje się wyłącznie jednorzędówki, spodnie bez mankietów, insygnia na rękawach są znacznie mniejsze (haftuje się je ręcznie na ciemnogramatowym suknie), a przez to elegantsze, blaszane guziki zastąpiono plastikowymi. LOT-owskie mundury są naprawdę modne i praktyczne w noszeniu»^[62].

Próby ustalenia, kto i kiedy zaczyna dbać o komfort pracy stewardes latających w ciepłe regiony, prowadzą do Grażyny Hase. Była modelka

Mody Polskiej i jedna z czołowych projektantek w PRL-u, która tworzyła uniformy dla LOT-u w drugiej połowie lat siedemdziesiątych, nie potrafi jednak powiedzieć, kiedy pojawił się podział na stroje letnie i zimowe. Opowiada natomiast, jak wyglądał proces ich powstawania.



[A] Nowe modele mundurów stewardes LOT-u zaprezentowane podczas konferencji 22 stycznia 1972 roku

– LOT sam się do mnie zgłosił – mówi, gdy siedzimy w przedpołudniowo pustyj kawiarni w warszawskim kinie Kultura – ale potem trzeba to było

zatwierdzać przez Spółdzielnię Plastyków, bo wtedy wszystkie zgłoszenia musiały się odbywać przez spółdzielnie. Najpierw była akceptacja rysunków, potem szycie, przeszycia i ostateczny odbiór. Ale i tak bez przerwy były problemy. Zbierało się jedno gremium i niby już wszystko zatwierdzało, ale potem było kolejne i zmieniało zdanie. Każda instruktorka miała inny pomysł, ale wszystkie zapominały o funkcji, jaką ma pełnić mundur. Im chodziło tylko o to, żeby ładnie wyglądać.

– Ktoś, kto wymyślał nasze stroje, nie miał pojęcia o lataniu – żaliła mi się kilka miesięcy wcześniej była kierowniczką Solewska. – Tak zwane kierownictwo główne zawsze miało jakiegoś projektanta, który już zorganizował materiał, kolor i krój. Była też narzucona firma, która szyje. Oglądałyśmy kilka propozycji na modelkach i musiałyśmy wybrać. Pamiętam mundurki, które wyglądały jak więzienne. W drobnutkie biało-niebieskie paski, z czapczką. Myśmy tego nienawidziły. Do żakietów była spódnica, która miała szeroki pasek pod biust, więc osoby z brzuszkiem wyglądały koszmarnie.

– Praca przy mundurach jest zawsze taka sama – mówi Grażyna Hase, gdy wspominam o obiekcjach stewardes. – Najpierw trzeba poznać zastosowanie, dopiero potem można projektować. Latałam jako pasażer i wyobrażałam sobie, że obsługa polega na tym, że trzeba coś przynieść, wynieść, zamknąć, więc strój musi być wygodny i nie może się gnieść. Jeśli chodzi o stronę artystyczną, wyszłam od tego, z czym kojarzy mi się Polska. A kojarzyła mi się z tradycjami konnymi.

Zaprojektowała więc dzokejki. Do tego żakiet wcięty w talii, na krótkim odcinku pięć guzików. Dwa rodzaje spódnic: z kontrafałdami i proste. Wszystko z elanobawełny w proporcji tak dobranej, by nie było za gorąco. Kolor? Piękny granat. Całość dopełniały trzy warianty bawełnianych bluzek: w biało-niebieskie paski, w groszki i białe; płaszcz z cienkiego flauszu (rozszerzany, z kapturem) oraz buty: z cholewką i czółenka na niewielkim obcasie.

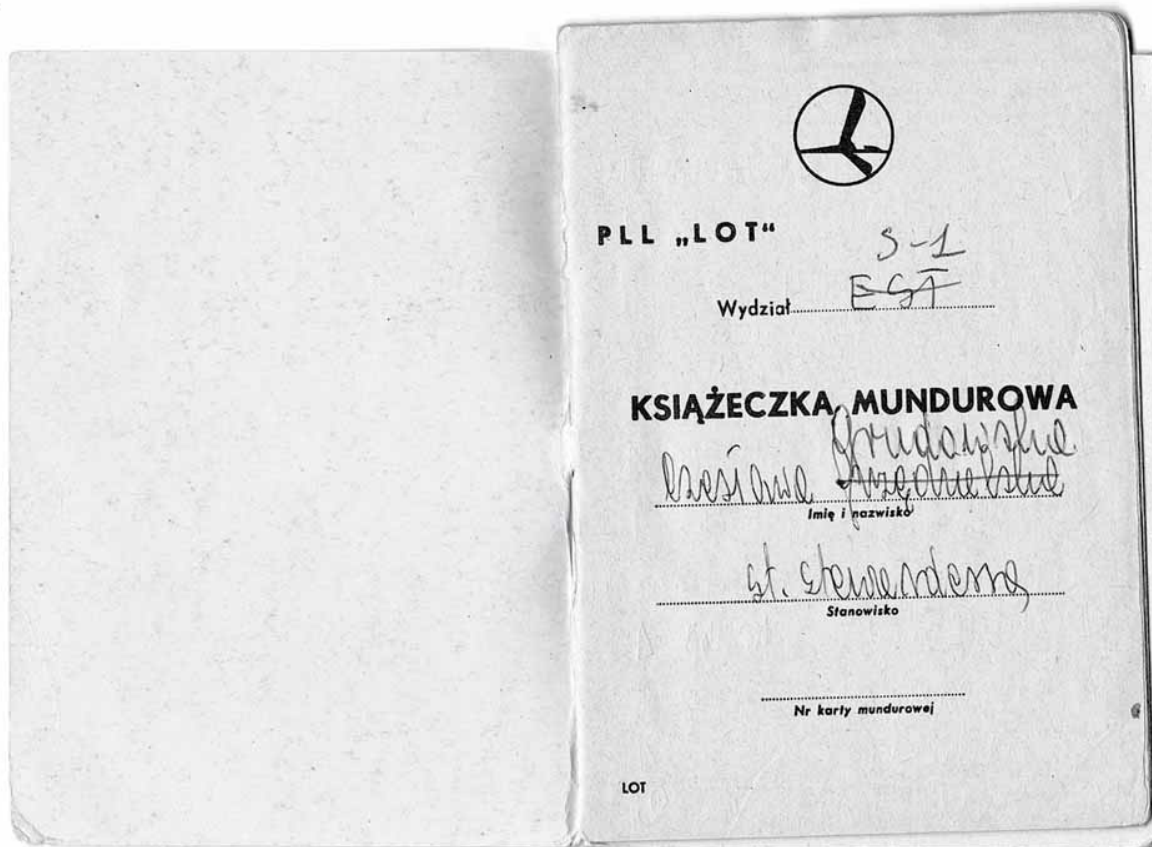
– Pierwsze projekty wykonałam z nadzorem autorskim. Łączyło się to z wyjazdem do fabryk, kupnem tkanin, pilnowaniem całego procesu. Potem LOT miał się trzymać wytycznych, ale wystarczyło, że zaopatrzeniowcowi

nie chciało się znaleźć dobrego materiału, i już było inaczej.

Ubrania się gniotły lub szybko niszczyły, a przecież wszystkie elementy umundurowania miały „termin używalności” wpisany w książeczce mundurowej, czyli dokumencie wielkości starych, kilkustronicowych dowodów osobistych, który posiadała każda stewardesa i który zawierał szczegółowy spis przydzielonej jej garderoby. Skan takiej książeczki dostaję mailem od Bartosza Grudowskiego, syna nieżyjącej już stewardesy Czesławy, która pracowała w latach 1964–1977. Płaszcz gabardynowy, przydzielony jej 8 sierpnia 1968 roku, tracił używalność po dwóch latach (1 sierpnia 1970 roku). Podobnie jak żakiet, spódnica, furażerka i pantofle (wszystkie przyznane w liczbie jednej sztuki). Czas eksploatacji bluzki upływa po roku, szalika po trzech latach. Z pończochami bywa różnie. Sześć sztuk otrzymanych 22 listopada 1970 roku ma być noszone przez osiem miesięcy (do 1 lipca 1971 roku), natomiast te odebrane w sierpniu 1972 roku – aż jedenaście miesięcy. 1 marca 1974 roku w książeczce pojawia się nowość – rajstopy. Sześć par powinno wytrzymać cztery miesiące. Z torby gospodarczej należy korzystać aż do jej zużycia.

– A co pani myślała o stewardesach? – pytam jeszcze Grażynę Hase, bo przypuszczam, że w projektowaniu ubrań pomaga wyobrażenie o ludziach, którzy będą je nosić.

– One chyba czuły się lepsze. Zresztą rzeczywiście były uprzywilejowane. Jeśli wtedy ktoś wyjeżdżał na Zachód, to był to służbowy wyjazd okolicznościowy, a one latały cały czas. Poza tym było wiadomo, że wybierane są atrakcyjne dziewczęta, że prawdopodobnie nieźle zarabiają i że przewożą pełne walizki. Właśnie, przecież te walizki były najważniejsze przy projektowaniu mundurów. Powiedziano, że muszą być duże, co dla mnie było zupełnie niezrozumiałe. Myślałam, że torba podręczna wystarczy, żeby wrzucić coś do spania, kosmetyki i coś do przebrania. Ale duże walizki były potrzebne, bo przemysł wtedy kwitł.



[^] Książeczka mundurowa stewardesy Czesławy Grudowskiej
(primo voto Grzędzielskiej)

L. p.	Sorty odzieżowe	Data wydania	Ilość	Nr kwitu	Termin używalności	Zwrot lub kasacja		Podpis pracownika Sekcji Odzież.
						Nr	Data	
1	Munduronośnik			2100	1.8.68			[Signature]
X	Pianki gob.	8.8.68	1	2101	1.8.69			
X	Kalioł + spodu	-	1	2102	1.8.69			
X	Furcz. dżek	-	1	1406	1.8.69			
X	Pantofle	-	1	1405	1.8.69			
X	Bluzka	15.8.69	1	1092	1.8.69			
X	Gzeliak	20.9.69	1	283	1.8.69			
8	Munduronośnik letnie							[Signature]
X	Bluzka	15.8.69	1	345	1.8.69			
X	Furcz. dżek	8.8.68	1	1406	1.8.69			
X	Pantofle	-	1	1405	1.8.69			
X	Świec. brzo.	-	2	1406				

[^] Książeczka mundurowa stewardesy Czesławy Grudowskiej (primo voto Grzędzielskiej)

Z nieba branie

„Przemyt”, „wyjazdy” i „uroda dziewcząt” – te słowa przewijają się jak mantra, bez względu na to, czy rozmawiam z Grażyną Hase, czy ze statystycznymi Kowalskimi, których pytam o stewardesy w PRL-u. Wszyscy dodają także, że dziewczyny były wyróżnione, bo na wyciągnięcie ręki miały to, o czym miliony Polaków mogły tylko marzyć. Stewardesy nie zaprzeczają, że żyły inaczej niż większość.

– Musiałam być przygotowana, że ktoś mnie zaczepi, rozpozna, bo w latach sześćdziesiątych wzbudzałyśmy bardzo duże zainteresowanie – mówi Anna Janczak. – Czasami wracałam z pracy do domu tramwajem. Zawsze uśmiechnięta, bo uśmiech miałam już wyuczony, i oczywiście w mundurze. „O zobacz! To jest stewardesa. Dotknij pani, będziesz miała szczęście”, mówiły babcie i mamy dziewczynkom. Albo ktoś pytał: „Proszę pani, czy pani mię sobie przypomina?”. „Coś mi pana twarz mówi, ale niech mi pan podpowie”, odpowiadałam standardowo. „Otóż dała mi pani soczek pomidorowy na linii Burgas–Sofia”.

Stewardesy dojeżdżające na Okęcie spod Warszawy opowiadały, że jeśli miały być w pracy na piątą rano, to albo prosiły kogoś z rodziny, by podwiózł je na pociąg, a potem czekały na autobus 114, który co trzydzieści-czterdzieści minut kursował z Centralnego na Okęcie, albo łapały stopa. A okazję najlepiej łapało się w mundurze, bo stewardesę wszyscy chętniej podwozili niż cywilną dziewczynę.

– My to byłyśmy takie trochę księżniczki – słyszę od innej dziewczyny.

– Gdy pierwszy raz poszłam poznać rodzinę mojego przyszłego męża, jego dwunastoletnia kuzynka od razu mnie poznała – wspomina Elżbieta Muszalska. – „Ta pani to jest stewardesą”, powiedziała. Musiała mnie gdzieś wypatrzyć. Przecież ludzie przychodzili na lotnisko oglądać samoloty, pilotów, stewardesy. Na ulicy pokazywali nas sobie palcami i mówili: „O, zobacz, stewardesa”. Było fajnie. Mieszkałam w małej miejscowości pod

Warszawą, w Karczewie, i byłam tam ogólnie znana. Do teraz każdy mi przypomina: „Pani Elu, pani była stewardesą”.

– Byłyśmy elitą, choć nie zarabiałymy wiele – pada w czasie kolejnej rozmowy. – Gdy w Londynie na tranzyście podawało się średnie miesięczne pobory, zawsze wstydziłyśmy się je wpisywać, bo nasza pensja, bez premii, w latach sześćdziesiątych wynosiła około tysiąca złotych. Wpisywałyśmy więc tysiąc, ale bez podawania waluty. Drugie tyle dostawałyśmy w bonach, które wydawało się w restauracji na lotnisku. Jeśli obiad kosztował tam piętnaście złotych, to dla nas, z bonem, siedem. Dla załogi na specjalnym podwyższeniu były wydzielone stoły, przy których nie trzeba było czekać na obsługę. Obok stolika stewardes stała duża palma, mówiłyśmy więc, że idziemy do restauracji „Pod Palmą”. Kelnerzy wiedzieli, że zawsze wpadamy w biegu, więc od razu podchodzili. Ale czasami nie było nawet czasu, żeby zjeść. Wtedy bony wymieniało się na soki, kawę albo herbatę w sklepiku na lotnisku. Na alkohol niby nie można było, ale i tak udawało się wszystko.

– U nas w domu zawsze były soki. – Wojciech Grudowski, mąż Czesławy, opowiada o tym, jak im się żyło w latach siedemdziesiątych, czyli w czasie gdy jego żona latała.

Siedzimy na balkonie, lato, piękna pogoda. Na stole pełno zdjęć, gazet i wycinków prasowych sprzed pięćdziesięciu lat. Panią Czesławę poznaję dzięki tym fotografiom i opowieściom. Gdy pracowała jako stewardesa, gromadziła materiały prasowe, w których pojawiało się jej nazwisko (wystarczyło na przykład, że została wymieniona wśród pracowników będących na pokładzie uprowadzonego samolotu, już wycinała i zachowywała fragment gazety). Jej twarz zdobi również okładki wewnętrznych wydawnictw LOT-u, pojawia się w „Skrzydlatej Polsce”, a także na okładce magazynu „Die Freie Welt” („Wolny Świat”).

– Mama mówiła, że to były zdjęcia, na które zgodziła się fotografowi LOT-u, żeby zrobił tak dodatkowo – mówi Bartosz Grudowski, który przyniósł te wszystkie dokumenty. – Nie wiedziała, że będzie próbował je sprzedać do jakiejś publikacji. Ale któregoś dnia koleżanki zobaczyły jej twarz na okładce NRD-owskiej gazety, od razu kupiły kilka egzemplarzy i jej przywiozły.

„Die Freie Welt” pisał przede wszystkim o życiu i kulturze Niemieckiej

Republiki Demokratycznej, zamieszczał teksty ideologiczne oraz materiały z zaprzyjaźnionych państw. Twarz pani Czesławy znalazła się na okładce numeru z 4 grudnia 1965 roku. Twarz pięknie radosna. Z filuternym uśmiechem, blond grzywką opadającą na prawe oko i pieprzykiem na lewym policzku. Połączenie Marilyn Monroe i Cameron Diaz. Na odwrocie zdjęcia, którego oryginał oglądam u państwa Grudowskich, pieczętka fotografa:

Władysław Pawelec
Warszawa 40,
ul. Mostowa 22 m
tel.: 31-41-33

Po spotkaniu, gdy jak zawsze porządkuję zebrany materiał, sprawdzam nazwiska, daty, tytuły, które przewinęły się podczas rozmowy, okazuje się, że Władysław Pawelec (1923–2004) jest uważany za prekursora fotografii erotycznej w Polsce. W 1964 roku dopiero zaczynał swoją przygodę z fotografią artystyczną (wcześniej pracował w przemyśle farmaceutycznym). Zdjęcie pani Czesławy wykonał w 1965 roku.

Ale jeszcze siedząc na balkonie, pytam pana Wojciecha, czy rodzina żony, która – jak przed chwilą opowiadał – posiadała olbrzymie gospodarstwo na Polesiu, nie miała jej za złe, że została stewardesą.



[A] W Atenach stewardesy kupowały między innymi metaxę. Po lewej Czesława Grudowska

– A skąd! To był taki okres, że ludzie raczej się tym szczycili. Bo wiedzieli, że to jest najlepsza praca, jaką młoda, ładna, a przede wszystkim inteligentna dziewczyna może sobie wymarzyć. Wszystkie rzeczy, które ty miałeś, to dzieci normalne nie miały – pan Wojciech zwraca się do swojego czterdziestodwuletniego syna – nawet w Peweksie tego nie było wtedy. Mama kupowała ci na przykład śliniaczki piękne czy kombinezony na zatraski. Wózek ci przywiozła, potem specjalny fotelik do samochodu, w którym cię sadzałem, przypinałem pasami i jechaliśmy po nią na lotnisko.

*

– Stewardesy po locie wychodziły poza kolejnością – to już pan Wojciech mówi do mnie. – Bały się celników, bo zawsze czymś handlowały. To był ich dodatkowy zarobek, bo samej płacy nie miały wysokiej. Nawet gdy po latach Czesia została szefową pokładu i dostawała prowizję ze sprzedaży Baltony

w czasie lotu, musiała dorabiać. W Supersamie przy placu Unii Lubelskiej, w skupie towarów zachodnich, sprzedawaliśmy brandy, koniaki czy soki, które przywoziła z rejsów. No i kupa dobrych rzeczy zawsze była w domu. Sery holenderskie albo francuskie, kawior, różne wędliny. Cała rodzina przychodziła i próbowała.

Te smakołyki to jedzenie, które stewardesy wyniosły z pokładu. Wynosiły, ale nie zabierały pasażerom. To ważne. Przed lotem catering zapewniał zawsze tyle posiłków, ile było miejsc w samolocie, bez względu na to, ile osób rzeczywiście leciało. Często zdarzało się, że w siedemdziesięciosobowej maszynie podróżowało pięćdziesięciu pasażerów. Po każdym locie wszystko, co nie zostało zjedzone, należało wyrzucić, bo port, do którego się docierało, zapewniał posiłki na kolejny rejs, a przepisy mówiły jasno, że żaden posiłek nie może zostać powtórnie podany. Straszne marnotrawstwo w komunistycznym kraju, gdzie są ciągle braki w zaopatrzeniu. Tym bardziej że każdy „lunch box”, taki przygotowany zestaw, wypełniony był serem, szynką pokrojoną w plasterki, zrazikami wołowymi. To z Polski. Bukareszt dawał tłuste, pikantne wędliny, Ateny sałatki z serem feta, Moskwa kawior, a w pierwszej klasie nawet sarninę i łososa. Stewardesy brały więc rzygałki (torebki papierowe wyścielone folią, przygotowane na wypadek, gdyby pasażerowie mieli problemy żołądkowe) i pakowały to, czego podróżni nie zjedli. A potem zabierały do domu lub dzieliły się z celnikami, bo prezenty zapewniały ich przychyłość.

- Wędlin u nas w domu nigdy się nie kupowało.
- Ulubiona szynka mojego synka to była szynka lotowska.
- Cola i jakiś tonik zawsze stały w szafce.

Tak mówią dziewczyny, wspominając lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte. I dodają, że w ich domach często był także kawior, przywożony z trasy z Nowego Jorku lub z Moskwy.

Pozyskanie kawioru wymagało strategii. Jedna dziewczyna była oddelegowywana do service space, czyli specjalnej kabiny, w której stały wózki z jedzeniem. Brała plastikowe kubki. Zawsze pięć, bo tyle stewardes latało na ile-62, i z każdej porcji łyżeczką zbierała trochę kawioru, tak żeby nikt nie zauważył. W ten sposób uzyskiwała pięć dużych porcji, które

zabierało się do domu. Tego, co zostało, pasażerowie i tak nie zjedli, bo większość w ogóle nie wiedziała, czym jest kawior.

– To nie była kradzież. To było wynoszenie tego, co zostało. Gdybyśmy my nie wzięły, zabrałby catering – podkreśla Anna Solewska, a wszystkie pozostałe dziewczyny mówią dokładnie to samo. – Zresztą nie tylko Polki zabierały nietknięte resztki z pokładu – dodaje Solewska. – Na lotach do Frankfurtu załoga była mieszana, nad pasażerami czuwały i Polki, i Niemki. Któregoś dnia robię odprawę na okoliczność tego wspólnego latania i mówię dziewczynom, że nie ma pakowania. Żadnych serów (a te trójkątne, niemieckie, zawsze się brało). Nic. Nawet banana. „Jak to, wszystko do śmieci?”, nie mogą uwierzyć. „Tak, wszystko do śmieci. Najwyżej ludzie z cateringu wezmą. Nie chcę, żeby Niemki wiedziały, co my tu robimy. Zachowajcie godność!” Po jakimś czasie sama lecę takim wspólnym rejssem. Wracamy z Frankfurtu do Warszawy. Stewardesy to dwie Niemki i dwie Polki. Dziewczyny zaczynają sprzątać. To, czego nie zjedli pasażerowie, wyrzucają do kontenerów, a Niemka zbiera wszystko do swojej reklamówki. „Co robisz?!”, pytam ją. „Jak to co? Pakuję. Przecież to jest czyste, nietknięte przez nikogo jedzenie. To się nie może zmarnować”. Załamałam się wtedy. One robiły dokładnie to samo co my, choć mogły to wszystko w sklepie kupić. Ta Niemka była z RFN, nie z NRD. Prawdziwa, bogata Niemka, a serek też zabierała. Myślę więc, że to jest takie przywiązane do zawodu. Widzisz, że coś się marnuje, to bierzesz. Dopóki się czegoś ekstra nie wynosiło, było OK.

*

– We wtorki i piątki był bazar obok podparyskiego lotniska Le Bourget. Walczyło się, żeby lecieć w ten dzień, żeby wyjść na chwilę na targ, do miasta – opowiada jedna ze stewardes. – Zawsze jedna dziewczyna musiała zostać w samolocie, ale mówiła pozostałym, co mają jej przynieść. To były bardzo przyziemne sprawy, ale wtedy bardzo ważne. Podpaski się kupowało, bo w Polsce nie było. Pudła podpasek woziałam. Wymieniałyśmy się podpaskami, dyskutowałyśmy, które są lepsze, obdarowywałyśmy znajome podpaskami. Podpaski to był luksus. Pani sobie wyobraża, godzinny postój

w Zurychu, a my zdążyliśmy wyskoczyć do sklepu w mieście, zrobić zakupy i wrócić. Biegiem, spocone, ale dawałyśmy radę. A wszystko dlatego, że w mieście było taniej niż na lotnisku.

Po jakimś czasie dziewczyny doskonale wiedzą, gdzie co można dostać. Kosmetyki Max Factora i kawę nescę kupują w Londynie, buty i złoto w Kairze. Pieniądze wymieniają w Wiedniu. W Brukseli jest strasznie drogo, tam nie kupują nic. We Frankfurcie zaopatrują się w leki.

*

– Jak leciałam na Frankfurt, zawsze ktoś na mnie czekał – opowiada stewardesa, która chce pozostać anonimowa. – Zdesperowane matki, zapłakane żony, biedne kobieciny z cudem zdobytymi dolarami. Stali przy bramkach, którymi przechodziliśmy, dawali receptę, pięć dolarów, bo tyle średnio kosztowały lekarstwa, i prosili: „Niech mi pani to przywiezie”. Bo w Polsce w latach siedemdziesiątych trudno było dostać niektóre leki. Jeśli lekarz wiedział, że ktoś może zdobyć leki z zagranicy, przepisywał je. A Frankfurt był świetnym lotem na zakupy.

Leciało się o dziewiątej trzydzieści pięć, o czternastej dziesięć wracało do Warszawy. Pod lotniskiem centrum handlowe. Między przylotem a odlotem półtorej godziny.

– Wypuszczaliśmy pasażerów, przygotowywałyśmy się na przyjęcie kolejnych i biegiem do apteki. Najlepiej ruchomym chodnikiem do transportu podróżnych, bo szybciej. Potem już z górki. Podajesz receptę, dostajesz lek i pędem do samolotu.

We Frankfurcie, oprócz leków, bardzo fajne rajstopy jeszcze były. Były też kolorowe i pachnące kosmetyki, banany, szynka w plasterkach i prawdziwe masło.

– Zawsze miałam wybór: leki albo kosmetyki i jedzenie. Leki wygrywały, bo wdzięczność czekających ludzi nie miała granic. Wciskali pieniądze, całowali, przytulali. Inni wybierali tak samo. „Kup mi rajstopy, bo wszystkie mi się podarły”, proszę któregoś dnia koleżankę, bo akurat nie miałam lotu. „Nie kupiłam – mówi po powrocie. – Ale wiesz, trafiło się zlecenie na lekarstwa, a jeszcze w aptecce była kolejka. Swoje musiałam odstać”. Jeszcze

własne pieniądze dołożyła, ale to też była norma. Ludzie dawali nam dolary, w aptece ceny były w markach i nieraz okazywało się, że te pięć dolarów, które dostałyśmy, to mało, wtedy człowiek wykładał swoje i nie upominał się o zwrot. Wozilo się też krew, bo jej również w Polsce nie było. Kiedyś przywiozłam, zgodnie z instrukcją, zostawiłam w urzędzie celnym i przez kilka dni nikt się po nią nie zgłosił. Wysilek poszedł na marne, a krew pewnie do śmietnika.

*

– Czasem przy bramkach na Frankfurt nikt nie stał – mówi Kasia Przewłocka. – Wtedy po przylocie biegłam kupić banany, pomarańcze, kawałek szynki albo masło. Zakupy zawsze pakowali do plastikowej, przezroczystej torby. Taka torba to był wielki rarytas. Któregoś dnia po powrocie z pracy parkuję przed domem. Jest zima, spod płaszcza nie widać munduru. Po przeciwnej stronie ulicy idzie dziewczyna z wózkiem i widzi te moje banany. „Gdzie je pani dostała!?”, krzyczy i biegnie w moją stronę. „Co jej powiedzieć – myślę – że we Frankfurcie kupiłam?” „Wie pani, już nie ma bananów. Ja je w zupełnie inny sposób zdobyłam”, mówię. „Jak to nie ma? Może jeszcze są. Polecę w kolejkę!” „No nie ma”, odrywam dwa i jej daję. „Zapłacę”, odpowiada i już leci do wózka. Bo i wózek, i dziecko, i torebkę zostawiła po przeciwnej stronie ulicy. „To dla dziecka, niech mi pani nie płaci”. Patrzyła na mnie jak na wariatkę. Pewnie pomyślała, że są skażone, i je wyrzuciła. Albo sama zjadła ze strachu, że dziecku mogą zaszkodzić.

*

– W głowie się nie mieści, co myśmy robiły, żeby przywieźć do Polski banany, ananasy czy pomarańcze z Egiptu – potwierdza Anna Solewska. – „Szmuglujemy jabłka – mówią mi kiedyś dziewczyny, kiedy już jesteśmy w powietrzu, a lecimy do Kairu. – Tam za jabłka straszne pieniądze płacą – dodają. – Mamy po worku dla siebie i jeden dla ciebie. Sprzedasz jabłka, kupisz banany, ananasy i mnóstwo pieniędzy do domu przywieziesz”. Przylatujemy do Egiptu, pasażerowie schodzą z pokładu, ogarniamy samolot

i idziemy na odprawę celną. Każda z workiem jabłek. Celnik otwiera te wory i nie wierzy. „Co to jest? Tyle jabłek nie wolno przewozić!”, krzyczy. „Jak to nie wolno? To co my teraz zrobimy? Przecież my jesteśmy na specjalnej diecie jabłkowej. Nic innego nie możemy jeść”, mówimy jedna przez drugą, bo już w samolocie uzgodniłyśmy, że w razie problemów trzymamy się tego, że przez tydzień musimy jeść tylko jabłka. Gotować, piec, trzeć, smażyć i warzyć. Celnik popatrzył na nas jak na idiotki i puścił. Jabłka sprzedałyśmy, a ostatniego dnia kupiłyśmy kosz cytrusów. Część dla polskich celników, żeby nas na cle puścili, resztę dla siebie.

*

Pierwszy samolot z Warszawy do stolicy Egiptu startuje w poniedziałek 17 czerwca 1963 roku o godzinie jedenastej czterdzieści. Na pokładzie 18^[63] trzy stewardesy: Milada Stoczkowska, Maria Skoczylas i Krystyna Szymańska. „Maszyna ląduje w Wiedniu, następnie w Atenach, by po 8-godzinnej podróży (wliczając w to już dwa prawie godzinne postoje) wylądować w odległym o 3280 kilometrów Kairze. W każdy wtorek odbywa się lot powrotny. Ten najnowszy szlak LOT-u, a jednocześnie najdłuższe jego połączenie międzynarodowe, jest pierwszą po wojnie linią sięgającą poza granice naszego kontynentu. Jej otwarcie oznacza powrót na tradycyjne szlaki polskiej komunikacji powietrznej [...] – pisze „Skrzydłata Polska”. – Dane statystyczne i wieloletnie doświadczenia wskazują, iż nowo otwarte linie mają zwykle w pierwszym okresie swego istnienia pewne trudności ze zdobyciem pasażerów. Połączenie z Warszawy do Kairu okazało się pod tym względem szczęśliwe. Podczas pierwszych trzech rejsów przewieziono 338 osób, przy czym do i z Kairu przewieziono 93 osoby”^[64].

Do Kairu lata się raz w tygodniu, zawsze w poniedziałek. Każda dziewczyna leci więc średnio raz na trzy miesiące. Na pierwszy postój – do Wiednia – zabiera pieniądze zarobione na innych trasach – najczęściej ruble albo leje. Jeśli zostanie złapana, dostanie naganę albo wyrzucą ją z pracy, bo przewożenie waluty jest nielegalne. W Wiedniu biegnie do tranzytu kupić dolary. Do Egiptu leci więc już bogata. W ogóle czuje się tam panią świata. Załogi LOT-u mają tam swoją kwaterę. Mężczyźni śpią na górze, kobiety na

dole, kuchnia wspólna. Do ich dyspozycji jest pomoc domowa, o której mówią „służąca”. Służąca sprząta, jeśli chcą, gotuje albo robi im depilację. Zarabia lepiej niż przeciętny Egipcjanin, choć i tak grosze. Na kwaterze stoi także telewizor. Jest więc luksusowo, mają czas na zwiedzanie i możliwość zarobku.

Zarobek zapewnia przewieszana przez ramię służbowa torebka, która mieści dwie płaskie butelki whisky o pojemności 0,7 litra. Po przylocie do Kairu butelkę sprzedaje się za piętnaście dolarów – mniej więcej tyle, ile w przeliczeniu na dolary wynosi miesięczna pensja stewardesy (bez diety) – i kupuje trzy, cztery pary butów, które po przemyczeniu do Warszawy legalnie wstawia się do komisu na Chmielnej albo na Brackiej. Po tysiąc złotych za parę. Obuwie nie nadaje się na polskie warunki, ale idzie jak woda. Bo w Polsce Ludowej buty są albo czarne, albo białe, albo brązowe, a w Egipcie czerwone, zielone, niebieskie. A na kolor jest szzał. Niektórym dziewczynom wystarcza jedna wstawiona do komisu para, inne potrzebują dziesięciu. Te, które poprzestają na jednej, mówią, że przemykanie jest trudne, te, które potrzebują więcej – bawią się nim. W zabawie pomaga służbowa torba. Tym razem duża, na bagaż, która mieści dokładnie dziewiętnaście butów, czyli dziesięć par bez jednej sztuki. Dziewczyny wożą buty na zmianę. Raz torbę wypycha jedna, raz druga. Po przejściu przez cło dzielą się po połowie, każda wstawia do komisu pięć par, każda zarabia pięć tysięcy złotych. Zdarza się, że celnicy łapią tę, która przemyca jednego buta. A but to towar, który podlega ocleniu, ale tylko w parze. Gdy pary nie udaje się znaleźć, wkracza do Polski bezkosztowo.

W latach siedemdziesiątych handel alkoholem napotyka w Kairze niespodziewaną przeszkodę w postaci przedstawiciela placówki LOT, który przez jakiś czas odbiera i sprzedaje przywożony przez załogi trunek. Gdy lotowcy sami znajdują rynek zbytu, mniejszy zarobek rozbudza podejrzliwość przedstawiciela. Prawdopodobnie to od niego egipscy celnicy dowiadują się o przemycie i nasilają kontrole. Zamiast w alkohol Polacy zaczynają więc inwestować w metale szlachetne, bo nielegalny handel złotem jest prosty. W Warszawie kupuje się tombakowy pierścionek, wkłada na palec i przy opuszczaniu Polski wpisuje do ewidencji wywożonych

przedmiotów. Po przylocie do Kairu Egipcjanie sprawdzają każdy bagaż. Szukają alkoholu i papierosów. Złoto ich nie interesuje, ale na wszelki wypadek inwentaryzują posiadane przez stewardesy pierścionki.

Stewardesy doskonale wiedzą, że w Kairze każdy tombak świeci się jak złoto. Mają więc sprawdzone miejsca na zakupy. I to nie u Arabów, tylko u trzech ormiańskich braci z Bejrutu, którzy ufają dziewczynom jak siostrze. Gdy któraś potrzebuje biżuterii na przyjęcie, pożyczają jej kolbę, potem w ramach siostrzanej wdzięczności stewardesa kupuje pierścionki, łańcuszki, wisiorki, bransoletki, kolczyki. Nieważne co, ważne, by było złote. Na złoto egipscy celnicy stają się uważni dopiero przy wyjeździe. Ale i na to jest sposób. Kupiony w Polsce, zgłoszony przy przekraczaniu granicy tombakowy pierścionek z oczkiem z tandetnego szkiełka zastępuje się złotym ze szlachetnym kamieniem. Tombak łąduje w koszu, złoto na palcu. Pierścionki wieszają się także na łańcuszku, łańcuszek na szyi. Wszystko to dynda na biuście, więc łapie się to dyndalstwo i przerzuca na plecy. Jeśli celnicy wezmą na osobistą, pierścionki bezwstydnie majtające na gołym grzbiecie gwarantują solidną karę finansową i czasowe zawieszenie w pracy. Po egipskich celnikach polscy, ale o nich należy myśleć znacznie wcześniej, bo w ojczyźnie ważne jest budowanie relacji, a więzi najłatwiej budować rajstopami, jogurtami, belką materiału, sokami wyniesionymi z pokładu czy butelką dobrego alkoholu. Celnicy pamiętają wtedy, że stewardesa chce mieć coś z życia, i przymykają oko na zsuwający się z palca pierścionek. Kurczowo trzymają się jednak zasady przekazywanej na kursach: „Możecie jeść łyżeczką, ale nie chochlą”. Choć czasami nie godzą się nawet na łyżeczkę.

Największy postrach wzbudzał Kosor. Stewardesy, mówiąc o nim, zawsze używają tego przezwiska. Twierdzą, że był bezwzględny, nie przepuścił nikomu, każdego wykosił na cle. Ale czasami nie miał podstaw do koszenia, bo na lotach do Kairu można zarobić także na rzeczach, które nie podlegały ocleniu. Na przykład na kwiatkach. Stewardesa, która o nich opowiada, prosi o anonimowość. Niech będzie więc Beatą – mieszkającą w Warszawie, po prawej stronie Wisły. Spotykamy się u niej w mieszkaniu.

– Gdy wracam z lotu, mąż pyta: „Co ty tam znowu nawiozłaś?” –

wspomina sytuację sprzed czterdziestu lat. – „Róże. Przejdź się po kwiaciarniach, może sprzedasz”. Bo my już nie wiedziałyśmy, co z tego Kairu wozić, i któregoś dnia, a był to chyba 2 albo 3 grudnia, na pewno przed Barbórką, ktoś mówi, żeby wziąć do Polski kwiaty. Cięte róże. Trzeba było kupić trzysta sztuk. Inaczej nie sprzedawali. Ale pakowali wszystko do pudeł. Mąż bierze pudło i idzie na obchód po kwiaciarniach. „Może chce pani kupić róże?”, pyta kolejnej kwiaciarki. „Kupię. A ile pan ma?” „Trzysta”. „To poproszę dziesięć”. Jedna kwiaciarka rozbija bank i bierze pięćdziesiąt, ale nie daje pieniędzy. Każe przyjść kolejnego dnia. Mąż jeszcze chwilę chodzi, nic nie sprzedaje i wraca do domu. Łącznie upłynnia sto sztuk i zarabia tyle, że koszty zakupu i przewozu zwracają się z nawiązką. Róż nie ma gdzie trzymać, wyrzucamy je więc na balkon. W nocy przychodzi mróz i wszystkie ścina. Kolejnego dnia małżonek idzie odebrać pieniądze. „Z nieba mi pan spadł! Ma pan jeszcze te kwiaty?”, pyta kwiaciarka. „Mam, ale leżały na balkonie. Przymroziło je. Nic z nich nie będzie”. „O to niech się pan nie martwi, tylko niech pan przyniesie”. Zaniósł. Wszystkie wzięła i dobrze zapłaciła. Widać, musiał ktoś ważny albo znany umrzeć i zamówienie na kilkanaście wieńców dostała.

*

– Ale i tak największe pieniądze zarobiłam na początku swojego latania – kontynuuje pani Beata. – Przychodzę kiedyś na lot do Helsinek i słyszę, że dziewczyny spiskują za szafkami w kapcie: „Myślisz, że Beata to porządna dziewczyna?”. „Tak, myślę, że tak”. Na głos gadają, żebym wiedziała, że to o mnie. Nagle jedna woła: „Beata, chodź no tu za budkę”. A „chodź za budkę” znaczyło „chodź się schować za szafkę, bo mamy ci do przekazania tajemnicę albo mamy do ciebie interes”. To było jeszcze w starym porcie, a właściwie baraku stewardes na ulicy 17 Stycznia. Miałyśmy tam małe pomieszczenie – pokój z umywalką, bez łazienki, z dwoma krzesłami, kanapą i szafką, czyli budką. „Beata, co ty na to, by dolatując do Sztokholmu, w jednym kontenerze zamknąć cały alkohol i papierosy, a drugi zostawić pusty?”, pytają. Serce mi mocniej zabiło, bo wiedziałam, że to nielegalne.

Połączenie do Sztokholmu LOT otwiera we wtorek 9 lipca 1946 roku. Jest to trzecie miasto europejskie, do którego dociera polski przewoźnik. Trasa działa niecałe trzy lata, do 1949 roku. W 1964 roku rusza ponownie^[65]. Samoloty kursują na linii Warszawa–Sztokholm–Helsinki. W Helsinkach nocowanie i powrót (przez Sztokholm) do Warszawy. W Szwecji obowiązuje częściowa prohibicja. Wódka i papierosy są więc szalenie drogie. A na pokładzie jest dużo i wódki, i papierosów, bo na każdy rejs zagraniczny zabiera się Baltonę w metalowych skrzyniach.

– Dolatując do portu, skrzynie z Baltoną należało zamknąć, bo w czasie postoju handel nie mógł być prowadzony – wyjaśnia pani Beata. – Poza tym na pokład wchodziła załoga portu ze świeżym cateringiem, więc zamknięcie zabezpieczało towar przed kradzieżą.

Tym razem miało być inaczej. Przed lądowaniem w Sztokholmie cały alkohol i papierosy stewardesy przekładają do jednego kontenera, drugi zostawiają pusty. Przychodzi Szwed z cateringiem, pyta, co zabrać. Pokazują pełną skrzynię i odwracają się, by mógł sięgnąć po kluczyk, który odłożyły w umówionym miejscu. Po chwili mężczyzna wraca, zostawia skrzynię i znika. Dopiero w połowie drogi dziewczyny liczą pieniądze.

– Pamiętam, że to były niesamowite kwoty – wspomina pani Beata – ale wiedziałyśmy, że jak nas złapią, to albo wsadzą do szwedzkiego więzienia, albo wywalą z pracy. Taki handel można więc było raz, góra dwa razy w życiu zrobić.

*

Zdecydowanie spokojniej robiło się interesy na linii Warszawa–Nowy Jork. Większość osób, z którymi rozmawiałam, potwierdza, że był to jeden z najlepszych szlaków zarobkowych.

Regularne połączenia do Nowego Jorku LOT uruchamia 16 kwietnia 1973 roku, ale swoje biuro w tym mieście ma już w latach sześćdziesiątych. „Skrzydłata Polska” z 1963 roku tak opisuje usytuowanie placówki PLL LOT przy 11 West 42nd Street. „Mieści się ona przy skrzyżowaniu znanej na całym świecie Piątej Alei (Fifth Avenue) z 42. Ulicą. Miejsce to przypomina

trochę skrzyżowanie naszej Marszałkowskiej z Alejami Jerozolimskimi; podobne światła regulacji, tylko znacznie większy ruch, bogatsze wystawy sklepowe, dużo wyższe wieżowce i typowe dla Nowego Jorku drapacze chmur. W odległości kilku bloków z okien biura widać metalicznie połyskującą w słońcu iglicę najwyższego na kontynencie amerykańskim gmachu Empire State Building”^[66].

W 1963 roku skrzyżowanie Marszałkowskiej z Alejami Jerozolimskimi dopiero zaczyna przybierać znany nam dziś wygląd. Buduje się Rotunda PKO, która w całej krasie objawi się w 1966 roku. Nie ma hotelu Forum (zacznie powstawać w 1972 roku), nie ma ronda (będzie budowane w latach 1969–1970). W ramach realizacji założenia Ściana Wschodnia powstają domy towarowe Wars, Sawa i Junior. Nie ma reklam, bo nie ma ich gdzie powiesić. Od prawie dziesięciu lat stoi Pałac Kultury i Nauki, jeszcze jasny, niemal biały, bo nieskażony spalinami z nielicznych jeżdżących po ulicach samochodów.

Tymczasem w Nowym Jorku niedaleko 42. Ulicy swoją siedzibę ma Andy Warhol.

– Czuję się tam jak człowiek ze wsi, który pierwszy raz przyjechał do miasta – opowiada Kasia Przewłocka, gdy jak zwykle rozmawiamy przez Skype’a. Kasia mówi po polsku z lekkim akcentem angielskim, czasami szuka polskich słów w pamięci. – Po liceum przez miesiąc pracowałam jako *au pair* w małym angielskim miasteczku w hrabstwie Kent, potem już jako stewardesa byłam w Atenach. Nowy Jork to było trzecie miejsce na Zachodzie, do którego polecałam. Miałam dwadzieścia dwa lata. Szefowa pokładu trzydzieści siedem i już kończyła latanie, bo od trzydziestego ósmego roku życia stewardesy kierowano wtedy do służby naziemnej.

Nowy Jork był także jednym z wielu portów, w którym polskie załogi się wymieniały. Gdy grupa, która spędziła w mieście przynajmniej czterdzieści osiem godzin od przylotu, ruszała do Warszawy, nowo przybyli wchodziłi na kwaterę. Zazwyczaj było to pięciu mężczyzn: pilot, drugi pilot, nawigator, mechanik, radiooperator, i pięć kobiet: szefowa pokładu, druga, dwie bardziej doświadczone dziewczyny i młodsza. Na kwaterze załoga kokpitu zajmowała parter i pierwsze piętro, stewardesy piętro ostatnie. Miały do dyspozycji trzy

sypialnie, kuchnię i łazienkę. Szefowa dostawała swój pokój, pozostałe dziewczyny mieszkały parami.

*

– Muszę jechać na Manhattan, na Times Square, zobaczyć te drapacze chmur, ten Empire State Building, powtarzałam od razu po przylocie – wspomina Kasia. – Dziewczyny nic nie odpowiadały.

Widziały już te miejsca i były zmęczone. Spędziły prawie dziesięć godzin w powietrzu, wcześniej każda musiała dojechać na Okęcie, być w pełnej gotowości na godzinę przed odlotem, ogarnąć samolot po przylocie, a potem dojechać na kwaterę. Szesnaście godzin na nogach i sześć godzin zmiany czasu.

– Ale ja nie mogłam usiedzieć – mówi Kasia. – Poszłam sama, jak wariatka, która złapała wielki haust wolności i która jeszcze nie czuje, jak ta wolność ją otumania.

Załogi LOT-u rezydują w Bayside, części Queens położonej blisko prestiżowej dzielnicy Great Neck, około dwudziestu kilometrów od lotniska JFK, na które lata LOT. Manhattan od Bayside dzieli trzydzieści kilometrów.

– Wsiadam z metra na Times Square, a tam hałas, żółte taksówki, ludzie z dziwnym akcentem. Ktoś trąbi, ktoś krzyczy, ktoś biegnie. Miasto jest przeogromne. Pytam pierwszą napotkaną osobę, jak dojechać do Empire State Building. Wjeżdżam windą na samą górę, obchodzę Times Square, idę do Tiffany’ego, zobaczyć to, co znałam z filmu *Śniadanie u Tiffany’ego*. Robię zdjęcia i jestem najszczęśliwsza na świecie. Wracam padnięta o dziesiątej wieczorem, a dziewczyny przerażone, że młoda, głupia sroka się zgubiła, a one będą miały problemy. „Już dobrze, już cicho – mówię – teraz idę spać, jutro odpoczywam”. „Nie, nie, kochana. Jutro to my idziemy do pracy”, słyszę. „Do jakiej pracy?” „Wstajesz rano, jesz śniadanie i idziesz z nami. Pokażemy ci, co się robi w Nowym Jorku, żeby zarobić”. W kuchni czekał na nas prowiant zostawiony przez wyjeżdżających. Starcza na kolację i śniadanie kolejnego dnia. „Chcesz sobie kupić samochód?”, pytają dziewczyny przy śniadaniu. „Pewnie, że chcę!”

Za każdy dzień pobytu w Stanach stewardesy dostają dwanaście dolarów

diety. Zazwyczaj są tu trzy dni, co daje trzydzieści sześć dolarów. Zrzucają się na śniadania, obiady i kolacje. Każda po dwa dolary dziennie. Po składce zostaje im więc trzydzieści dolarów, czyli niemal miesięczna pensja. Jeśli kapitan jest wyjątkowo miły i zaprosi je na kolację, jeszcze zaoszczędzą. Im męskich załóg zapraszać nie wypada. Tych pieniędzy nie zabierają do Warszawy. Jadą z nimi na Dolny Manhattan. Times Square, Empire State Building, piękne i czyste ulice Górnego Manhattanu zostawiają za plecami. Przed nimi dzielnica handlowa.

„Nic nie mów. Nic się nie dziw – instruują koleżanki Kasię w autobusie – po prostu kupisz ubrania. Najlepiej džinsy, ale może też być tiul albo bouclé. Przylecisz do Polski i od razu sprzedasz. Za towar zapłacą ci w złotówkach. Złotówki wymienisz na dolary. Przylecisz do Nowego Jorku, oszczędzisz z diety, dołożysz z tego, co zarobiłaś na poprzednim rejsie, kupisz ubrania i sprzedasz w Polsce. W rok uzbierasz na nowego malucha”.

„O, znowu pani z kraju przyjechała. Jaka pogoda w kraju?” – pyta właściciel sklepu, do którego właśnie wchodzi. Uśmiecha się czarnymi oczami i gładzi długą brodę. Pyta po polsku, prawie bez akcentu. „Proszę, proszę, już przygotowałem. Proszę wybierać” – mówi, rozkładając na blacie džinsy, rajstopy, bele materiału.

Wszystkie już dawno niemodne w Stanach, najtańsze z najtańszych, ale po przebyciu ponad siedmiu tysięcy kilometrów, na polskiej ziemi zyskają nowe życie. Dżinsy będą dumnie opinać pośladki modnie ubranych dziewcząt, rajstopy zniosą kolejne reperacje, materiały świetnie zaprezentują się na letnich sukienkach, a lekko znoszone pozwolą się przerobić na dziecięce ubranka, potem na ściereczki do naczyń, aż w końcu wylądują na podłodze. Zeszmacą się, ale będą wykorzystywane do przetarcia ostatniego włókna. W Polsce Ludowej brakuje nie tylko leków, butów, podpasek, bananów, kawy, słodyczy, lecz także tkanin, o czym na łamach „Zwierciadła” w rubryce „Książka życzeń i zażaleń” informują czytelniczki. Na przykład Anna Z. w wydaniu z 10 czerwca 1976 roku pisze: „Od dłuższego czasu panuje na świecie moda na bawełnę. Panuje i u nas, w tym sensie, że poszukujemy bawełny, bo chcielibyśmy z niej szyć różne letnie sukienki i bluzki, i plażówki, i bieliznę pościelową. Niestety te życzenia trudno

zrealizować. Tkanin bawełnianych są tak znikome ilości i oczywiście w tak małym wyborze wzorów i rodzajów, że nie ma mowy, aby można było coś z tego uszyć”^[67].

Redakcja rozumie i odpowiada: „Nie jest to pierwszy list na temat braku tkanin bawełnianych. Czytelniczki podkreślają też pogorszenie się wzornictwa. Np. nie uświadczysz zupełnie drobnych wzorków na ciemnym tle – różnych »łączek« itp., ogromnie lansowanych na letnich sukienkach w stylu wiejskim. Sytuacji nie rekompensuje fakt, że pojawiło się trochę teksasu różnego gatunku. Niestety nie ma jeszcze tego klasycznego teksasu o specjalnym skręcie nitki niebiesko-białej, co powoduje niezbędną w tym stylu wycieralność. Tu warto przytoczyć ciekawe spostrzeżenia, a mianowicie ekspedientki zapytywane przez młodych ludzi z nadzieją w głosie: czy to teksas wycieralny? – odpowiadają nieomal oburzone: ależ skąd! Ale wróćmy jeszcze do bawełnianych tkanin sukienkowych [...]. Mamy nadzieję, że Zjednoczone Przedsiębiorstwo Przemysłu Bawełnianego wyjaśni, dlaczego produkcja nie nadąza za modą, chociaż kiedyś ją wyprzedzała”.

*

Przedsiębiorstwo nie wyjaśnia, a stewardesy robią interes. Przywieziony ze Stanów materiał sprzedają i rodzinie, i krawcowym, szyjącym w warszawskich pawilonach przy Hali Mirowskiej (mieszczą się tam inicjatywy prywatne). Z opowieści Kasi Przewłockiej i innych dziewczyn wynika, że proces sprzedaży materiału wyglądał mniej więcej tak:

Krawcowa rozgląda się po zapleczu – bo to nigdy nic nie wiadomo – i wręcza plik banknotów.

„A kiedy pani jedzie znowu?” – dopytuje.

„Za dwa tygodnie” – odpowiada stewardesa i już ściska w dłoni siedem tysięcy złotych. Równowartość swoich kilku miesięcznych pensji.

„To przywieź mi, kochana, jeszcze taki materiał. O tu mam kawałeczek, najlepiej w taką drobną »łączkę«, co to teraz wchodzi w modę. Pieniądze mam, to i na ten materiał dam. No, niechże pani weźmie”.

*

– Na początku pracy dopiero wchodziłam w ten system, potem już wiedziałam, co trzeba robić, żeby w komunizmie zarobić – usłyszę od jednej z rozmówczyń. Inne dodają, że po kilku miesiącach orientują się, że bardziej dochodowa od Warszawy jest Moskwa, bo w Moskwie idzie wszystko. Wystarczy rozłożyć towar na łóżku w pokoju hotelowym, od razu zjawia się stado etażowych i kupują: dzinsy, materiały, kosmetyki, lakiery do paznokci. Płacą gotówką, kawiozem lub spirytusem, który zabiera się potem do Nowego Jorku i sprzedaje czasami już na kwaterze, bo ludzie wiedzą, kiedy załogi się wymieniają. Jeśli na kwaterze nie rozbiorą, kupuje pan Andrzej z Żydowa, bo Lower East Side, na które polskie załogi regularnie kursują handlować, nazywają Żydowem. Poprawność polityczna nie istnieje. Także w stosunku do czarnoskórych. Kiedy stewardesy z rozbawieniem opowiadają anegdotki o ciemnoskórych podróżnych, którzy nie mówili po polsku, moje przekonanie, że dzięki wyjazdom odcinały się od stereotypowego myślenia, które pomagało porządkować świat większości Polaków, leży w gruzach.

*

Oprócz kawioru, spirytusu i tiulu dziewczyny świetnie zarabiają na koszulkach Lacoste, ale to już w Taszkencie i nieco później, bo na początku lat osiemdziesiątych. Koszulki kupuje się za siedem dolarów w Bangkoku, upycha ile wlezie do torby i zawozi do Rosji. Płacą tam po dwadzieścia dolarów za sztukę i jeszcze wydzierają je sobie z rąk. Wychodzi z tego nawet i kilka tysięcy dolarów na czysto. Stambuł też jest rewelacyjny. Tam z kolei kupuje się kozuchy, skóry i złoto. Na jednym locie zarabia się około dwustu pięćdziesięciu dolarów. Kilka razy słyszę, że jeśli ktoś dobrze handlował, przez kilka miesięcy nie fatygował się po odbiór wypłaty. Ale im lepszy handel, tym większy strach, że będzie donos, bo na potknięcie czyhali i celnicy, i donosiciele. Jedni i drudzy byli nieprzewidywalni. Jedni mogli być drugimi.

– Raz poszedłem na całość – opowiada emerytowany pilot, gdy popijamy herbatę w jego podwarszawskim domu. Wcześniej obejrzelśmy pamiątki

lotnicze, kolekcję kilkudziesięcioletnich koniaków i ustaliliśmy, że nie ujawnię jego tożsamości. – Żadna stewardesa by się nie odważyła i nie uwierzyła, gdyby wiedziała, co przewiozłem. Żona, gdy się dowiedziała, dostała trzęsawki ze strachu, ale potem była ze mnie dumna.

W latach siedemdziesiątych belka tiulu w Polsce kosztuje dwadzieścia osiem tysięcy złotych. W Stanach płaci się za nią pięć dolarów, czyli gdzieś około pięciuset złotych, bo dolar chodził wtedy na czarnym rynku po około osiemdziesiąt–sto dwadzieścia złotych. Średnia miesięczna pensja pilota to było jakieś trzy i pół tysiąca złotych.

– Jak się z żoną poznaliśmy, powiedziałem jej na wstępie: „Zbuduję dla nas dom”. „Skąd ty, biedaku, tyle forsy weźmiesz?”, odpowiedziała. Pożyczyłem. Pięćset tysięcy. Wierzyciel powiedział, że mogę oddawać w ratach, ale zmienił zdanie. Miałem dziesięć dni, żeby wszystko zwrócić. „Cholera jasna, żeby tak na cle można było więcej tiulu przywieźć”, myślę, bo można było tylko dwie belki, co dawało pięćdziesiąt sześć tysięcy złotych. Jakby się udało dziesięć, byłoby dwieście osiemdziesiąt tysięcy, a dwadzieścia to już pięćset sześćdziesiąt tysięcy. Ale ja nigdy żadnego przemytu nie robiłem i nie wiedziałem, jak się do tego zabrać. Zmartwiony lecę do Nowego Jorku. Mam przy sobie sto pięćdziesiąt dolarów, spirytus i kawior z Moskwy. Jadę na Manhattan, na Żydowo do Andrzejka. Zachodzę, a tam wielki karton po lodówce. „Panie Andrzeju, ile belek tiulu by weszło do tego kartonu?”, pytam, niewiele myśląc. „Weszłoby dziesięć”. „A ma pan drugi taki?” „Tak, znajdzie się”. „Ty, Saszka! Poszukaj! Tam jest drugi taki karton”, woła Saszę, który uciekł z Odessy i pracował u niego na czarno. „Panie Andrzeju – mówię – mam niecałe sto pięćdziesiąt dolarów, ale jakby mi pan trochę skredytował, tobym wziął dwadzieścia sztuk tego tiulu”. Zdziwił się, bo nikt z załogi się na tyle nie ważył. Pomyślał i dał mi tę dwudziestkę na kredyt. Już nie pamiętam, jak przetransportowałem je do samolotu. W każdym razie, lecimy. „Przecież mnie powieszają, jak odkryją to na cle”, myślę. Na szczęście w Warszawie taka mgła, że nie ma zgody na lądowanie. Kapitan chce lecieć do Kopenhagi. Sugeruję Gdańsk, a on idzie za moją koncepcją i lądujemy w Polsce. Pasażerowie idą poczekać na tranzyt, bo w Warszawie muszą przejść normalne oclenie, a ja z obsługą lotniska,

którą bardzo dobrze znam, wyciągam z samolotu te kartony, taszczy my je do innej maszyny i nadajemy następnym lotem z Gdańska do Warszawy jako przesyłkę krajową. A krajowych już się nie cliło. Na tiul zbyt był wtedy straszliwy. W dwa dni wszystko sprzedałem, zadłużenie oddałem na trzeci dzień. Mogę więc powiedzieć, że ten dom, w którym teraz siedzimy, stoi dzięki tiulowi.

*

Dobra materialne były ważne, ale od jednej ze stewardes słyszę, że to, że mogła coś kupić, coś przywieźć, wcale nie rajcowało jej najbardziej. Bardziej cieszyło ją, że może się wyrwać, że może coś zobaczyć. Samoloty to było okno na świat. Moja rozmówczyni doda, że we wczesnych latach sześćdziesiątych niewiele osób miało w domu telewizor, ale telewizja i tak nie pokazywała, jak naprawdę wygląda Zachód. Nie zapewniała także wolności. To były czasy, kiedy dostać paszport było bardzo trudno. Stewardesy czekały na niego i sześć miesięcy, bo lustrowali całą rodzinę, od kilku pokoleń wstecz, a bez paszportu nie mogły latać. Zresztą dokument i tak nie należał do nich, tylko do WOP-u, czyli Wojsk Ochrony Pogranicza. Przed każdym lotem należało go pobrać, po przylocie natychmiast zdać. Co więcej, był to paszport służbowy, czyli uprawniający do przekraczania granicy tylko na potrzeby pracy. Jeśli chciało się wyjechać na wakacje, potrzebny był paszport prywatny, przyznawany po przejściu skomplikowanej procedury. A wyjeżdzać chciały bardzo, bo możliwość odwiedzenia krajów zachodnich była w Polsce Ludowej prawdziwym luksusem.

*

Elżbieta Muszalska opowiada o pogodzie, a mówi o wolności.

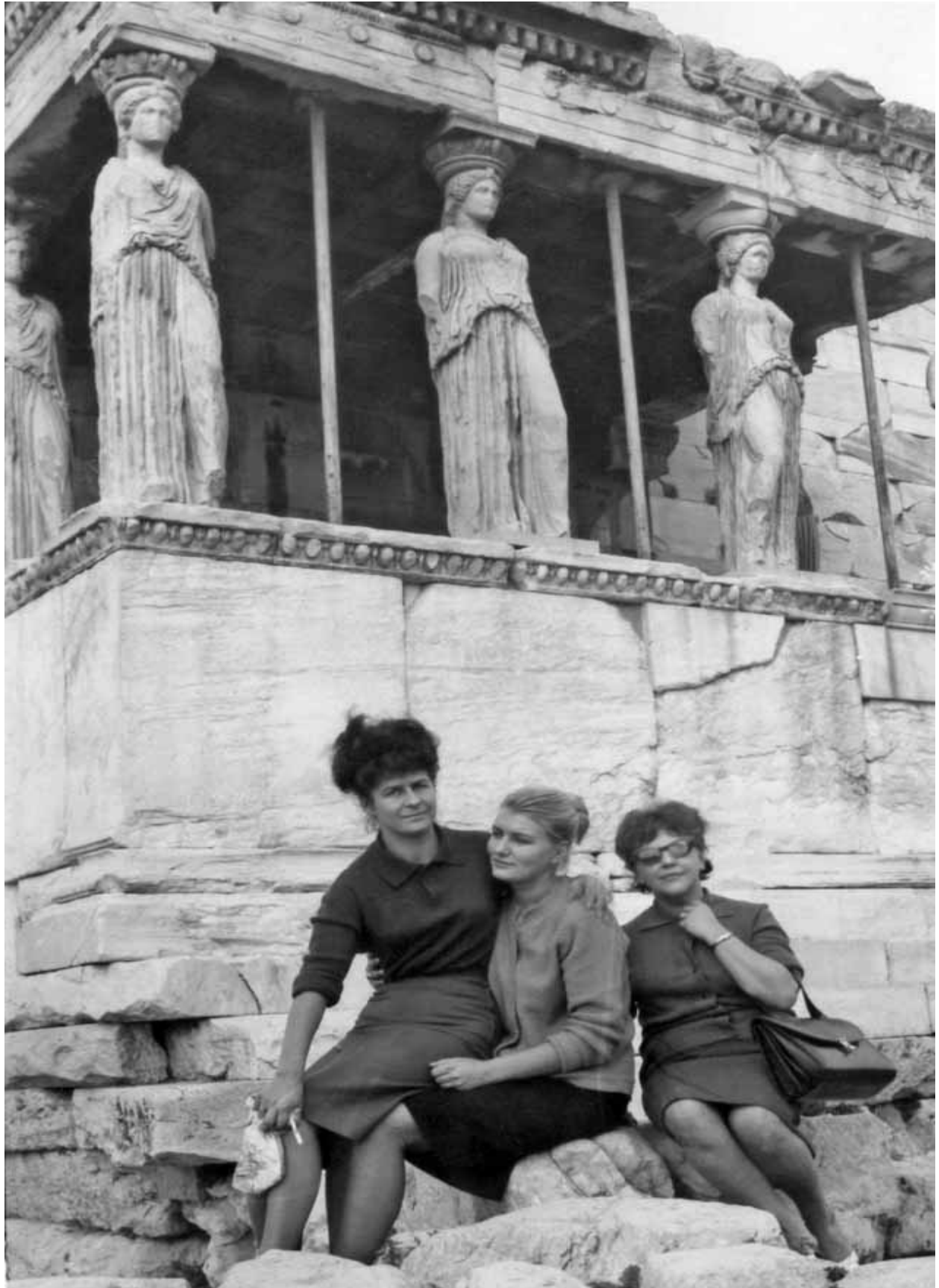
– Wystarczyła lekka mgła, oblodzenie, wiatr i już się było uziemionym, to znaczy nocowało się w jakimś mieście i czekało na lepszą pogodę. Bo kiedyś lotniska nie były tak wyposażone jak dziś. W latach sześćdziesiątych zdarzały się niespodziewane postoje. Cieszyłam się z tych uziemień strasznie, ale nie dawałam po sobie poznać. Nie wypadało, bo to było niekorzystne dla

firmy, choć w tamtych czasach nikt nie myślał o korzyściach ekonomicznych. Dla nas liczyło się tylko to, że można zobaczyć miasto. Teraz hotele są przy lotniskach, wtedy jechaliśmy do miasta. Widzieliśmy więc miasto z samochodu, czuliśmy zapachy miasta, oglądaliśmy wystawy w mieście. Byliśmy w mieście w obcym kraju. Nie na lotnisku, ale w mieście. Pierwszym zagranicznym miastem, które zobaczyłam, była Kopenhaga, która od razu skojarzyła mi się z Andersenem. Domki takie malutkie, ogródeczki zadbane. U nas było wtedy byle co, a tam pięknie. Wszystko było cudem.

O emocjach, które towarzyszyły pierwszym lotom do nowych miejsc, Anna Janczak w pamiętniku z 1964 roku pisze tak: „Znam już bardzo dobrze lotniska wielu zagranicznych miast i ich otoczenie w promieniu 100 metrów. Przerwa przewidziana na uzupełnienie paliwa, cateringu i przyjęcie pasażerów nie daje żadnych szans na odkrycie miast, które, wydawałoby się, leżą w zasięgu ręki. Wyczuwa się tylko w otoczeniu ich światową atmosferę i zapowiedź czegoś nowego i ciekawego. Wiele jeszcze dni zacznie się dla mnie wylotem o świcie z Warszawy, a skończy nocnym powrotem do domu bez żadnego poznawczego trofeum.

Po jednym z przylotów zwyczajowo sprawdzam grafik lotów i, o dziwo, widzę swoje nazwisko wyznaczone na lot do Kairu, i to z planowanym nocowaniem. Ogarnęła mnie taka fala entuzjazmu, że mimo całodziennego ciężkiego lotu nad Bałkanami na Il-14 gotowa jestem znów zerwać się do lotu. Trzeba jednak doczekać jutra. Biorę taksówkę na Grochów, piórę bluzki, zamawiam budzenie i zapadam w sen. Następnego dnia jest piękny. Zjawiam się na lotnisku na półtorej godziny przed odlotem. Sporo [...] jeszcze formalności do załatwienia [...]. Wreszcie wszystko gotowe [...]. Wchodzą pierwsi pasażerowie... ostatni... zamykam drzwi, szykujemy się do startu. Zaczyna się wyścig z czasem. [...] Wreszcie [...] można odetchnąć. Przywieram [...] do owalnego okna kabiny i czuję się przez chwilę jak córka Dedala. Widać [...], jak gąsienica pociągu przecina czarne pola, a po czarnej wstążce świecącego asfaltu mkną, nie wiedząc dokąd, małe samochodziki. Widziałam, jak opiłki zielonego lasu przywarły do siebie, kryjąc zazdrośnie toczące się w nim życie. Potem wślizgnęliśmy się cieniem na łuskowatą taflę

jeziora i poszybowałam dalej nad barwną szachownicę pól uprawnych. [...] Ale oto zapala się sygnał świetlny »zapiąć pasy«, będzie międzylądowanie w Atenach”.



*

Po powrocie stewardesy opowiadają o wrażeniach rodzinie, przyjaciom, znajomym. Ale te historie są jak bajki czytane dzieciom na dobranoc – niby można sobie wyobrazić, że za górami, za lasami żyli smok i księżniczka, ale dopóki się ich nie zobaczy, pozostaną tylko bajkami. Podarek z Kairu jest jasnym przekazem, że ten świat istnieje, opowieść o Kairze jest jego obietnicą. Historie najłatwiej opowiadać więc przez prezenty. Bo co na przykład powiedzieć o Dubaju, który w latach siedemdziesiątych w ogóle nie wpuszcza turystów z Europy Wschodniej? Stewardesy bywają tam tylko tranzytem, w drodze do Bangkoku, dzięki połączeniu Warszawa–Dubaj–Bombaj–Bangkok, które pojawiło się w rozkładzie lotów 14 września 1977 roku i przez lata pozostało najdłuższą trasą LOT-u. Te 10 300 kilometrów obsługiwał il-62, który bez dodatkowego tankowania z trudem dolatywał z Warszawy do Nowego Jorku, choć to trzy tysiące kilometrów mniej^[68]. By dotrzeć do Bangkoku, musiał więc schodzić na ziemię. A schodził tam, gdzie było najtańsze paliwo. Najpierw w Kuwejcie i Bagdadzie, potem w Dubaju i Taszkencie. Razem z nim załogi. Do stolicy Tajlandii leciały zawsze dwa składy. Pierwszy przybywał z Warszawy do miejsca, w którym akurat było międzylądowanie, i czekał cztery dni, aż przyleci drugi. Grupa numer dwa po dotarciu na miejsce oddawała samolot pierwszej, która leciała do Bangkoku, a sama wypoczywała w Dubaju i czekała kilka dni, aż grupa numer jeden wróci ze stolicy Tajlandii. Wtedy wypoczęta grupa numer dwa przejmowała samolot i wspólnie wracali do Warszawy. Praca na tej trasie oznaczała szesnaście dni poza domem, ale była także świetną okazją do zwiedzania i zakupów.

– Jak zaczynałem latać, Dubaj to była pustynia i autostrady. Z terminalu wychodziło się prosto na piach. Potem sadzili palmy, a między ulicami kładli węże z wodą, żeby te palmy mogły żyć. Za złamanie drzewka groziło tysiąc dolarów grzywny – opowiada kapitan Marian Nowotnik, kiedy jego żona Małgorzata szuka zdjęć i filmów, które to lotnicze małżeństwo robiło podczas wspólnych wyjazdów. Pilot i stewardesa są razem od ponad

trzydziestu pięciu lat. Odwiedzam ich w ich podwarszawskim domu.

– Na Dubaje i Bangkoki wchodziło się po kilku latach latania – dodaje pani Małgosia. – To była egzotyka, ale nie większa niż moje pierwsze loty zagraniczne. Najpierw do Sofii. Między Bułgarią a Polską nie było dużej różnicy, ale Bruksela to już był zapach Zachodu. Potem worek się rozwiązał i latałam praktycznie wszędzie. Nie udało mi się tylko być w dwutygodniowej trasie do Australii. I na Alasce nie byłam. A tak to Nowy Jork kilka razy, Algier, Tunis, Maroko, Kair, Damaszek, Amman, New - Delhi, Senegal, Singapur, Bangkok. Do Senegalu zaczęliśmy latać w 1976 roku. Najczęściej robiliśmy tam skok z Malagi. Jak urodziłam dziecko, jako załoga już z mężem nie latałam. Jako pasażer tak, ale wtedy syna zawsze zabieraliśmy ze sobą. Zakładaliśmy, że jak zginiemy, to wszyscy. Ferie zimowe zaczynały się synowi w Toronto, kończyły w Singapurze. Powrót do szkoły czasami przedłużaliśmy, ale i tak nauczył się więcej niż w PRL-owskiej podstawówce i złapał bakcyła zwiedzania świata. Żałuję tylko, że tak mało zdjęć robiliśmy. Zawsze nam się wydawało, że jeszcze wrócimy do tych miejsc, że wszystko zapamiętamy, a pamięć ludzka jest jednak bardzo ułomna. Mamy kilka filmów. Może pani obejrzy?

Pani Małgorzata uruchamia pierwszą płytę DVD, bo by wspomnienia zachowały świeżość, z kaset VHS zostały zgrane na nowsze nośniki.

– Oszczędzę komentarza – dodaje – bo mąż jak nagrywa, to opowiada. Tylko na początek powiem, że to lata osiemdziesiąte. Zaczyna się od tego, że kamera wygląda przez okno naszej kwatery w Toronto.

I już słyhać pana Mariana: „W tej chwili widać dość interesujący krajobraz przyprószonego śniegiem. Temperatura w granicach zera. Samochody z pewnością są odmienne i wyglądem, i jakością od naszych, które poruszają się po ulicach. Właśnie w kadr wszedł syn. Za chwilę wejdzie żonka. Synku, zobacz! Murzyn odgarnia śnieg. A w tej chwili widzimy żółte autobusy, tak zwane school bus, które właśnie rozwożą dzieci do szkoły. Synku, chodź do kuchni, napijesz się coli przed śniadankiem. A to już kuchnia, w niej kuchenka mikrofalowa (zbliżenie na kuchenkę mikrofalową), a teraz widzimy szafki (oko kamery zatrzymuje się na szafkach kuchennych). Zwyczajne, jak na dzisiejsze czasy. Na tym piętrze są tylko piloci, stewardesy

są piętro wyżej. LOT wynajmuje nam cały blok”.

„Idę na basen” – słyhać głos kilkuletniego dziecka w tle.

– Jak on poszedł na basen, myśmy mieli kontrolę – odzywa się pani Małgorzata. – Pływalnia znajdowała się w bloku na dole, był tam monitoring, mogliśmy więc wszystko na bieżąco obserwować w salonie.

„A to jest korytarzyk prowadzący do sypialni po prawej stronie. No właśnie w tym pokoju sympatyczny mój kolega”.

„Stary, ja nienawidzę, jak mnie ktoś fotografuje. No proszę, nie rób mi zdjęć” – mówi mężczyzna w białej bieliźnie i zasłania ręką oko kamery.

„Ale to nie idzie na wystawę”.

„No proszę cię. Nie nagrywaj mnie już”.

„Kolega wyraźnie zaprotestował, więc już go nie uwieczniam. A tymczasem zmierzam w kierunku naszej sypialni (w tle słyhać wiadomości po angielsku) i chyba w tym momencie zakończymy to nagranie”.

Cięcie.

– To już lotnisko w Toronto – wyjaśnia pani Małgorzata, a na ekranie widać poczekalnię na lotnisku. – Oczekujemy na zgodę wejścia do samolotu. Lecimy do Singapuru przez Warszawę. Młody Młynarski leci z nami. O widzi pani, siedzi z boku. Jest w dżinsach i szarym swetrze i zajmuje się samym sobą.

Cięcie.

– Tu już jesteśmy na pokładzie. Kołujemy – tłumaczy pani Małgosia. – Dość spory ruch był na lotnisku, wszystko długo trwało, więc przed startem pasażerowie dostawali jeszcze drinki. Za chwilę zobaczymy Toronto z góry.

Cięcie.

– Tu już stoimy przed portem lotniczym w Singapurze, czekamy na samochód LOT-u, który zawiezie nas do hotelu.

Cięcie.

Pani Małgosia milczy zapatrzona, a na ekranie dwuosobowy pokój hotelowy, czyli standardowa sypialnia stewardes. Wejście z lewej strony. Pali się tylko lampka nocna. W kadrze idealnie mieszczą się dwa łóżka, na których siedzi kilka osób. Niektóre stewardesy mają mokre włosy, inne

jeszcze przed kąpielą. Gwar, śmiech, młodość i radość wypełniają pomieszczenie.

Cięcie.

– A to basen w hotelu na trzynastym piętrze, w którym mieszkaliśmy – ożywia się pani Nowotnik. – Załoga miała tam tydzień dla siebie.

„A są hamburgery? – pyta chłopiec na filmie, patrzy w kamerę i już się rozprasza. – Chodź, małpko. One nie ugryzą? Mamo zobacz! Małpka!”

„Synku podejdź tam, no bliżej, tak żebyś cię w kadrze chwycił z małpką” – prosi kapitan Nowotnik.

„Małpko, jesteś śliczna, małpko”.

W tle słychać śpiew ptaków, słońce nagrzewa ciała w kostiumach kąpielowych.

Cięcie.

– A tu uchwycony czas wolny na Sentosie. To jest wyspa, na którą można się dostać kolejką liniową albo statkiem. Mąż w czasie wolnym, który mieliśmy po przylocie, zawsze organizował wyjazdy. Niektórzy robili wtedy co innego, a on z załogą zawsze zwiedzał. Tak też można się było integrować.

*

O „integracji” słyszałam wiele, ale to trudny temat. Wszyscy ją przeżywali (jedni kilka razy, inni przy każdym locie), większość o niej mówi, ale każdy, kto opowiada, prosi, by historii nie podpisywać jego imieniem i nazwiskiem. Niektórzy wspominają ją z rozrzewnieniem, inni tak, jakby była w pracy stewardesy największą wadą. Bo co mają powiedzieć? Że piło się dużo i często? W Kairze i Dubaju, żeby zabić amebę. W Grecji – żeby zjeść krewetki. Przed lotem – żeby się uspokoić. Po przylocie – żeby się rozluźnić. Rano – na kaca. Po południu – no bo co innego można robić po południu. Wieczorem – żeby się rozerwać. Jak kapitan powiedział: „Chodźcie do mnie na drinka”, to się szło. Był komunizm, nie wiadomo, kto donosi, a wiadomo, że ktoś to robi. Jeśli nie przyjdiesz, padnie na ciebie, jeśli przyjdiesz i nie będziesz pić, tym bardziej jesteś podejrzany. Na wyjeździe piło się więc, żeby przynależeć. Po powrocie do Polski – żeby nie myśleć. Na

dwutygodniowym obozie kondycyjnym – żeby się totalnie zrelaksować. Pili nie wszyscy i nie zawsze. Piła większość i zazwyczaj. Każdy znał kogoś, kto miał problem z alkoholem, komu drink pomagał zapomnieć o stresie, o uciążliwych pasażerach, poradzić sobie z krajową rzeczywistością.

*

– Smak integracji poznałam w Atenach. Była połowa lat siedemdziesiątych, miałam dwadzieścia jeden lat – opowiada Kasia Przewłocka.

Po przylocie była kolacja, na kolację krewetki, do kolacji wino. Po drugim kieliszku odważyła się jednej dotknąć. Po trzecim – oderwała głowę. Po czwartym – połknęła; krewetka prześlizgnęła się szybko, chyba łapą nigdzie nie zahaczyła. Po piątym – przegryzła i stwierdziła, że to nawet dobre. Ta ateńska noc była wyjątkowo krótka. Potem okazało się, że już każda taka będzie. Na szczęście Kasia była młoda i miała bardzo dobre zdrowie, a ono było potrzebne. O tym, że alkohol działa z opóźnieniem, uświadomiła jej podłoga w Bangkoku.

– Wyszłam z posiadówki wcześniej niż koleżanka, z którą dzieliłam pokój. Wchodzę do pokoju. Jeszcze stoję. I nagle podłoga podnosi się do góry i wali mnie w głowę. Na szczęście wszędzie były dywany. Nie wiem, jak i kiedy znalazłam się w łóżku, wiem, że na drugi dzień było gorzej. Głowa boli, świat wiruje, a lecieć trzeba. Od tej chwili uważałam. Wszyscy wznosili toasty. Wznosiłam i ja, ale szukałam kwiatka, żeby wylać wódkę. A nacisk na picie był straszny.

– Na długich lotach często były komplikacje, podstawą był wtedy spokój i opanowanie oraz psychologiczne podejście do pasażerów, czyli zrobienie wszystkiego, żeby uniknąć paniki – stwierdza Anna Solewska. – Na pokładzie nie przeżywałyśmy stresu, tam była adrenalina, a to co innego. Dopiero po wylądowaniu uświadamiałyśmy sobie, co mogło się stać, ale wtedy od razu szło się na kwaterę, zaczynało zabawę i zapominało o wszystkim, co się działo w powietrzu. Piliśmy, byliśmy tu i teraz, tańczyliśmy, śpiewaliśmy i szliśmy spać. Na drugi dzień znów do roboty. Powiedziałabym, że wszyscy pili, wszyscy się upijali. Zatrudniłam nawet

panią psycholog, która latała z nami na nocowania, poznała nas bliżej i wypracowała specjalny program, który pomagał rozładować stres. Niestety dość szybko ucięli ten etat.

Od innych rozmówczyń słyszę, że były też dziewczyny, które wpadały w ciąży. Na nocowaniu zamykały się na cztery dni w pokoju i piły we dwie, ale to było zachowanie nie do zaakceptowania.

Do zabawy z jednej strony zachęcała dostępność i niska cena alkoholu, z drugiej – pełna anonimowość, zwłaszcza podczas dłuższych pobytów i nocowań za granicą.

– Szczególnie pamiętam pewien tygodniowy pobyt w Kairze – opowiada mi jedna z rozmówczyń i prosi, by przy tej historii zmienić jej imię. Na chwilę będzie więc Zofią, której oczy, gdy mówi, błyszczą jak u zakochanej nastolatki. – Jesteśmy strasznie blisko ze sobą. Ten ma romans z tą, a żonę w domu, tamten zbliżył się z tamtą. Jedna wielka rodzina jedzie z Kairu na zwiedzanie Aleksandrii. Wielki port, pałace króla Faruka. Plan jest taki, że nocujemy w Aleksandrii, a kolejnego dnia wracamy do Kairu. Rezerwujemy hotel przy plaży. Idealny, żeby się wykąpać, a że byliśmy już troszeczkę podchmieleni, w majtkach, tak jak wyszliśmy z hotelu, biegniemy do wody. Niektórzy ściągają kostiumy. Kąpiemy się, wygłupiamy i nagle widzimy ludzi na koniach. Zjawiają się znikąd i od razu nas otaczają. Każą nam wyjść z wody, i to natychmiast. I tak jak stoimy, prowadzą do samochodów. Próbujemy coś tłumaczyć po angielsku, po francusku, niemiecku, rosyjsku, ale odpowiadają po arabsku i już gdzieś nas wiozą. Przez drogę każdy trzeźwieje dziesięć razy. Przyjeżdżamy na policję. My ich nie rozumiemy, oni nas też nie. Dokumentów nie mamy, ubrań nie mamy, numeru do konsulatu też nie mamy. To akurat dobrze, bo co powiemy konsulowi? Że pojechaliśmy na własną rękę do Aleksandrii, a potem jacyś ludzie nas nagich i pijanych z morza wyłowili? Wstyd i skandal byłby straszny. W końcu znalazł się ktoś z angielskim. Okazało się, że ci na koniach wzięli nas za szpiegów, którzy chcą się przedrzeć morzem do Egiptu. Przekonujemy ich, że my nie z morza, tylko z hotelu wyszliśmy. Mówimy, że są tam nasze paszporty, dokumenty. Chyba wierzą. Znow wsadzają nas do samochodu, znow jedziemy. Prosimy klucze do pokoi, pokazujemy paszporty i jakimś

cudem nas puszczają. To była piękna przygoda, ale człowiek nie wiedział, co z nią zrobić. Komu opowiedzieć? Komu się pochwalić? Przez lata wiele takich historii musiało zostać między nami.

Wniebobrani

W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych właściwie nie ma mowy o polskich turystach latających na Zachód. Lata pięćdziesiąte to czas, kiedy podróżują przedstawiciele władzy lub obcokrajowcy robiący interesy w Polsce, a samoloty, zamiast przewozić podróżnych, walczą ze stonką ziemniaczaną i innymi kapitalistycznymi zarazami, które atakują socjalistyczne pola i lasy. Układ sił stonka–pasażer zmienia się wraz ze śmiercią Stalina.

Jak podaje „Rocznik Statystyczny”, w 1956 roku do krajów kapitalistycznych udano się 14 000 razy^[69]. Trudno jednak stwierdzić, ilu Polaków rzeczywiście wyjechało, bo Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ewidencjonuje wszystkie przekroczenia granicy, w tym tranzyt. Pierwsze wycieczki zagraniczne samolotami LOT-u organizowane są w 1959 roku. Bierze w nich udział około tysiąca osób, w 1960 roku podniebnych turystów jest już tysiąc pięćset, a w 1961 roku trzy tysiące „W br. »eksport« turystów drogą powietrzną nabierze rzeczywiście masowego charakteru – pisze w 1962 roku „Skrzydłata Polska” – około 10 000 osób uda się samolotami PLL LOT do Bułgarii, Czechosłowacji, Węgier, Włoch, Rumunii, Francji, Grecji, Holandii, Jugosławii, a nawet via Moskwa – do dalekich Chin i Korei. Największa ich ilość kieruje się do słonecznej Bułgarii, która gościć będzie w br. około 5000 skrzydlatych turystów z Polski”^[70].

Latanie ma być bardziej dostępne także dzięki taniejącym biletom, które w 1962 roku kosztują już około czterdzieści procent mniej niż dziesięć lat wcześniej. Przelot na trasie Warszawa–Paryż to wydatek 97,8 dolara, „natomiast przy zastosowaniu taryfy turystycznej koszty przewozu Warszawa–Paryż oraz Paryż–Warszawa nie przekraczają 120 dolarów. Jeszcze taniej, bo na poziomie biletów kolejowych, kształtują się koszty przewozu powietrznego, kiedy wycieczki organizowane są w sposób masowy wynajętymi samolotami (charter). [...] w wycieczkach organizowanych przez

biura podróży z Polski za granicę i zza granicy do Polski weźmie udział w bieżącym roku ponad 15 000 turystów lotniczych”^[71] – pisze „Skrzydłata Polska”.

Ale dla zdecydowanej większości Polaków podróże zagraniczne pozostają egzotyką, a zwyczajni, z dzisiejszej perspektywy, pasażerowie lotniczy to elita, o której pisze się reportaż. Na przykład w bogato ilustrowanym tekście dziennikarze „Skrzydlatej Polski” relacjonują swój całodzienny pobyt na Okęciu. O pasażerach piszą tak: „W restauracji urządzonej ze smakiem toczą się rozmowy przy kawie, herbacie, bigosie i lampce wina. Przychodzą nowi podróżni, zaaferowani, trochę podnieceni, z małymi walizczkami lub wypchanymi teczkami. [...] Obok mnie koledzy żegnają przedstawiciela przemysłu ciężkiego udającego się służbowo do Pragi. Przy czerwonym, okrągłym stoliczku siedzi matka z sześciolatkiem. Po godzinie pożegna się z nim, ponieważ na zaproszenie swojej babci w Detroit udaje się na półroczny pobyt do Stanów Zjednoczonych. [...] Rodziców w czasie lotu zastąpi mu sympatyczna stewardesa [...]. Opoдал zamyślony naukowiec-archeolog odlatuje do Kairu. Przy oknie rozmawia grupa ekspertów przemysłu spożywczego udająca się do Sofii. Do Paryża lecą dwaj stypendyści. Po krótkim pobycie w Polsce w sprawach handlowych powracają do swych krajów: Szwajcar – przedstawiciel wyrobów precyzyjnych i pomiarowych, Francuz – z wytwórni autobusów, Amerykanin, Włoch i dwóch Anglików. Do Szczecina lecą przedstawiciele gospodarki komunalnej, do Gdańska pracownicy górnictwa i energetyki, do Krakowa małżeństwo, spieszące na ślub swych znajomych, do Rzeszowa sportowcy. [...]”^[72].

Tekst ukazuje się w styczniu 1962 roku, czyli w roku, w którym „eksport turystów drogą powietrzną nabiera masowego charakteru”, ale wynika z niego, że Polacy latają głównie służbowo i przede wszystkim po kraju. Za granicę udają się obcokrajowcy. Cudzoziemcy także do Polski przybywają.

*

Na początku 1967 roku gazety donoszą na przykład o podróżującym Polskimi Liniami Lotniczymi LOT „szefie i soliście najlepszego obecnie na

świecie zespołu big-beatowego, »Rolling Stones«, Micku Jaggerze»^[73]. Stonesi przylatują do Warszawy 12 kwietnia, na dwa koncerty w Sali Kongresowej, czyli na swój debiutancki występ za żelazną kurtyną, wyblągany ponoć przez wnuczki pierwszego sekretarza PZPR Władysława Gomułki. Pierwszego wieczoru Brytyjczycy poznają smak polskiej wódki, drugiego grają koncert. Na widowni ich najwięksi fani – działacze partyjni z rodzinami, przed Salą Kongresową tłum rozwrzeszczanych chuliganów, których uspokajać musi milicja.

„Za każdym razem, kiedy ludzie wstawali i oklaskiwali nas albo krzyczeli, przepychali się do nich »oficjele« i udzielali im reprimendy – wspomina Bill Wyman, basista Stonesów. – My na scenie byliśmy bezsilni, ale okropnie było przypatrywać się, jak represjonowane są spontaniczne ludzkie reakcje. Pod koniec koncertu widzowie zaczęli skandować: »Ajkengetno!« i nie od razu zdaliśmy sobie sprawę, że chodzi o (*I Can't Get No*) *Satisfaction*»^[74].

Na wszelki wypadek w Sali Kongresowej jest milicja. Nie wiadomo, co się stanie, tym bardziej że dwa miesiące wcześniej brytyjska policja znalazła przy Jaggerze tabletki amfetaminy i metaamfetaminy. Nieobliczalny, wydawać by się mogło, Jagger swoją prawdziwą twarz pokazuje w wywiadzie, którego udziela niestrudzonemu reporterowi LOT-u.

„Zwykle podróżujemy bardzo dużo – mówi dwudziestoczteroletni lider Stonesów – ale obecnie nasze europejskie tournée to zwariowany wyścig z czasem. Do poszczególnych miast wpadamy »jak po ogień« i niemal zaraz po występie pędzimy na lotnisko. Wolę nie myśleć, co by się stało, gdyby nagle na trasie popsuła się pogoda i nie moglibyśmy lecieć. Tego rodzaju obawy przeżyliśmy w Paryżu. Na lotnisku ktoś nam powiedział, że w Warszawie jest mgła i być może nie będziemy mogli polecieć. Musielibyśmy zrezygnować z występów w Polsce, a bardzo nam na nich zależało – nigdy tu przecież jeszcze nie byliśmy. Sympatyczny przedstawiciel LOT-u w Paryżu szybko rozwiązał jednak nasze obawy. Wkrótce też znaleźliśmy się na pokładzie polskiego samolotu typu Ił-18. Załoga powitała nas bardzo serdecznie, szczególnie podobały się nam zgrabne i miłe stewardesy. Stwierdziliśmy jednogłośnie, że uroda i wdzięk Polek zasługują na najwyższe uznanie»^[75].

„Czy ma pan jakieś życzenia?” – pyta reporter.

„Tak i to dwa. Przede wszystkim chciałbym pogratulować Dyrekcji Polskich Linii Lotniczych LOT tak doskonale wyszkolonych (lądowania prawie nie poczuliśmy) pilotów i stewardes. A poza tym kilku z nas zbiera namiętnie prospekty i nalepki lotnicze. Prosimy o parę egzemplarzy i z góry dziękujemy. Prosimy też o zdjęcia, które wykonał fotoreporter LOT-u. Będą dla nas miłą pamiątką. Przy okazji pięknie proszę pozdrowić służbę techniczną na lotnisku Okęcie za miłe powitanie nas po przylocie. I do zobaczenia znowu w Polsce. Może się uda...”^[76] – powiedział ponoć Jagger przed odlotem zespołu z Warszawy do Zurychu.

Zapewne ten przemiły zbieracz prospektów lotniczych nie zdawał sobie sprawy, że gdyby podróżował dwa miesiące później, mógłby zostać czteromilionowym pasażerem, bo właśnie w czerwcu 1967 roku PLL LOT świętuje cztery miliony osób przewiezionych na swoich pokładach.

*

Do wybuchu II wojny światowej LOT przetransportował dwieście dwadzieścia tysięcy osób, na pierwszy milion czekał do 1955 roku. Dwumilionowego pasażera powitano w 1961 roku, trzymilionowego w 1965, czteromilionowego w czerwcu 1967, pięciomilionowego – piętnaście miesięcy później, 30 września 1968 roku.

Pięciomilionowcem jest André Langlade, trzydziestoosmioletni inżynier chemik z Paryża, który z samolotu wychodzi zwyczajnie. W lewej ręce trzyma walizkę, prawą włożył do kieszeni czarnego płaszcza. Błysk fleszy go dziwi, ale nie peszy. Nie poprawia zaczesanych na prawy bok włosów, nie wyjmuje ręki z kieszeni. Schodzi. Jest 30 września 1968 roku, minęła siedemnasta. Właśnie wylądował samolot PLL LOT lecący z Paryża przez Berlin do Warszawy. Na pokładzie pasażerowie numer 4 999 999, 5 000 000 i 5 000 001. Przeciskają się reporterzy, furkoczą kamery. Są kwiaty, jest wino i kryształowy wazon, o który powiększy się bagaż André. Jest też wypowiedź dla prasy.

„Nie jest to moja pierwsza wizyta w waszym pięknym, gościnnym kraju. Przyjeżdżam tu często służbowo z ramienia firmy, w której pracuję – zajmuje

się ona eksportem kauczuku syntetycznego. W czasie mojego każdorazowego pobytu w Polsce staram się zwiedzić interesujące zabytki waszych miast, poznaję muzea i turystyczne ciekawostki”^[77].

Ostatni czteromilionowiec – Morteza Vaziri, irański rolnik inżynier przybywający na międzynarodową konferencję normalizacyjną w Warszawie – też może liczyć na zainteresowanie mediów. Podobnie jak pasażer numer 5 000 001. Polka. Panna Ewa Wójcik. Studentka pierwszego roku na warszawskiej Akademii Medycznej. Panna Ewa ubrana „na cebulkę”, z niewielkim bagażem podręcznym. Dziennikarze nie pytają jej o formalności związane z wylotem. Uwieczniają chwilę. Oglądam te zdjęcia prawie pięćdziesiąt lat później i zastanawiam się, czy Ewa Wójcik była świadoma rad, których „Skrzydłata Polska”, cztery lata przed jej podróżą, z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet, udzielała przyszłym pasażerom lotniczym, już na wstępie zaznaczając, że „[...] pierwszy problem, który powstaje przed podróżą powietrzną, jest dla wielu przedstawicielek »słabej płci« nie do rozwiązania [...]”^[78]. Co zabrać ze sobą? – to jedno z głównych pytań, które zdaniem autora lub autorki tekstu, kryjącego się pod pseudonimem Rajmunda, zajmuje przyszłe pasażerki lotnicze. Rajmunda pomaga rozwiązać problem i podpowiada, że „[...] cały sekret polega na zorientowaniu się, z jakimi warunkami klimatycznymi należy liczyć się podczas podróży i u jej celu, jakie towarzyskie zobowiązania nas tam czekają – by na tej podstawie wyeliminować wszystkie niepotrzebne szczegóły naszej garderoby, a pozostawić te, które są najpraktyczniejsze. Pamiętajmy: należy wybierać rzeczy wykonane z tkanin nie mnących się (dżerseje, elany itp.); utrzymane w kolorach naturalnych; ożywiamy je barwnymi, nawet jaskrawymi dodatkami”. Magazyn publikuje także opracowany przez stewardesę „uniwersalny zestaw garderoby, nadający się do podróży i krótkiego pobytu pod wszelkimi szerokościami geograficznymi i na wszelkie okazje”. Zestaw mieści się w jednej walizce i jednej torbie podróżnej, oczywiście przy założeniu, że „płaszcz wełniany, czarny lub ciemnoszary, zabieramy na siebie”. Do walizki wkładamy natomiast:

płaszcz nieprzemakalny z impregnowanego jedwabiu, ortalionu albo masy plastycznej z kapturem lub czapeczką z tego samego materiału – 0,50 kg

kostium angielski z dżerseju lub elany, ciemny – 0,90 kg
suknię wełnianą – 0,30 kg
2 spódniczki (jedną zwykłą, drugą plisowaną) – 1,80 kg
2 swetry (jeden z rękawami, drugi bez) – 0,90 kg
2 bluzki nylonowe – 0,45 kg
czarną suknię wieczorową – 0,45 kg
2 nylonowe koszule nocne – 0,45 kg
2 biustonosze – 0,40 kg
3 pary majteczek – 0,45 kg
2 kombinacje – 0,40 kg
2 pasy do podwiązek – 0,45 kg
6 par pończoch – 0,45 kg
kostium kąpielowy z nylonu – 0,90 kg
parę pantofli nocnych – 0,20 kg
4 jedwabne chusteczki – 0,20 kg
2 pary pantofli (jedna na płaskim, druga na niskim obcasie) – 1,80 kg
parę pantofli wieczorowych – 0,45 kg
parę pantofelków balowych – 0,40 kg

Należy do tego doliczyć ciężar walizki, torby skórzanej i torebki, czyli 1,65 kilograma. Czytam, że waga tego zestawu to dokładnie 15 kilogramów. Z moich obliczeń wynika, że 13,5 kilograma. Przepisy lotnicze pozwalają przewieźć bez dopłaty 20 kilogramów bagażu, pasażerom lotniczym pozostaje jeszcze 6,5 kilograma do zagospodarowania. Rajmunda radzi przeznaczyć je na kosmetyki, podarki i książki oraz drobiazgi, których „w kobiecej torbie podróźnej nie powinno zabraknąć”, a których lista maluje ciekawy obraz pasażerki lotniczej z lat sześćdziesiątych. Na drobiazgi składają się bowiem: „syczoryk z korkociągiem, mała podróżna apteczka, zestaw przyborów do szycia, skórzany portfel na dokumenty podróżne, długopis, zapalniczka, budzik, składana parasolka, plastikowy wieszak do ubrań, a także ilustrowane przewodniki oraz małe słowniki w paru językach”.

Ale wróćmy do fotografii panny Ewy. Widać na nich, że pasażerka 5 000 001 podróżuje bez nakrycia głowy. Może to i dobrze, bo „na temat kapeluszy zdania na świecie są podzielone. W Paryżu nie należy ich nosić, chyba że się chce wyglądać na turystę; w Rzymie im większy, tym elegantszy; w Londynie widzi się je często; o Nowym Jorku nawet nie wspomina – Amerykanka bez kapelusza czuje się nie ubrana. [...]”. Obuwia na zdjęciach nie uchwycono, ale panna Ewa wie zapewne, że „[...]”

na przelot zakładamy raczej pantofle na niskim obcasie – łatwiej jest w nich nieść bagaż niż w siedmiocentymetrowych szpilkach. Nie wybierajmy na tę okazję pantofli prosto od szewca czy ze sklepu. [...] Na podróż nadaje się raczej skórzane obuwie ciemne, czarne lub brązowe – mniej się brudzi i łatwiej je czyścić niż białe lub jasne, a jest znacznie odporniejsze na uszkodzenia niż tekstylne. Nie trzeba dodawać, że fason musi być raczej prosty, a nie fantazyjny, z ozdobnymi kokardkami oraz guziczkami”.

Z porad z każdym rokiem korzysta coraz więcej osób, bo już sześć lat po ukazaniu się tekstu Ministerstwo Spraw Wewnętrznych odnotowuje znaczący wzrost wyjazdów do krajów kapitalistycznych. W 1970 roku granice przekraczano aż 114 133 razy (w tym, między innymi: 17 896 razy do Francji, 17 648 do NRF, 8078 do Stanów Zjednoczonych, 15 869 do Wielkiej Brytanii, 9642 do Włoch)^[79].

Gierek uchyla kurtynę, ale jej nie odsłania. Spontaniczne kupno biletu i wylot za granicę jeszcze przez wiele lat nie będą możliwe. Nawet jeśli się wygra w totka, jak Arkaszka Kozłowski i Lutek Naroźniak, bohaterowie filmu Andrzeja Kondratiuka *Wniebowzięci* z 1973 roku. Grani przez Jana Himilsbacha i Zdzisława Maklakiewicza, Lutek i Arkaszka spełniają swoje marzenie i „często wędrują w powietrzu samolotami”, ale tylko po Polsce (nawet przez chwilę nie zastanawiają się nad kierunkami zagranicznymi). Lecą do Koszalina, do Rzeszowa, Gdańska, Krakowa. Lecą, bo jak mówi Kozłowski: „Ludzie chodzą po kosmosie, a ja jeszcze nigdy nie byłem w przestworzach. Nie siedziałem w samolocie”. Latają i przez tych kilka dni są kimś innym niż na co dzień, bo latanie – nawet po Polsce – dodaje splendoru.

*

By wybrać się za granicę, potrzebny jest paszport. Wydają go Biura Paszportowe Komend Wojewódzkich Milicji Obywatelskiej. W teorii może go uzyskać każdy, kto złoży „odpowiednio wypełnione kwestionariusze, 2 fotografie, znaczek skarbowy za 100 zł”^[80] oraz jedno z trzech zaświadczeń „potwierdzających posiadanie odpowiednich środków na pobyt za granicą. Są to:

– decyzja właściwej komisji społecznej działającej przy wojewódzkich wydziałach kultury fizycznej i turystyki lub organizacji społecznej o przyznaniu 130 dolarów,

albo

– zaproszenie z kraju, do którego ma nastąpić wyjazd,

albo

– zaświadczenie o posiadaniu dewiz w jednym z banków w Polsce.

Paszport otrzymuje się po ok. 1 miesiącu oczekiwania. Najszybciej można go uzyskać w miesiącach jesiennych i zimowych, kiedy starających się o wyjazd jest najmniej. [...] Przy wyjazdach na pobyt czasowy opłata paszportowa wynosi 2000 zł^[81] za wydanie lub wznowienie ważności paszportu [...]”^[82]. To w teorii. W rzeczywistości dokument przyznawany jest jedynie obywatelom prawomyślnym, pochodzącym z rodzin, których członkowie w żaden sposób nie sprzeniewierzają się władzy.

A przecież sam paszport nie wystarcza. Niezbędny jest jeszcze przynajmniej jeden z trzech wspomnianych wcześniej elementów. Pierwszym są dolary. Ich przydział przysługuje obywatelowi, który złoży „odpowiednio wypełnione kwestionariusze komisjom społecznym działającym przy wojewódzkich wydziałach kultury fizycznej i turystyki za pośrednictwem upoważnionych biur podróży lub bezpośrednio do organizacji społecznych dysponujących pulą dewizową”^[83]. Po otrzymaniu zawiadomienia o przyznaniu dewiz^[84] obywatel ma trzy miesiące, by wpłacić w biurze podróży równowartość połowy przyznanej mu kwoty, czyli sześćdziesiąt pięć dolarów. Drugą połowę wpłaca się już przy odbiorze dolarów, bo przydział dewiz następuje tylko w walucie amerykańskiej. Dopiero później można wymienić je na walutę kraju, do którego planuje się podróż. „Aktualne kursy dewiz wywieszane są w [...] bankach co 2 tygodnie oraz drukowane w »Życiu Warszawy«”^[85]. Fakt ich otrzymania „odnotowuje się w książeczce walutowej (koszt 300 zł)”^[86].

*

Mamy paszport, w ciągu ostatnich trzech lat dostaliśmy już przydział dewiz, nie chcemy nimi spekulować, a jednak ciągnie nas za granicę. Co więc

robimy? Staramy się o zaproszenie, które „jest dokumentem potwierdzonym przez polski konsul (ambasadę) w kraju, do którego ma nastąpić wyjazd polskiego obywatela. Prośbę tę przedstawia w konsulacie osoba zaprzyjaźniona lub spokrewniona. Zaproszenie jest jednocześnie oświadczeniem, że zapraszający zabezpiecza swojemu gościowi całkowitą opiekę. [...] Polski obywatel jadący na zaproszenie może, legitymując się paszportem, wykupić w banku równowartość 10 dolarów”^[87]. Władza zakłada, że skoro zapraszający zgadzają się pokryć koszty pobytu, dziesięć dolarów to kwota wystarczająca, by posmakować zagranicy.

Jeśli jednak wyczerpaliśmy trzyletni limit dewizowy i nie mamy rodziny lub znajomych za granicą, możemy przedłożyć zaświadczenie o posiadaniu dewiz w polskim banku. Zaświadczenie „wydawane jest: posiadaczom rachunków dewizowych (lub) odbiorcom przesyłek z zagranicy”^[88].

Konta bankowe, na których gromadzi się dewizy, są „oprocentowane: 4% – od wkładu podlegającego wypłacie na żądanie (a vista), 4,5% – od wkładu terminowego na 180 dni, 5% – od wkładu terminowego na 360 dni oraz 6% – na 2 lata i 7% – na 3 lata”^[89].

*

Za nami weryfikacja paszportowa i kupno dewiz. Przed nami kupno biletów. Władza nie narzuca środka lokomocji, ale ze względów kosztowych obywatele preferują własny samochód (koniecznie sprawny oraz wyposażony w komplet części zamiennych na wszelki wypadek), którego bagażnik można zappełnić prowiantem. Zdarzają się jednak i tacy, których stać na przeżycie podniebnej przygody. Bilety kupują wówczas za złotówki, bo samolot nie tylko skraca czas dotarcia na miejsce, ale także pozwala zaoszczędzić dewizy. I to podwójnie, bo jeśli wyjeżdżający wie, kiedy wraca, może od razu nabyć zniżkowy bilet powrotny. „Przysługuje on [jednak] tylko tym osobom, które chcą pozostać w danym kraju nie krócej niż 6, 8, 10, 12 dni i nie dłużej niż 30, 45, 90”^[90]. Jeśli chodzi o miejsce wyjazdu, panuje w zasadzie pełna dowolność, oczywiście w granicach Europy, bo na początku lat siedemdziesiątych LOT dociera praktycznie do wszystkich krajów Starego Kontynentu. I coraz częściej przewozi szczęśliwców, którym udało się dostać

paszport i których stać na wykupienie wycieczki w Orbisie. Innymi słowy, w latach siedemdziesiątych turyści pojawiają się na tyle często, że dają się stewardesom we znaki.

*

– Tylko taki wszedł na pokład, a już był rozbawiony, już zadowolony, bo już jest na wakacjach – mówi o wycieczkowiczach Anna Solewska. – I najważniejsze, jego nastrój ma się natychmiast udzielić załodze. Nie może być mowy o żadnych problemach. Płaci za bilet, może wymagać. Specjalnej uwagi, wykwińskiego serwisu, troski i opieki. Nie rozumie, że samolot jest jak puszka z sardynkami. Wszyscy mają tak samo mało miejsca i tyle samo oleju, czyli tyle samo do zjedzenia, tyle samo do wypicia, i koniec. W gruncie rzeczy nic więcej się nie może zdarzyć. A nie, przepraszam. Może. Przy wsiadaniu. Nieraz mnie taki wycieczkowiec wepchnął do toalety. Kiedyś miejsca nie były numerowane, więc się rzucali.

Żona stoi z przodu. Trzyma trzy fotele. Mąż też zaklepał, ale z tyłu. Stoi i wrzeszczy, że on ma lepsze. Był raz taki wesoły samolot. Grupa zorganizowana leciała do Bułgarii. Co chwilę ktoś wstaje, idzie z kimś pogadać, przy okazji wypije tu, wypije tam, a stewardesy muszą pracować. I tylko słysząc „przepraszam”, „przepraszam”. A przepraszają dziewczyny, bo nie mogą przejść z wózkiem.

– Kiedyś jedna z dziewczyn nie wytrzymuje – wspomina Solewska. – Bierze puszkę soku pomidorowego, waciki i idzie do kabiny pilotów. Polewa waciki sokiem, układa na tacy i wraca z nią demonstracyjnie. „Pilot krwawi. Dostał krwotoku z nosa”, szepczą co niektórzy ze strachem w oczach. Wszyscy siadają i w grobowej ciszy lecą do tej Bułgarii.

– Wraca na przykład taka licząca stu dwóch pasażerów wycieczka z Madrytu – opowiada z kolei Elżbieta Muszalska. – Witam ich przy wejściu. Mówię „dzień dobry”, a w odpowiedzi słyszę: „Och, dzień dobry! Nareszcie polska mowa!”. „Przepraszam, a jak długo nie była pani w kraju?”, pytam. „Dwa tygodnie. Pani sobie to wyobraża? Tylko stu Polaków, a wokół sami - Hiszpanie. Nie było do kogo ust otworzyć”.

*

Stewardesy mówią, że mimo rosnącej popularności lotów turystycznych w latach siedemdziesiątych i tak najwięcej osób podróżuje służbowo. Członkowie partii szczególnie często na linii Warszawa–Moskwa–Warszawa. Była to trasa ludzi zmęczonych. Wykończonych kolejnymi drinkami i papierosami, bo w tamtych czasach na pokładzie się paliło, zresztą wtedy paliło się wszędzie, ale lekarz czy urzędnik mógł otworzyć okno i pomieszczenie przewietrzyć, a stewardesy takiej możliwości nie miały. Zawsze wiedziały natomiast, kiedy będzie leciała delegacja rządowa, bo zdarzało się, że delegacja podróżowała regularnym, rejsowym samolotem. Maszyna była wtedy dokładnie sprawdzana przez wydział bezpieczeństwa, a na pokładzie wydzielano miejsce dla oficjeli, którym w czasie lotu przysługiwał odrębny serwis i alkohole. W ile-18 urzędnicy wchodzili schodkami z tyłu maszyny i zajmowali część samolotu niewidoczną dla innych pasażerów, w ile-62 pierwsza klasa była tak ulokowana, że umożliwiała dyskretną obsługę. Ale było i tak, że delegacja, ze względu na niezbyt wysoki status, podróżowała razem z pozostałymi pasażerami. Zalecenia mówiły jasno: reprezentacja rządowa wymaga specjalnego traktowania. Choć stewardesy czuły się niezręcznie, a pasażerowie zwracali baczną uwagę na to, dlaczego oni dostają kotleta i wodę, a osoba siedząca obok kawior i szampana, podział na lepszych i zwyczajnych obowiązywał, a nawet był akcentowany przez oficjeli. Na przykład instrukcję, by na czas startu pozostać na miejscach i zapiąć pasy, zbijali argumentem: „Pani nie wie, kim ja jestem?!”.

Dziewczyny albo nie reagowały na takie zachowanie, albo odpowiadały: „Pan ma tę możliwość, że przeczyta moje nazwisko na plakietce, ja pańskiego przeczytać nie mogę”. Bywało, że wtedy zmieniali ton, ale nie wszyscy.

– Kiedyś żona jakiegoś ministra wpycha się do pierwszej klasy – opowiada jedna ze stewardes. – Kolega grzecznie zwraca jej uwagę, że ma bilet na drugą klasę, a ona krzyczy: „Ale czy pan wie, kim ja jestem?!”. Na co on bierze mikrofon i mówi: „Proszę państwa, mamy problem. Na pokładzie jest

pasażerka, która nie wie, kim jest”. Śmiechu było co niemiara, wszystkie go podziwialiśmy, bo to były częste sytuacje, ale nikt nigdy nie odpyskował, a oficjele i ich rodziny byli przekonani, że wszystko im wolno. I mieli rację. Kolega zrobił to tylko raz. Nazajutrz został zwolniony z pracy.

*

„Najwyższa grupa VIP-ów” – takiego określenia używają niektóre dziewczyny, gdy mówią o najważniejszych przedstawicielach władzy świeckiej i duchowej podróżujących LOT-em. „Najwyższa grupa VIP-ów” zawsze zachowywała się kulturalnie i nigdy nie pokazywała wyższości.

– Dla świętej rodziny przód samolotu przerobiono na salonkę, bo na Gierka i jego rodzinę mówiliśmy święta rodzina. Nazywał ich tak Janek Rus ze Śląska, który przez kilkanaście lat ich obsługiwał – opowiada Barbara Mikołajczyk, która z pierwszym sekretarzem PZPR leciała w styczniu 1977 roku. Rozmawiamy także w styczniu, ale trzydzieści osiem lat później. – Gierek i ministrowie lecieli do New Delhi, na zaproszenie Indiry Gandhi. Oni zajmowali przód samolotu, z tyłu ulokowano dziennikarzy, którzy byli bardzo trudnymi, dużo pijącymi pasażerami.

Wiozą też z Polski jedzenie, bo Gierek jadł tylko swoje i chciał, by catering na przyjęciu w polskiej ambasadzie w New Delhi wzbudzał podziw. Wieczorem lądują w Taszkencie, by uzupełnić paliwo. Zostają na noc w hotelu Rady Ministrów. Nazajutrz wylatują. W połowie trasy okazuje się, że ktoś zapomniał wystąpić o zgody dyplomatyczne na przelot nad terytorium określonych krajów. Zawracają na trasę, którą LOT regularnie kursuje do Bangkoku. Spóźniają się dwie godziny, w czasie których wybucha skandal dyplomatyczny, na tyle poważny, że załoga trafia do luksusowego aresztu hotelowego, jest przesłuchiwana i ma zakaz opuszczania budynku.

– A nam tak zależało, żeby wziąć co nieco do walizeczki, bo wiedzieliśmy, że w Indiach są tanie szmaragdy i szafiry i że nie będzie odprawy celnej, bo na lotach dyplomatycznych nigdy nie było – mówi pani Barbara. – Jakoś się więc z koleżanką z tego aresztu wydostałyśmy. Wchodzimy do jubilera, a tam pół BOR-u robi zakupy w towarzystwie ambasadora. Kupiłyśmy po dwa pierścionki każda i szybko wracamy do

hotelu.

Kolejnego dnia skandal przycichł, a dla pracowników LOT-u zorganizowano wycieczkę do Agry i Tadż Mahal (nie wszyscy mogli jechać, trzeba było losować). Wieczorem stewardesy przygotowują jeszcze catering na przyjęcie w ambasadzie, a kolejnego dnia już wracają do kraju. Przez Teheran, bo szach Iranu zaprosił Gierka na obiad. Dla lotowców podstawiono w tym czasie samochód z kierowcą, by mogli zwiedzić miasto.

– Wszyscy lubili też latać z premierem Jaroszewiczem – twierdzi jedna ze stewardes. – Każdy na wszelki wypadek nosił za pazuchą a to podanie o samochód, a to o działkę, a to o mieszkanie, bo jak szedł się przywitać z premierem, Jaroszewicz zawsze pytał: „A może jest coś, co mogę dla was zrobić?”. Mówiło się wtedy: „O, tak się składa, że właśnie mam przy sobie...” i wyciągało zza pazuchy wcześniej przygotowany dokument. Ale najważniejszą osobą, z jaką leciałam, był Jan Paweł II. To był rok 1987. Krótki lot do Rzymu. Samolot Tu-154 pięknie przebudowany. W papieskiej salonce białe meble ze skóry, a catering tak rozbudowany, że aż się wstydziłam. Przygotowano na przykład bażanta w piórach, czyli z tym długim ogonem i ze skrzydłami, bo to jest ponoć staropolskie, eleganckie podanie tego ptaka. Ale papież był zmęczony, nie miał żadnych wymagań i nic nie jadł.

O tym, jak się lata z Ojcem Świętym, opowiada także Kasia Przewłocka.

– Ktoś powiedział mi w ostatniej chwili: „Stoisz na zewnątrz”. A był to rok 1979. Na swoją pierwszą pielgrzymkę do Polski Jan Paweł II przyleciał Alitalia, wracać miał LOT-em. Stoję przed wejściem do samolotu. Widzą mnie wszystkie kamery całego świata, które chcą uchwycić, jak papież żegna się z rodakami. A on niby wsiada, ale jeszcze stoi na schodach. Jeszcze macha, jeszcze się odwraca. W końcu podchodzi do drzwi. Wtedy klękam i całuję go w pierścień, i nie wiem, że właśnie rozpętałam burzę. A to przykucnięcie i pocałowanie było automatyczne. Przecież nigdy wcześniej papieża nie spotkałam. Nikt mi nie powiedział, jak się zachować, nie było żadnych instrukcji, żadnej specjalnej etykiety. Koleżanka chyba wiedziała więcej, bo nie pocałowała.

Papież wsiada, idzie się przywitać do pilotów. Lecą. A na ziemi burza, bo

pełno zagranicznych dziennikarzy widziało, jak pracownik państwowego, komunistycznego przedsiębiorstwa całuje papieża w rękę. Wszystko nagrane, poszło w świat. Ktoś z rządu dzwoni do LOT-u. Już wie, kto pocałował papieża w rękę. „Natychmiast ma być wyrzucona z pracy!” – instruuje.

– A ja spokojnie lecę do Rzymu – wspomina Kasia. – Tupolew 134 pięknie przerobiony. Podzielony jakby na dwie części. Z przodu siedzi papież i jego sekretarz, z tyłu kardynałowie. Kabina cała w białych orchideach, które dzień wcześniej przyleciały z Azji. Rozmawiamy, dostaję różaniec i błogosławieństwo. Do Polski wracamy na pusto i robimy najcudowniejsze party w samolocie, jakie miałam okazję przeżyć. Papież prawie nic nie tknął, a na pokładzie rarytasy: paszteciki, dziczyzna, kawior i obowiązkowo – pierogi. W tym czasie w Warszawie zostaję wyrzucona z pracy. I do pracy przywrócona. Przywrócona, bo ktoś się orientuje, że jeśli informacja o zwolnieniu dostanie się do zagranicznych mediów, będzie skandal. Na pewno walczyła o mnie szefowa. Członkini partii komunistycznej, która te pierogi dla papieża własnoręcznie lepiała.

– Pamięta pani lot z papieżem? – pytam Annę Solewską, ówczesną szefową Kasi.

– Oczywiście, że tak. Załogę na lot wybierałam razem z odpowiednią służbą bezpieczeństwa. Papież dał każdemu piękny medalion ze swoją podobizną. Prosiłam dziewczyny, żeby dla mnie też wzięły.

– A partia nie zalecała ateizmu? – dociekam.

– Z tym partyjnym ateizmem było trochę tak jak w dowcipie: „Jeden z towarzyszy spóźnia się na obrady aktywu partyjnego. »Przepraszam, towarzysze. Czarny kot przebiegł mi drogę i szedłem naokoło, a to trochę daleko« – usprawiedliwia się. »Marksista, partyjny, a taki przesądny – gani go sekretarz. – Na drugi raz róbcie tak jak ja. Gdy czarny kot przebiegnie mi drogę, tylko się przeżegnam i idę dalej«”. Zresztą moje pierogi były na pokładzie – dodaje Solewska. – Ustalaliśmy menu dla papieża. Przyszedł jakiś człowiek, który miał rozeznanie, co papież lubi, i mówi: „Papież uwielbia pierogi ruskie z serem”. „To ja ulepię”, zaproponowałam. Ze dwa tuziny ulepiłam, bo najpierw ktoś musiał próbować, czy aby nie zatrute.

*

W 1972 roku samoloty PLL LOT kursują już na trzydziestu jeden liniach zagranicznych, komunikując Polskę z trzydziestoma trzema miastami w dwudziestu pięciu państwach europejskich i pozaeuropejskich. „Łączna długość eksploatowanych linii zagranicznych wynosi 37 416 km, a linii krajowych – 5317 km; łączyły one 10 miast polskich”^[91]. Rok później LOT uruchamia regularną linię atlantycką Warszawa–Nowy Jork, która otrzymuje numer 007. I ma go do dziś. Na początku lotów do Ameryki w samolotach jest pierwsza klasa. A to dlatego, że maszyny mają prawo międzylądowania w Amsterdamie, żeby zatankować i dobrać pasażerów. Często Niemców, Holendrów, Belgów. Możliwość wysadzenia i zabrania nowych podróżnych jest bardzo korzystna finansowo, a dołanie paliwa niezbędne, by Ił-62, samolot długiego zasięgu, mógł dolecieć na kontynent amerykański. Gdy LOT kupuje jego nowszą wersję, Ił-62M, z siódmym bakiem, lata już bez międzylądowania i bez pierwszej klasy. Pierwsza klasa oznacza więcej stewardes na pokładzie, porcelanę, czarny kawior i szampana, których pasażer amerykański nie potrafi docenić. Bo do Stanów podróżują najczęściej krewni Polonii amerykańskiej, często z biednych podkarpackich wsi. Osoby bez wykształcenia, które przez lata nie opuszczały swoich miejscowości i którym trudno zrozumieć procedury związane z lataniem. Zdarza się na przykład, że na otwarciu samolotu czekają nie na lotnisku, tylko na schodkach prowadzących do maszyny. Tajemnicą pozostaje, w jaki sposób wchodzi na płytę i trafiają do właściwego samolotu. Upierają się także, by na pokładzie przewozić przedmioty zagrażające bezpieczeństwu.

– Raz jeden pasażer wchodzi do samolotu, niby tak jak pozostali, niesie tobołki, tobołeczki, toboliki i jeszcze poroże. Ogromne poroże jelenia – opowiada Barbara Witczak-Ambroziewicz, która przyleciała zza oceanu kilka dni przed naszą rozmową. „Proszę pana, pan nie może lecieć z porożem”, mówię. „Jak to nie mogę? Skoro mnie puścili na cle, to znaczy, że mogę”, i idzie na swoje miejsce przy wyjściu awaryjnym. Mości się w kozuchu, nie zdejmuje czapy, poroże wsadza między nogi i czeka na start. „Proszę pana, nie może pan siedzieć przy wyjściu awaryjnym z ogromnym porożem

między nogami i lecieć tak przez dziesięć godzin”. „Nie? To co ja mam zrobić?” „Proszę mi je oddać. Ja się nim zajmę”. Wzięłam je i gdzieś upchnęłam.

– Jesteśmy kilka godzin w powietrzu – to już historia Barbary Mikołajczyk – i nagle widzę, że starsza kobieta mocuje się z klamką od drzwi. Wiadomo, że drzwi się w powietrzu nie otworzą, ale trzeba uważać. „Co pani robi?”, pytam. „Ja muszę wysiąść z tego autobusu i do Sokółki jechać krowę przepalikować”. „Słucham?” „No krowę trzeba przepalikować, a my jedziemy i jedziemy”. „Jest pani w samolocie, nie w autobusie. Jak się pani tu znalazła?” „No syn mnie wiózł jednym autobusem, wsadził do drugiego i teraz jadę i jadę”. Wytłumaczyłam spokojnie, gdzie jesteśmy i dokąd lecimy, i od tej chwili miałam kolejnego roztrzęsionego pasażera na pokładzie.

Zdarzało się, że liczba pasażerów w czasie lotu przestawała się zgadzać. Przy starcie był komplet, a w powietrzu okazywało się, że kogoś brakuje, mimo że samolot nie miał międzylądowania. Delikwenta zazwyczaj odnajdowano za kotarą, która wydzielala miniszatnię. Zresztą prawie zawsze pustą, bo zimą, jak pasażerowie wsiedli w Warszawie w czapce i kożuchu, tak w Nowym Jorku w czapce i kożuchu wysiedli. Zdarzało się natomiast, że w szatni załatwiali potrzeby fizjologiczne albo – podchmieleni – łapali za wieszak jak za uchwyt w autobusie i spokojnie podróżowali do Nowego Jorku. Choć zasadniczo lekkie podchmilenie nikomu nie szkodziło, a nawet było wskazane, bo świetnie pomagało opanować strach przed lataniem. Gorzej, gdy walka ze strachem trwała przez cały lot. Szczególnie że pasażerowi alkoholu odmówić nie było można. A najczęściej jak o koniak poprosiła jedna osoba, to po chwili piła już cała kabina. Tworzono także autorskie nazwy drinków. „Fikoł na Donaldzie” oznaczał wódkę z sokiem, bo soki owocowe miały na opakowaniu Kaczora Donalda, „fikoł na kurancie” to już wódka z sokiem z czarnej porzeczki (od black currant), a „wódka z czerwoną konserwą” to alkohol z colą.

Dodatkową trudnością dla lecących za ocean była konieczność wypełnienia standardowych dokumentów dla obcokrajowców przybywających do Stanów Zjednoczonych, tak zwanych kart lądowania,

które po przylocie należało okazać urzędowi imigracyjnemu i celnemu. Dokumenty były po angielsku, a pasażerowie po angielsku nie mówili. Często nie wiedzieli także, ani do kogo, ani gdzie lecą, ani czym jest numer paszportu. By nie tworzyć korków na lotnisku, karty wypełniano już w samolocie. Pięć stewardes wypisywało sto pięćdziesiąt kart.

*

Podróżujący ze Stanów Zjednoczonych do Polski sprawiali już mniej problemów. Trudne były natomiast ich rodziny, często koczujące na lotnisku, by przechwycić krewnych, bo razem z ciotkami i wujkami do kraju przylatywały dolary. Oczekujący rzucali się na przybywających z kwiatami, całowali, ściskali, przedstawiali kolejne kuzynki, zazwyczaj aż do chwili, gdy przylatujący zauważyli, że ich nie znają. Krępująca sytuacja, ale krótkotrwała, bo obie strony grały w tę samą grę. Przybywający nie bardzo wiedzieli, jak wygląda ich rodzina, oczekujący nie byli pewni, kogo się spodziewać. A to dlatego, że wielu Polonusów przez lata nie przysyłało rodzinie zdjęć. Fotografii bliskich sami również nie otrzymywali, tak więc jedni i drudzy nie mieli pojęcia, jak wyglądają.

Z Polski najwięcej osób (ponad dwa miliony) wyemigrowało do Stanów pod koniec XIX i na początku XX wieku. Byli to głównie imigranci zarobkowi, z których przynajmniej jedna trzecia nie potrafiła pisać ani czytać. Do Polski zazwyczaj wracali ich potomkowie^[92].

Nie wszyscy na własnych nogach.

– „Dzień dobry. Przyszliśmy po prochy dziadka”, słyszę któregoś dnia w biurze na lotnisku, a w drzwiach pokoju stoi grupa osób wyglądających na rodzinę – opowiada Anna Solewska. – „Jesteście państwo w złym miejscu, tu są stewardesy. Przesyłki to CARGO”, odpowiadam. „Jak to? Przecież my już wszystko z załogą załatwiliśmy. Wczoraj rodzina nadała dziadka z Londynu. Kapitan zabrał go do kokpitu i przewiózł do Warszawy. Nawet żartowaliśmy, że dziadek pierwszy raz w życiu leciał po śmierci”. „O! – myślę. – Będzie ciekawie”, i dzwonię do planowania lotów. Jaki pilot leciał wczoraj z Londynu? No taki i taki. Znam człowieka, wiem, że przewóz prochów jest nielegalny, dzwonię więc do niego do domu. „Słuchaj, przewoziłeś wczoraj

dziadka z Anglii?” „Tak, tak. Przywiozłem prochy. Miała na mnie czekać rodzina, ale nikogo nie było”. „Są dzisiaj”. „I całe szczęście, bo urna stoi w mojej szafce na lotnisku”. „No to przyjeżdżaj, dziadka trzeba wydać”.

Kapitan zjawił się w ciągu pół godziny. Zszedł do podziemi, gdzie stały szafki. Bezpieczne, bo bezwartościowe – wszyscy wiedzieli, że trzymano w nich tylko mundury i jakieś drobne rzeczy prywatne, czyli nic, co warto kraść. Część drzwi uchylona, u kapitana też niedomknięte. Anna Solewska otwiera, a tam ani dziadka, ani munduru.

Rodzina wpada w szal.

– „Chwileczkę – mówię – chcieliście nielegalnie, zupełnie prywatnie przewieźć dziadka, a teraz robicie aferę. Owszem, możecie nagłośnić sprawę, ale dziadka i tak nie odzyskacie, za to kapitan będzie miał niewesoło, a przecież ten człowiek narażał dla was reputację. Uszanujcie i jego, i dziadka” – kończy Solewska.

Zamieszanie zrobiło się potworne, ale po kilku minutach chaosu udało się jakoś to wszystko uspokoić.

Ani dziadka, ani złodzieja nigdy nie odnaleziono, ale Anna Solewska jest przekonana, że ten, kto otworzył szafkę, ucieszył się, że trafiło mu się trzy kilo pieprzu. A że pieprzu było wtedy w Polsce jak na lekarstwo, rozszedł się na bazarze albo po rodzinie.

Śmiejemy się z panią Anną do łez, a ja po raz kolejny mam wrażenie, że czarny humor to nieodłączny składnik tego zawodu. Jeśli nie można z czymś walczyć, trzeba to albo oswoić, albo sprowadzić do rzeczy mało istotnej. Śmiech jest niezawodny w jednym i drugim przypadku. Choć często przychodzi później. Pierwsze skrzypce gra jego młodsza siostra – złość, która często towarzyszy lotom z rybakami dalekomorskimi czy polskimi pracownikami, których lotowskie czartery wożą do Peru, Urugwaju i Libii.

*

Pięć stewardes nie nadąza z dolewaniem alkoholu, którego często brakuje już w połowie drogi. Rybacy lecą na półroczny kontrakt, robotnicy często na dłużej. Jedni i drudzy piją dużo, jedni i drudzy są na brak trunków przygotowani. Mają swoje.

– Kiedyś nie wytrzymuję – opowiada Anna Solewska – i w połowie drogi idę do kapitana. „Słuchaj – mówię – wszyscy są już tak spici, że nie mam kontroli. Jak będzie awaria, ci ludzie nie wyjdą o własnych siłach. Tak być nie może”. Kapitan chwyta za mikrofon: „Witam państwa. Mówi kapitan. Panowie, dochodzą mnie wieści, że jesteście bardzo zadowoleni z lotu i zdrowo sobie popijacie. Nie podoba mi się to! Nie podoba się to też tej małej, czarnej stewardesie, która chodzi po pokładzie. Uważajcie. Ona jest niepozorna, ale bardzo niebezpieczna i mściwa. Lubi pisać raporty”. Wychodzę z kabiny pilotów, a już jeden kręci się z kapeluszem i zbiera pieniądze. Zrzucają się, żeby mnie przekupić. „To dla pani”, zjawia się po jakichś trzydziestu minutach. „Nie biorę żadnych pieniędzy, jeśli nie przestaniecie chlać”. Byłam wściekła, bo już zaczęli sikać w fotele. „Niech pan wraca do kolegów i powie, że mnie nie można przekupić. Jak nie przestaniecie chlać, piszę raport”.

Raport to była bardzo niebezpieczna sprawa, bo mogli zabrać robotnikom paszporty. A brak paszportu oznaczał brak pracy. Od razu się uspokoiłi. Ale czasem było naprawdę trudno, bo łapali za spódnicę i za nogę. Szczególnie jak wracali do Polski z półrocznego pobytu na statku. Przez sześć miesięcy nie widzieli kobiet. Dziewczyny nie były na to przygotowane. Szkolenie co prawda obejmowało działania w przypadku agresywnych pasażerów, ale przed pierwszym lotem nikt im nie mówił, że będą zamknięte w puszcze ze stadem pijanych, podnieconych, czasem agresywnych mężczyzn. To byłoby niepolityczne, choć takie sytuacje zdarzały się często.

– Czasami traktowano nas źle, poniżej godności – potwierdza Irmina Oleszyńska – bo podróżnym wydawało się, że jesteśmy od wszystkiego. Pili i szybko pozbywali się hamulców. Raz pasażer klepnął mnie w tyłek. „Bo zaraz panu oddam, jak pan to jeszcze raz zrobi!”, powiedziałam w złości. „A po co ty tutaj jesteś? Płacę, więc jak chcę, mogę cię poklepać po tyłku”. „Jestem tu po to, żeby się pan czuł bezpiecznie, a nie szczęśliwie”.

Ale były też dziewczyny, które starały się zachowanie robotników zrozumieć.

– Wtedy paliło się sporty albo klubowe i tylko my wiemy, jaki zaduch panuje w samolocie wypełnionym prawie setką palaczy – opowiada Elżbieta

Muszalska. – Do tego od razu po wejściu na pokład robotnicy zdejmowali buty. Najczęściej więc jedna z nas zaraz po starcie brała mikrofon i mówiła: „Panowie, ustalmy sobie coś. Po pierwsze, dzielimy samolot na dwie części: przód pali, tył nie pali. Po drugie, jeśli już zdejmujecie buty, owińcie sobie stopy jakimś szalikiem albo ubraniem, bo nie zatrzymamy się po drodze, żeby nabrać powietrza”. Stosowali się do każdego zalecenia i byli szalenie mili, choć często bardzo prości. Niektóre stewardesy ich nie znosiły. Mówiły, że nie pachną za dobrze, że dużo piją. I to wszystko prawda, z tym że to byli dobrzy ludzie, którzy lecieli pierwszy raz w życiu, czuli strach i jeśli okazało im się szacunek, nie sprawiali większych problemów.

*

Trudniejsze od czarterów z rybakami były te na trasie Kair–Mekka–Kair lub Kair–Dżudda–Kair. Samolot LOT-u przez miesiąc krążył po Bliskim Wschodzie, wożąc pielgrzymów do miejsc kultu. Podróżni nie mówili po angielsku, a polskie stewardesy po arabsku. W załodze był więc zawsze ktoś z egipskich linii lotniczych. Pielgrzymów można było podzielić na dwie grupy. Jedni mieszkali w namiotach na pustyni i całe życie wędrowali z wielbłędami, drudzy byli dystyngowanymi Arabami w nienagannie białych dżalabijach. Pierwsi, ze względów rytualnych, wprowadzali zwierzęta na pokład, w fotelach siadali tak jak na pustyni – w kucki, zupełnie jakby paliło się przed nimi ognisko, a potrzeby fizjologiczne załatwiali pod siebie. Drudzy siedzieli po europejsku, zawsze z przodu samolotu, bez zwierząt. Podczas lądowania jedni i drudzy słyszeli wibrujące dźwięki wydawane przez żony towarzyszące drugiej grupie, które w ten sposób dawały upust radości.

– Po takim locie cały samolot szedł do gruntownego czyszczenia, ale mimo wszystko były one bardzo dochodowe – opowiada o lotach do Mekki Janina Bielak.

Siedzimy w salonie w jej podwarszawskim domu. Na ławie przed nami żółta, plastikowa skrzynka, w której pani Janina gromadziła pamiątki lotnicze. Co kilkanaście minut wyjmuje kolejną. Właśnie trzyma w ręku pożółkłą kartkę zapisaną nierównymi literkami.

– To laurka, którą dostałam od jednej z pasażerek lecących do Szwecji. Dziewczynka miała może dziesięć lat, nie znała angielskiego, ale tak się polubiłyśmy, że napisała mi coś po szwedzku. – Pani Janina płynnie przechodzi od opowieści o pielgrzymach do dzieci na pokładzie. – Dzieci na pokładzie nigdy nie były dla mnie problemem. Problemem było to, że strasznie chorowały. Czasami nie nadążałyśmy z podawaniem torebek, bo jak jedno zaczęło wymiotować, pozostałe robiły to samo. Pełnych torebek nie można było wyrzucić ani do toalety (żeby jej nie zapchać), ani do pojemników na śmieci (gdyby się rozwiązały, panie sprzątaczkę nigdy by ich nie doczyściły), a worków na odpady wtedy nie było. Ustawiało się więc te pakunki z zawartością gdzieś z boku w toalecie i wyrzucało po wylądowaniu.

– Kochałam dzieci na pokładzie. Im bardziej nękające, tym większe wyzwanie – podobne odczucia ma Irmina Oleszyńska. – No chyba że były to czartery z młodymi Francuzami, wtedy musiałam przymknąć oko na ich złe zachowanie, na brak manier, na bieganie po samolocie, nieszanowanie stewardes, ale czasami zwracałam uwagę dla bezpieczeństwa lotu.

*

Szukam danych mówiących o tym, ilu nieletnich pasażerów podróżowało samolotami, ale nie jest to łatwe, bo do kategorii „dzieci” statystyki LOT-u zaliczają jedynie pasażerów poniżej drugiego roku życia. Wiadomo, że w 1966 roku za granicę poleciało ich 484, rok później już 851. W tym samym czasie na liniach krajowych liczba pasażerów do lat dwóch wzrosła z 2063 do 3020^[93].

Bilet za dziecko do drugiego roku życia kosztuje dziesięć procent ceny, no chyba że dziecko zajmuje osobne siedzenie. Wtedy rodzic płaci za nie pięćdziesiąt procent ceny, ale ma prawo do zabrania „bezpłatnego bagażu do 20 kg na liniach zagranicznych i 10 kg na liniach krajowych”.

Materiały dotyczące najmłodszych pojawiają się w prasie najczęściej z okazji Dnia Dziecka. Autorzy zapewniają w nich, że dzieci to „najmilszi pasażerowie”, którzy „ani przez moment nie są pozbawieni czujnej, troskliwej opieki ze strony służby naziemnej lotniska, a potem załogi samolotu. Do stewardes mówią [...] ciociu, a do pilotów – wujku. Interesują

się wszystkim dookoła, chcą wiedzieć jak najwięcej: Dlaczego samolot leci w powietrzu? [...] Czy samolot leci szybciej od bociana? Czy babcia na pewno będzie czekała na lotnisku?”. Zdarzają się jednak także teksty edukacyjne skierowane do rodziców.

„Dzieci są bagażem specjalnego rodzaju [...] – pisze »Skrzydłata Polska«. – Jeśli zabieramy je ze sobą, wybierajmy do przelotów dni w środku tygodnia, kiedy samoloty są zwykle mniej zapełnione. Wskazane są oczywiście raczej loty dzienne niż nocne. Wybierać należy połączenia bezpośrednie, bez uciążliwych przesiadek. Starajmy się, by nasze dzieci zachowywały się na pokładzie nie bardziej absorbująco niż dorośli. Utrzymujmy je na miejscu w czasie posiłków, by nie przeszkadzały stewardesom. Jedzmy posiłek przed dziećmi, by móc im w razie czego pomóc. Nie dawajmy na pokładzie dzieciom zabawek, którymi mogłyby zakłócić spokój innych podróżnych. [...] Na podróż ubierajmy dzieci pod kątem wygody, nie reprezentacji”^[94].



[94] Stewardesa obok kołyski we wnętrzu samolotu. 1969 rok

*

Większość stewardes zgadza się z tymi radami.

– Matkom trzeba było przede wszystkim pomóc – słyszę wielokrotnie, choć rozmówczynie przyznają, że krew je czasami zalewała. Szczególnie jak pasażerki straszyły nimi dzieci. „Jak będziesz niegrzeczna, ta pani cię zabierze”, powtarzały. Dziewczyny uśmiechały się wtedy do dziecka, ale nieraz myślały: „Cholera jasna, czy ta baba zgłupiała?”. Czasami, jak pasażerki szły do toalety, prosiły, żeby potrzymać dziecko, a ono akurat wtedy zaczynało sikać. Nie było pampersów, więc na mundurze pojawiała się mokra plama. Ale tego akurat nikomu nie miały za złe, bo takich rzeczy nie dało się przewidzieć. Trzeba było mieć do dzieci trochę serca. A poza tym myśleć o innych, bo taka już rola stewardesy.

Na długich trasach na najmłodsze dzieci czekały kołyski zawieszane na wysokości półek bagażowych. W łóżkach było ich sześć i zdarzało się, że wszystkie były zajęte.

Stosunek do dzieci był jednak różny. Anna Solewska nie owija w bawełnę:

– Dzieci nigdy nie lubiłam. Szczególnie jak rodzice pozwalali im biegać po całym samolocie, bo niektóre mamusie zasypiały i miały dziecko w nosie, a ono robiło, co chciało. Krzyczało, szalało, ciągnęło ludzi za ręce. Dla mnie to było nie do przyjęcia. Ale miałam na dzieci metodę. Jak takie złapałam, od razu stawiałam mu na nogę. Zaczynało płakać i albo samo leciało do mamusi, albo je odprowadzałam, informując, że musiało się czegoś wystraszyć. Działo niezawodnie.

*

Nie udaje mi się dotrzeć do informacji, ilu nieletnich pasażerów przetransportował LOT w latach siedemdziesiątych. Znajduję natomiast wzmiankę, że w 1978 roku, w porównaniu z rokiem 1947, zagraniczne przewozy pasażerskie rosły 351 razy, osiągając 1 054 000 podróży w ciągu dwunastu miesięcy. I już lepiej wiem, jak rozumieć powtarzane przez niektórych zdanie, że w latach siedemdziesiątych nowo otwarty Międzynarodowy Dworzec Lotniczy Okęcie został zadeptany.

Przystań

Są tacy przystojni. Krystyna w czarnym golfie i kapeluszu w tym samym kolorze. Jan w eleganckim garniturze i białej koszuli. Twarze mają pogodne. Krystyna stoi po jego lewej stronie, przekręca głowę i czule patrzy na męża. Rękę, w której tli się papieros, też zwraca w jego kierunku. Chce mu coś powiedzieć. Ledwo rozchyła usta, gdy fotograf robi zdjęcie. Jan stoi bliżej fotografa, po prawej. Patrzy przed siebie, widzimy więc jego lewy profil. Unosi kąciki ust, a uśmiech biegnie siateczką drobnych zmarszczek dookoła oczu. Ale zmarszczki i łysina, w którą powoli zmienia się wysokie czoło, dodają mu powagi. Stoją w jasnym hallu skończonego już budynku Międzynarodowego Dworca Lotniczego Okęcie, dziewięć kilometrów od centrum Warszawy. Zapewne dojechali tu aleją Żwirki i Wigury. Samochód zostawili na parkingu, który może pomieścić jeszcze 249 innych aut i 25 autokarów, a w przyszłości, po rozbudowie – aż 600 samochodów^[95]. Jest rok 1969. Minęło dziewięć lat, odkąd siedli w swojej pracowni na warszawskiej Pradze nad projektem nowego Międzynarodowego Dworca Lotniczego Okęcie. Bo nowy dworzec był niezbędny. Wiedzieli o tym wszyscy z wyjątkiem władzy. „[...] obecny dworzec zagraniczny i dworzec krajowy – jak szumnie przypominają o sobie szyldy – stanowią po prostu dwa drewniane baraki z przegniłymi dachami, które nie są już nawet ściśle złączone z podłożem, a stoją wprost na ziemi. Delikatnie mówiąc, taką sytuację należy uznać za co najmniej nienormalną. Pomieszczenia, w których przyjmujemy gości z za granicy bądź przebywających na Okęciu tranzytem, świadczą o braku zainteresowania odpowiednich władz sprawą dworca lotniczego. Pierwsze wrażenia odwiedzających Polskę gości prawdopodobnie w związku z tym nie są zbyt budujące...”^[96] – pisała „Skrzydłata Polska” w 1962 roku.



[A] Przejście graniczne na lotnisku Okęcie. 12 lipca 1966 roku

Wiedzą o tym także stewardesy. Ich kapciora mieści się w jednym z drewnianych baraków oddalonych kilka metrów od dworca głównego. W pokoju o powierzchni około trzydziestu metrów kwadratowych przebierają się, plotkują, w drewnianych szafkach trzymają mundury na zmianę, zimą ciepłe kozaki, bo do samolotu chodzi się w pantofelkach, korzystają z jednego, wspólnego telefonu, siadają na jednym z dwóch krzeseł lub na małej kanapie, ręce myją w jednej jedynej umywalce. Jeśli chce im się

siku, biegną do budynku portu, bo w kapciorze nie ma nawet toalety. Podział na część męską i damską także nie obowiązuje. Jeśli chcą włożyć ciepłe majtki, mówią o tym nielicznym stewardom: „Odwróć się, bo chcę ciepłe majtki włożyć”. Nikt się nie wstydzi, bo nie ma czasu na wstyd. Dziewczyny czekają na nową kapcioreę jak Ikar na swój pierwszy lot. Plotki głoszą, że już w 1964 roku, w trzydziestą rocznicę istnienia lotniska na Okęciu, okładki gazet będą zdobiły zdjęcia nowego portu lotniczego, a tymczasem w 1964 roku w „Skrzydlatej Polsce” zamiast zdjęć nowego Okęcia pojawiła się historia portu lotniczego, z której jasno wynika, że od odbudowy lotniska w połowie lat czterdziestych lawinowo rośnie liczba pasażerów, przetaczających się przez prowizoryczne, zdezelowane baraki.

Ale aż do początku lat sześćdziesiątych władza nie może się zdecydować, czy nowe lotnisko zostawić na Okęciu, czy przenieść je dalej od miasta. Ostateczna decyzja o niezmiennianiu lokalizacji zapada na początku 1960 roku, kiedy to Ministerstwo Komunikacji ogłasza konkurs na nowy port lotniczy. Konkurs jest zamknięty, co oznacza, że zostają do niego zaproszone konkretne zespoły. Dokładnie sześć. Plotki mówią, że jest także ustawiony.

*

Termin zgłaszania prac upływa w środę 8 czerwca 1960 roku. Dwa tygodnie i dwa dni później, w piątek 24 czerwca, sąd konkursowy ogłasza, że: „Nagroda została przyznana jednogłośnie autorom pracy nr 4 za najbardziej prawidłowe rozwiązanie trudnego układu funkcjonalnego, a wyróżnienia przyznano pracom nr 1 i nr 2. Pracy nr 1 – za konsekwentne rozwiązanie układu jednoprzestrzennego wewnątrz, konstrukcji i architektury zewnętrznej, a pracy nr 2 za wewnętrzne walory projektu, idącego w ogólnym kierunku po linii właściwego rozwiązania funkcjonalnego”^[97].

Pracę numer 4 złożył zespół w składzie: architekci – Krystyna Król-Dobrowolska oraz Jan Dobrowolski; konstruktorzy – Aleksander Włodarz i Czesław Cywiński; konsultant – W. Chlebowicz i J. Kieszkowski. Kosztorys przygotował A. Fiedorowicz.

Czterdziestoletni Jan i trzydziestosześcioletnia Krystyna zaprojektowali jednopiętrowy budynek, którym rządzą podziały. Całość składa się z trzech

sektorów: dworca pasażerskiego, dworca towarowego i części administracyjnej. Na dworcu pasażerskim jest wydzielony obszar do odprawy celnej i paszportowej oraz przestrzeń dla osób przylatujących i odlatujących.

Komisja konkursowa zwraca uwagę na trzy główne zalety projektu. Pierwszą jest „brak nadmiernych ruchów w pionie” pomiędzy pasażerami. Drugą – sposób obsługi bagażu, który podróżny oddaje po wejściu na dworzec, a system pochylni i transporterów przenosi najpierw pod budynek, a potem na płytę startową. Trzecią – harmonijkowy dach budynku z żelbetowych płyt prefabrykowanych, który wygląda inaczej z góry, inaczej od strony podjazdu, inaczej z płyty lotniska, i który ma stanowić „piątą elewację”. Istnieje bowiem przekonanie, że pasażerowie powinni podziwiać dworzec także z powietrza.

Zwycięski projekt Dobrowolskich zostaje skierowany do Warszawskiego Biura Studiów i Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego celem dokładniejszego opracowania. Ale tu od razu zaczynają się schody. Projektanci otrzymują pokój o powierzchni trzynastu metrów kwadratowych. Po jakimś czasie zostają przeniesieni do większego pomieszczenia, ale polepszenie warunków lokalowych skutkuje znacznym pogorszeniem komunikacji. Nad projektem pracuje trzydzieści osób rozmieszczonych w różnych częściach Warszawy, a w głównym biurze projektowym nie ma telefonu. Pomysły dyskutuje się, dzwoniąc z pobliskiej budki telefonicznej. Dopracowywanie zwycięskiej koncepcji trwa półtora roku, do 30 grudnia 1961 roku, kiedy projekt dworca zostaje ostatecznie zatwierdzony. Od tej chwili Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego „Żelbet”, które zostaje generalnym wykonawcą obiektu, może powoływać nowe Okęcie do życia^[98].

*

Inwestycja, z namaszczenia rządu, otrzymuje priorytet. Jest to jednak namaszczenie pozorne, bo równocześnie „kredyty na rozpoczęcie budowy zostały [...], mimo zabiegów Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, skreślone z planu inwestycyjnego. Podobno ze względu na niedostarczenie jeszcze rysunków roboczych”^[99]. Bez kredytu prace idą

jak krew z nosa. Brakuje wszystkiego: papy na dach, cementu, piachu, elementów wykończeniowych. Pojawiają się plotki, że konstrukcja jest źle zaprojektowana, że za chwilę się zawali, że na budowie nie ma robotników. Prace ruszają pełną parą pod koniec 1967 roku i nie zwalniają aż do chwili oddania obiektu w kwietniu 1969 roku. Ruszają, bo władza odkręca kurek z pieniędzmi. W ciągu półtora roku (od 1 października 1967 roku do 27 kwietnia 1969 roku) na inwestycję zostanie wydana taka sama kwota jak w latach 1961–1967. Pieniądze te, pod czujnym okiem czterdziestoletniego magistra inżyniera Ryszarda Sikorskiego, kierownika Biura Budowy Centralnego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie, przerabia trzystu robotników zatrudnionych w dwunastu państwowych przedsiębiorstwach. Kolejne setki osób pracują przy produkcji materiałów „o bardzo wysokiej jakości, tzw. eksportowej”^[100], z których powstaje budynek. Potrzeba na przykład 180 ton aluminium (150 ton na elewacje, 30 ton do wykończenia wnętrza).

*

– Gdy dworzec został skończony, ale jeszcze nie był przekazany do użytku, pojechaliśmy z kolegą go zobaczyć – w 2014 roku opowiada mi Paweł Czaplicki, członek zarządu Oddziału Warszawskiego Stowarzyszenia Architektów Polskich, który w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych inwentaryzował budynek portu lotniczego. – W 1969 roku byliśmy świeżo po studiach. Pojechaliśmy i wpadliśmy w zachwyt, bo budynek wyglądał jak obiekt, który przyleciał z Finlandii. Jasny, lekki, z dużymi przeszklonymi partiami. Część elewacji zewnętrznej wykonana z drewna jesionowego, na podjeździe zachowano lasek brzozy. Jednym słowem, piękny obiekt, za który można przyznać kilka doktoratów.

W środku także wszystko starannie przemyślane. „Obok wentylacji wprowadzono częściowo klimatyzację; latem temperatura w hali będzie niższa o 4–5 stopni niż na zewnątrz. [...] Wnętrza zostały wykonane przy użyciu srebrzystego aluminium, szkła, drewna i kamienia z wprowadzeniem jako koloru jedynie fornirowanych blatów ściennych. [...] Podłoga w większej części hali jest z marmuru, jedynie w poczekalni odlotowej

zaściela ją dywan. Spiralna klatka schodowa o bokach wypełnionych taśmą chromowaną [...] wieszce [...] na antresolę, gdzie znajdują się m.in. pomieszczenia biurowe lotniczych przedstawicielstw zagranicznych [...]"^[101].

W poczekalni, która może pomieścić pięćset osób, „szczególnie przyjemne wrażenie robi ogród zimowy ciągnący się wzdłuż całej południowej ściany [...]”. Pod oknami powstanie pas kwietników, wśród których zostaną zainstalowane rozpylacze wody, by stworzyć „użyteczną kurtynę oczyszczającą powietrze i izolującą kurz napływający z powierzchni płyty”. Dodatkowo do hali włączane będzie powietrze czerpane z nad niewielkiego zbiornika wodnego, który powstał na północnej ścianie dworca. „Nie zapomniano o wygodnym pomieszczeniu dla matek z dziećmi”.

W budynku jest jasno dzięki zamontowanym w dachu świetlikom, a przeszklona antresola na pierwszym piętrze – sprytny zabieg, za sprawą którego władza może patrzeć na ręce pracownikom z parteru – dodaje bryle lekkości. Na antresoli znajduje się kawiarnia i restauracja dla pasażerów zagranicznych na około 400 miejsc. Wychodzi się z niej wprost na 230-metrowy taras, na którym równocześnie 1500 osób może żegnać lub witać podróżnych albo po prostu podziwiać samoloty. Ale taras, który w 1981 roku wystąpi w *Misiu* Stanisława Barei, to nowość w stosunku do projektu. Zmianie uległa także końcowa kubatura budynku, która zwiększa się z 62 718 metrów sześciennych do 87 500 metrów sześciennych^[102]. Rośnie więc i koszt wykonania, choć trudno oszacować ostateczny. Na etapie projektu prognozowano 22 801 000 złotych, po dwóch latach kwotę tę zwiększono do 68 601 100 złotych, a w 1969 roku w „Skrzydlatej Polsce” pisano, że tylko na drugi etap budowy wydano 265 milionów złotych.

Dworzec zyskuje uznanie także dlatego, że daje pracę w odległych miastach. Boazerie wykonuje Państwowa Łódzka Fabryka Mebli, fotele i stoliki do wnętrza – „zakłady w Łodzi i Poznaniu, dywanowe posadzki antresoli – Kalisz. Specjalny rodzaj farby jedwabistej [...] produkuje się w Wołominie”.

27 kwietnia 1969 roku, z okazji dorocznego Dnia Transportowca i Drogowca oraz w jubileuszowym roku czterdziestolecia Polskich Linii Lotniczych LOT, wicepremier Piotr Jaroszewicz w asyście ministrów komunikacji i budownictwa – Piotra Lewińskiego i Mariana Olewińskiego – przecina biało-czerwoną wstęgę (trzymaną przez stewardesy) i pierwsi pasażerowie wchodzą do hali odlotów. Dworzec zaczyna działać.

Ale jeszcze przed oficjalnym otwarciem stewardesy wprowadzają się do nowej kapciory, która znajduje się na piętrze, w jednej trzeciej długości korytarza, dokładnie naprzeciwko szatni załóg. Po prawej, oddzielony od nich siedmioma pokojami, mieści się gabinet naczelnika portu. Na piętrze swoje pokoje mają także piloci, planowanie załóg, kierownictwo. Jest więc wszędzie blisko. Z okien pokoju dziewczyny widzą część lotniska, hangary i port krajowy. W kapciorze pełen luksus. Są trzy ubikacje, są prysznice. Jest nawet specjalnie przygotowane miejsce, w którym mogą zostawiać sobie wiadomości. Irmina Oleszyńska pokazuje mi je na zdjęciach, które „Zwierciadło” z 1975 roku^[103] zamieszcza z okazji Dnia Kobiet. Ten komunikator to po prostu kilkanaście małych, kwadratowych półek, do których dziewczyny mogą wkładać listy i wiadomości. Bo stewardesy cały czas się mijają. Pasażerów przybywa, pracy jest więc coraz więcej.

*

Już pierwszego roku po otwarciu nowy port lotniczy nie jest w stanie obsłużyć wszystkich. Na etapie projektowania nikt nie przewidział, że w ciągu dziesięciu lat budowy liczba pasażerów wzrośnie wielokrotnie (w latach sześćdziesiątych każdego roku przyrasta o dziesięć–dwanaście procent, w latach 1972–1973 już o dwadzieścia pięć^[104]). Dodatkowo odlatujących na lotnisko odprowadzają rodziny.



[A] Nowo otwarty Międzynarodowy Dworzec Lotniczy Okęcie. Widoczny charakterystyczny sufit. Maj 1969 roku

– To był fajny budynek, tylko za mały – twierdzi Paweł Czaplicki. – Mógłby stać na przykład w porcie lotniczym w Bydgoszczy albo w Rzeszowie. W Polsce mówiło się, że będzie miał przepustowość półtora miliona pasażerów rocznie, a do branżowej prasy francuskiej, która także zachwycała się obiektem, podawano dwa i pół miliona. Nie wiem, kto i jak to liczył, ale każda z tych liczb była wzięta z sufitu.

Na lotnisku tworzą się kolejki, są spięcia między LOT-em, WOP-em (czyli ówczesną strażą graniczną), cłem i międzynarodowymi liniami lotniczymi. W standardzie europejskim czas odprawy samolotu nie powinien być dłuższy niż godzina, na Okęciu zapełnienie samolotu stu trzydziestoma pasażerami w godzinę stanowi problem, bo jak mówi Czaplicki: „W tamtym czasie najkrótsza odprawa paszportowa trwała dwie i pół minuty. Potem była jeszcze kontrola celna”. W ciągu godziny odprawiano więc około dwudziestu pięciu pasażerów.

By poprawić sytuację, do hali odlotów mogą wchodzić tylko osoby posiadające bilet. Ale zakazy rodzą nadużycia. Stojący przy wejściu ochroniarze wpuszczają każdego, kto im zapłaci. W rezultacie budynek pęka w szwach, a władze lotniska wprowadzają kolejne usprawnienia. Na przykład budują specjalną halę, w której obsługuje się tylko osoby przylatujące do Warszawy.

– Po tych zmianach w sali odlotów, o ile dobrze pamiętam, było trzynaście stanowisk odprawy paszportowej. Siedem z nich to były atrapy – mówi Czaplicki.

Dodaje też, że teoretycznie zwiększająca się liczba pasażerów nie powinna być problemem, bo port miał możliwość rozbudowy.

– Wystarczyło przedłużyć każdy ze szczytów oraz dostawić piętro i można było przyjmować większy ruch – wyjaśnia. – To w teorii, w praktyce było to niemożliwe. Na prawym krańcu usadowiły się bowiem Wojska Ochrony Pogranicza, które były wtedy państwem w państwie, siedziba im się podobała i nie miały zamiaru się ruszać. Z lewej strony natomiast znajdowała się rampa ładunkowa, przez którą zapełniało się samoloty transportowe. Rozbudowa lewego końca budynku spowodowałaby więc paraliż lotniska.

Dodatkowym problemem było to, że serce Okęcia biło w piwnicy. Bo sercem każdego portu lotniczego jest bagażownia. Prowadziły do niej dwa wyłożone kostką brukową zjazdy. Przez większość roku wózki akumulatorowe, których używa się do przewozu bagażu, śmigały po nich bez zarzutu, ale zimą, zamiast jechać w górę, na płytę lotniska, jak sanki zjeżdżały w dół.

*

W ogóle w pewnym momencie wszystko zaczyna zjeżdżać po równi pochyłej. Reprezentacyjny dach nagrzewa się tak, że srebrna, odbijająca światło papa, którą jest pokryty, rozszerza się i pęka. Podczas konserwacji pociągnięto ją smołą, która pod wpływem wysokiej temperatury topi się i kapie na głowy. Drewniana elewacja zostaje wymieniona na barwione szkło, przeszklona antresola zasłonięta panelami, park przed dworcem zdeptany. Budynek traci swój wdzięk. Ostatecznie dobija go dobudowanie

czterech paskudnych budek pod tarasem widokowym. Ale i tak do 1 lipca 1992 roku, czyli do otwarcia Terminalu 1, pełni swoją funkcję. Ostatecznie pod koniec XX wieku zostaje częściowo zburzony.

– Halę z charakterystycznym dachem rozebrano, ale zostały piwnice, czyli bagażownia, w której antyterrorysty zrobili sobie poligon – mówi Paweł Czaplicki. – Część budynku zachowano i przerobiono na biura, które działały jeszcze do 2004 roku. Potem i je zburzono. Zresztą też głupio, bo na ich miejscu powstały parkingi dla autobusów i wejście do pociągu. Nie było żadnej kampanii, żeby nie burzyć, żadnej dużej dyskusji, co zrobić z tym budynkiem. A szkoda.

Chmury

– Moja rodzina była porządna. Żadnych powstańców. Tylko jeden wuj był w Armii Andersa, ale wrócił do Polski. Ojciec zawsze o dziewiątej wieczorem słuchał Wolnej Europy. Z mężem nie należeliśmy ani do partii, ani do Solidarności – opowiada stewardesa pracująca w latach siedemdziesiątych, ale prosi, by nie podawać jej nazwiska, a imię zmienić. Będzie więc Krystyną. – Byliśmy normalnymi ludźmi, którzy mieli problem, jak przetrwać do pierwszego, bo goła pensja stewardesy na początku lat siedemdziesiątych to było jakieś tysiąc trzysta złotych. Człowiek musiał dorobić, ale mi w handlu słabo szło. Miałam poczucie, że nie pasuję do tego środowiska. Nie kryłam się także z tym, że chodzę do kościoła. Poszłam kiedyś na otwarte zebranie partyjne w Locie. Siadam w pierwszym rzędzie, a że zawsze nosiłam medalik na szyi, jeden kapitan bierze mnie w przerwie pod rękę i mówi: „Krystynka, jak już przychodzisz na to zebranie partyjne, tobyś schowała ten medalik”. „A co, pan nie wie, że ja jestem wierząca?” „No tak, ale po co tak świecisz w oczy”. „Panu to przeszkadza?” „No nie”. „No mi też nie, więc zdejmować nie zamierzam”.

W końcu zgrana lotowska grupa uzgodniła, że trzeba się jej pozbyć. Różnych rzeczy się czepiali, ale nie mogli uczepić. Wymyślili więc czystkę. Postanowili wyrzucić z LOT-u wszystkie grubsze dziewczyny, a że Krystyna przytyła po urodzeniu dziecka, trafiła na listę osób do zwolnienia. Miała szczęście. Lubił ją kierownik działu kadr, który zamiast wypowiedzenia, wręczył skierowanie na placówkę zagraniczną. Została reprezentantką LOT-u, czyli osobą, która wypłaca załogom dietę, opiekuje się pasażerami, prowadzi biuro firmy i pomaga w nieprzewidzianych wypadkach. Do Polski wróciła chwilę przed wybuchem stanu wojennego. Niektórzy mówili, że oszalała. Wydostała się całą rodziną z kraju, a teraz wraca, w najgorszym możliwym momencie. Inni szeptali, że na pewno donosi, bo paszport dla całej rodziny może w stanie wojennym dostać tylko szpicel.

– A my byliśmy chyba na to wszystko za głupi – mówi pani Krystyna. – Dla nas ważne było tylko to, że chcemy mieszkać w Polsce. I wcale nie chodziło o jakiś patriotyzm. Mąż jest jedynakiem. Jego matka w życiu by do samolotu nie wsiadła. Nie mogliśmy i nie chcieliśmy zostawić teściów. Zresztą w latach osiemdziesiątych nikt nie wierzył, że komunizm upadnie, że stan wojenny się skończy, że z Polski będzie można wyjeżdżać, kiedy się chce, a paszport trzymać w domu. Mnie jest trudno o tym wszystkim mówić, bo pewnych rzeczy nie rozumiałam i chyba nadal nie rozumiem. Wszyscy powtarzali, że donoszą, bo takie czasy. Gównu, nie takie czasy! Dziewczyny znały języki, były niebrzydkie, młode, to musiały donosić? Widocznie chciały mieć jeszcze więcej. Przecież każdy się bał o pracę, bo to była bardzo prestiżowa posada, ale każdy miał też wybór. Choć ja nie chcę nikogo oceniać. Mogę mówić o sobie, bo SB nieraz próbowała mnie podejść. Raz jeden pilot bardzo chciał się ze mną na mieście umawiać. Nie dociekałam, po co, ale domyślałam się, że chodzi o to, bym coś podpisała, więc uparcie odmawiałam. Innym razem esbecy zaprosili mnie do siebie, rozpytywali o rodzinę, o rodziców, nie wdawałam się w szczegóły. Trochę mnie potrzymali i puścili.

Wtedy jeszcze nie proponowali współpracy wprost. Dopiero po kilku latach pracy na placówce zagranicznej dostała ultimatum: albo zaczniesz współpracować, albo kończy się jej pobyt. No i miłe życie z dala od Polski się skończyło.

– Ale nie żałuję. Najważniejsze było to, że nie mieli na mnie żadnego haka, nie mogli mnie więc do niczego zmusić – podsumowuje z perspektywy lat.

*

Haki czyhały wszędzie. Były haki wewnętrzne, jak potrzeba awansu czy dorobienia się, były zewnętrzne, jak wpadka na cle, romans czy nieślubne dziecko. Zewnętrznych było znacznie więcej, bo każde wykraczające poza prawo i obyczajowość Polski Ludowej zachowanie mogło zostać wykorzystane jako nieprzyjemna odmowa zachęta do współpracy. Większość haków miała Służba Bezpieczeństwa. Pomagały jej ręce, oczy

i uszy stewardes, pilotów, mechaników, celników albo nawigatorów, którzy najpierw podpisywali zobowiązanie do współpracy, potem obserwowali. Wzajemna kontrola nie była trudna. Załogi razem latały, wspólnie mieszkały, na miasto mogły wychodzić grupowo lub co najmniej w parach. Dziewczyny mówią, że wiele osób donosiło. Ale o Służbie Bezpieczeństwa, o partii, o współpracy opowiadają niechętnie, przerywają rozmowę albo proszą, by nie pisać tego, co już usłyszałam. Wyraźnie widać, że to nadal mężczyźni. Te, które w latach osiemdziesiątych uciekły z Polski, dręczy jakby mniej. One po prostu wspominają tamte lata.

Anna Solewska mówi, że weryfikacja kandydatek przez odpowiednie służby zaczynała się jeszcze przed rozmową kwalifikacyjną.

– Gdy zostałam kierowniczką i przewodniczącą komisji rekrutacyjnej, setki osób, które starały się o posadę stewardesy, przechodziły przez moje ręce, a ja poznałam drugą stronę medalu – wspomina. – Wszyscy byli bardzo dokładnie sprawdzani pod kątem partyjnym. Było wiadomo, kto ojciec, kto matka, czym zajmuje się ciocia i tak dalej. Ale nie byłam sama. Miałam siedmio-, ośmioosobową komisję. Ludzi z różnych wydziałów: z reklamy, z działu eksploatacyjnego, z kadr. Każdy mógł pytać, o co chciał, i każdy miał jakieś zadania do wykonania. Pytania były szokujące i zaskakujące, czasami ubliżające godności człowieka. To by w życiu nie przeszło w innym systemie politycznym. Skąd pochodzi kandydatka? Z jakiej rodziny: inteligenckiej, burżuazyjnej, chłopskiej? Co robią rodzice? Czym dziadkowie się zajmowali? Wszystko bardzo drobiazgowo.



[A] Pochód pierwszomajowy, stewardesy. Warszawa, 1 maja 1968 roku

*

Występuję o zgodę na dostęp do archiwów Instytutu Pamięci Narodowej. Zamawiam kwerendy, szukam słów kluczowych związanych z LOT-em, tygodniami czekam na dokumenty. W końcu dostaję stosy zrudziałych, podniszczonych, tekturowych teczek. Każda wiązana tasiemką na piórko. Spodziewałam się raczej segregatorów, poukładanych, drukowanych dokumentów. Rozkładałam je na stole w IPN-ie. W teczkach: koperty

z adresami, przechwycone listy, zdjęcia, notatki służbowe ze spotkań informatorów z pułkownikami, pisemne komentarze. Niektóre odręczne, inne spisywane na maszynie. Chwilami mam nieprzyjemne wrażenie, że nieproszona włamuję się do czyjś życia. W stosie dokumentów znajduję na przykład szczegółowe opisy kandydatek przyjętych na kurs stewardes.

Z materiałów Instytutu Pamięci Narodowej, Warszawa, październik 1967 r.:

Ocena kandydatek na stewardesy zakwalifikowanych na kurs [pisownia i numeracja oryginalna, zmieniłam datę kursu, którego dotyczy notatka, imiona i nazwiska kandydatek i niektóre szczegóły, które ułatwiłyby identyfikację – A.S.].

1. Rzepecka Zofia

Pracuje w LOT od 6.VII.1966 r. stew. portu. Mąż prywatny zakład galwanizacyjny. Trochę naiwna, wie że ładna – wykorzystuje urodę. „Trudne dzieciństwo” – wychowywała się bez rodziców, wcześniej zaczęła pracować – zaraz po maturze, pechowa, 2 wypadki w „LOT”. Mało inteligentna /uszkodzenie ciała/. Nigdy nie była za granicą. Obecnie pracuje w informacji w MDL.

2. Czerwińska Krystyna

Nerwowa, speszona.

– Ojciec – nie wie co się dzieje, rodzice nie żyją razem od 10 lat.

– Matka – pielęgniarka, pracuje w Warszawie w Ośrodku Zdrowia.

Mieszka z matką, nigdy nie pracowała, ukończyła studium Stenog. i Jęz. Obcych. Nie była za granicą.

Panna. Trudno było ocenić wiadomości i poziom, była bliska płaczu, nie potrafiła udzielić odpowiedzi na b. proste pytania. Test pisemny raczej dobry.

9. Zagórna Jadwiga

Studium Stenografii i Języków Obcych

Pracowała 8 miesięcy w „Polserwisie” do 1.VI.1967 r. Chciała studiować socjologię.

Rodzice rozwiedzeni, z ojcem nie utrzymuje kontaktów.

Matka – lekarz stomatolog, pracuje na „Politechnice Warszawskiej”

Za granicą nie była.

Ogólnie – dziewczyna bez wyrazu, raczej brzydka, nie robi żadnego wrażenia.

Mieszka z matką.

13. Ząbek Barbara

Kulturalna, starannie wychowana, inteligentna. Wrażenia ogólne dobre, trochę za dużo wykarmiona.

14. Brylewska Katarzyna

Punkty dostała za wiadomości i inteligencję. Nie ma warunków zewnętrznych, ale 2 zachodnie języki francuski, angielski.

Pracuje – Biuro Turystyki Zagr. Marszałkowska 124

Ojciec – Zakłady Mięsne Jagiełońska

Matka – Zakłady Odzieżowe „Kora”.

Za granicą – nie była.
Ukończyła Studium Stenografii i Jęz. Obcych.
/Marne uzębienie/.

18. Ludwiczak Anna

Bystra, inteligentna. Studium Sten. i Jęz. Obcych. Pracuje jako sekretarka Dyrektora.
Mąż – student Politech. W-wska. inżynier budowl.
Ojciec – Zjedn. Zakłady Gospodarcze ul. Grzybowska
Twierdzi, że utrzymuje męża, taka rola jej odpowiada.

*

Przegląd zawartości teczek pokazuje, że były oczy patrzące bardzo wnikliwie, uszy, którym nie umknął żaden szept, żadna wiadomość zawarta między wierszami, były i takie, które patrzyły i nic nie widziały, słuchały i nic nie słyszały, choć podobnie jak inne – wcześniej podpisały zobowiązanie do współpracy. Notatki często dotyczą spraw błahych, są wręcz kuriozalne, ale przeraża mnie, jak dużo służby wiedziały o poszczególnych stewardesach, jak szczegółowe informacje przekazywali ci wnikliwi współpracownicy, jak dokładnie każdego sprawdzano.

„Uważność to była podstawa” – słyszałam wielokrotnie od stewardes, ale nie chodziło im o uważność w modnym dziś nurcie samodoskonalenia, o bycie tu i teraz, smakowanie chwil. Mówiąc „uważność”, myślały „czujność”, „ostrożność” i „niepewność”, bo przecież często nie wiedziały, kto donosi, a były pewne, że ktoś to robi. Zastanawiam się, co bym czuła, gdybym po latach odkryła taką dokumentację na swój temat. Chyba nie chciałabym jej widzieć. Nie chciałabym wiedzieć, kto mnie obserwował, kto opowiadał o moim życiu, o rodzinie, problemach.

Po co więc przytoczę kilka poniższych historii? Po to, by pokazać, jakie aspekty życia i pracy stewardes interesowały Służbę Bezpieczeństwa, jakim językiem sporządzano notatki i jaką wagę im nadawano. Zmienię jednak imiona i nazwiska osób, których dotyczą te materiały, podobnie jak niektóre fakty, które ułatwiłyby ich identyfikację.

*

Sierpień 1969 roku. Jedno ze źródeł zwraca baczną uwagę na stewardesę,

nazwijmy ją Nowak. Źródło referuje, ręka pułkownika spisuje: „panuje ogólne przekonanie, które dotychczas podzielało również źródło, że Nowak jest bardzo spokojną, niewyrobioną ogólnie dziewczyną. Powszechnie jest przyjętą opinią, że Nowak dotychczas była tak rygorystycznie wychowywana, iż mimo dojrzałego wieku nie wykazuje żadnego zainteresowania mężczyznami”. Jednak „w wyniku obserwacji [...] źródło doszło do wniosku, że opinia o niej jest mylna, gdyż Nowak jest inteligentną i wyrobioną dziewczyną. Poza tym dość żywotną. Stąd też jej codzienne postępowanie musi być poza. Źródło uważa, że Nowak nie tyle jest spokojną, co opanowaną, skrytą i nieufną, stąd też mimo roku pracy nie ma żadnej przyjaciółki ani nawet koleżanki. Samo wychowanie niewątpliwie jakiś wpływ ma na jej postępowanie. Jest bardzo religijna, chodzi systematycznie do kościoła, jednak chyba nie tylko to jest przyczyną braku zainteresowania mężczyznami. W środowisku i w sytuacji, w jakiej pracują stewardesy, nie sposób nie rozbudzić zainteresowań matrymonialnych. U Nowak też zauważono pewne ożywienie. Bardziej dba o ogólny wygląd itd., lecz jej zainteresowania są kierowane nie na kolegów, lecz na koleżanki. Kilka koleżanek informowało źródło o dziwnym zachowaniu się Nowak w czasie wspólnych kąpieli lub nocowań we wspólnych pokojach. Niektóre z nich sugerowały źródłu posłanie Nowak na badanie płci, sugerując, że jej ogólny wygląd jest zbyt męski. [...]

Reasumując, źródło twierdzi, że Nowak jest ciekawą osobą nie ze względu na odchylenia od normalnych zachowań, ale ze względu na faktyczny stopień opanowania swego faktycznego charakteru, skrytość i jak na jej zewnętrzny wygląd – wysoki stopień wyrobienia.

Źródło nie zauważyło, aby ktoś po Nowak przyjeżdżał na lotnisko lub ktoś do niej dzwonił, natomiast kilka razy zauważyło, że Nowak gdzieś dzwoni, ale na treść rozmów nie zwróciło uwagi”.

Informacja dotycząca tej stewardesy jest na tyle cenna, że zostaje uzupełniona przez pułkownika. „Źródło nie wiedziało, że jesteście Nowak zainteresowani, są to jej osobiste spostrzeżenia, mimo to jest to jedna z ciekawszych informacji otrzymanych na temat osobowości Nowak. W odniesieniu do zewnętrznych przejawów postępowania Nowak pokrywa

się ze spostrzeżeniami innych źródeł. Informacja o tym, że Nowak ma nienormalne zachowania, jest pierwszą, lecz na pewno prawdziwą i należy się zastanowić nad ewentualnym wykorzystaniem jej w prowadzonej sprawie”.

Powyższy materiał opatrzony jest datami, podpisami i pseudonimami osoby dostarczającej wiadomości oraz tych, którzy informacje przyjmują. Oprócz imion, nazwisk, adresów, dat urodzenia, składu członków rodziny (mężów/żon, rodziców, teściów), ich miejsc pracy, zdjęć paszportowych osób obserwowanych zawiera liczne „notatki” ze spotkań przedstawicieli Służby Bezpieczeństwa z płodnym współpracownikiem, a także odnośniki do spraw, w których przekazane informacje mogą zostać wykorzystane.

*

„W dniu 15.08.67 r. w czasie rejsu Paryż–W-wa [stewardesa] weszła w porozumienie z pasażerką w sprawie sprzedaży prywatnych rajstop. W wyniku porozumienia Kowalska sprzedała jedną parę własnych i drugą parę rajstop należących do stewardesy Wiśniewskiej. Za to otrzymała 20 dolarów od tej pasażerki, z której to kwoty należało zwrócić reszty. Stewardesy nie miały reszty w dolarach, zaproponowały więc we frankach. Pasażerka franków nie przyjęła, twierdząc, że bardziej by ją urządziły polskie złotówki [...]”.

Czytam tę notatkę i się uśmiecham. No bo co to za afera? Pewnie pasażerke porwały się rajstopy i dziewczyna odsprzedała jej swoje. Gdzie problem? „Sprawa ta wydała się, gdy przy opłacaniu wizy pasażerka nie chciała wymienić dolarów – poznaję kolejne szczegóły historii – płacąc posiadanymi złotówkami [pasażerka nie była Polką, nie mogła więc posiadać polskiej waluty, złotówki uzyskała z reszty, którą z dwudziestu dolarów wydała jej stewardesa]. [...] Kowalska w złożonym oświadczeniu opisała tylko »połowę sprawy«, nie wspominając nic o drugiej parze rajstop [...], aby nie wciągać do sprawy stewardesy Wiśniewskiej. Źródło ocenia Kowalską jako bardzo dobrą pracownicę, która się nie wyróżnia w handlu. Jako stewardesa lata około sześciu lat. Początkowo miała trochę młodzieńczych flirtów, później nieudane małżeństwo ze »złotym młodzieńcem«. Po

rozwodzie ustabilizowała się, jest obecnie rozsądną pracownicą. Zależy jej bardzo na lataniu. [...]

Przedsięwzięcia:

[...]

2. Przeanalizować materiały, jakie mamy odnośnie Kowalskiej, jeśli nie mamy innych negatywnych informacji na jej temat, zastanowić się nad ewentualnym wykorzystaniem tej sytuacji do nawiązania współpracy”.

*

Stewardesy mówią, że jeśli kogoś złapano na przemyście albo na handlu, sB od razu miała na niego haka, a ja byłam przekonana, że chodzi o handel złotem albo nielegalne przewożenie hurtowych ilości towarów. Jednym słowem, o duży biznes, a nie odsprzedaż rajstop. Wspominają także, że już na kursach przygotowawczych uprzedzono je, by niczego nie brać, niczego nie przewozić, a jeśli już coś kupią, od razu po przylocie muszą to zgłosić w urzędzie celnym. Czujność to była podstawa, bo panowało przekonanie, że w każdej chwili ktoś może podrzucić im materiały szpiegowskie albo chcieć uzyskać jakieś poufne informacje. Dziś są terroryści, kiedyś wszędzie byli „szpiedzy”.

Zdarzało się, że próby wybadania charakteru kandydatki podejmowano przed decyzją o przyjęciu jej do latania. Tak było z Anną Janczak.

– Na jednej z akademii, już po tym jak przeszłam szkolenie, ale jeszcze nie zaczęłam latać, podszedł do mnie jakiś mężczyzna – wspomina pani Anna. – Wiedział, że przez jakiś czas pracowałam na ziemi, i mówi: „Czy może mi pani powiedzieć coś o życiu intymnym pana X? Wiadomo nam, że ma romans”. „Proszę pana, nic nie wiem na ten temat, bo po pierwsze to nie jest krąg, w którym się obracam, a po drugie mam inne zainteresowania”. „Chyba zdaje sobie pani sprawę, że od tego zależy, czy będzie pani latała, czy nie. Sama pani rozumie, że to dopiero eliminacje wstępne”. Odpowiedziałam: „Proszę pana, to nie ma znaczenia. Trudno, najwyżej nie będę latać, nie mam nic do powiedzenia. Mnie interesuje malarstwo, poezja”, i tu od razu skoczyłam do opowieści o sztuce. Przerwał mi, tłumacząc, że akademia się zaczyna, i odszedł.

Anna Janczak twierdzi, że miała dużo szczęścia, bo już nic nigdy od niej nie chcieli. Latała do Moskwy, Londynu, Bułgarii, Rumunii, Jugosławii, Dubrownika, do Kairu, czasami z uśpioną czujnością.

– Kiedyś polski ambasador w Kairze zaprosił całą załogę do swojej rezydencji na kolację – wspomina jeden z pobytów w Egipcie. – Po posiłku pyta, czy mogłabym przekazać prezent jego żonie, która jest w Polsce. Zgodziłam się, bo niezręcznie było mi odmówić. Poza tym przypomniałam sobie, że mogę przywieźć wszystko, o ile zgłoszę to na cle. Tak też zrobiłam. Celnik rozpakował pakunek i okazało się, że to tylko kawałek czerwonego materiału, ale ja najadłam się strachu. Pomyślałam, że tym razem to tylko kawałek sukna, ale następnym może to być coś podpadającego pod paragraf. To był pierwszy i ostatni raz, kiedy coś przewiozłam. Szkoda by było przez nieuwagę stracić tak pasjonującą pracę.

*

W kolejnej teczce trafiam na historię stewardes – nazwijmy je Kowalczyk i Wójcik – które w maju 1969 roku wracają z Zurychu do Warszawy. Przed odlotem dziewczyny wraz z jednym członkiem załogi udają się na „zakupy w miejscowym magazynie »Migros«, w którym obowiązuje samoobsługa. Po dokonaniu zakupów już po minięciu kas stewardesę Kowalczyk zaczepiła jakaś kobieta i wciągnęła ją do biurowego pomieszczenia (pokoju) tego sklepu pod zarzutem niezapłacenia za któryś z wynoszonych towarów.

Gdy oczekująca na nią stewardesa Wójcik weszła do tego pokoju, stwierdziła, że wszystkie zakupy dokonane przez Kowalczyk wyłożono z jej torby na stół i dokonywano jakichś podliczeń. Przy tej okazji poproszono również Wójcik o wyłożenie zakupionych towarów. Gdy stwierdzono, że posiada na nie paragony kasowe, przeproszono ją i wrócono do podliczeń towarów Kowalczyk, oświadczając, że to jeszcze potrwa. Ponieważ do odlotu samolotu pozostało jeszcze wiele czasu, Kowalczyk zostawiono i udano się przygotować lot do odlotu” – czytamy spisaną na maszynie notatkę.

„Na trzy minuty przed odlotem Kowalczyk znalazła się w porcie – twierdziła, że odwieziono ją samochodem, gdyż oświadczyła, że nie ma pieniędzy na dojazd na lotnisko. Zajście tłumaczyła tym, że brak jej paragonu

na jeden z zakupionych staników, ale się wytłumaczyła i wszystko w porządku. Prosiła członków załogi, aby o tym nie mówiono w Warszawie. Rzeczywiście załoga potraktowała ten wypadek za nieistotny i kapitan o tym nie meldował po przylocie”.

Ktoś jednak przekazuje tę informację Służbie Bezpieczeństwa, bo dalej czytamy: „Po otrzymaniu tej informacji poleciłem dokonać oficjalnego wyjaśnienia drogą zebrania oświadczeń od członków załogi i samej Kowalczyk, a także przedstawiciela LOT-u w Zurychu. Na czas prowadzenia wyjaśnień poleciłem zwrócić do depozytu paszport Kowalczyk”.

Sprawa ma swój ciąg dalszy. Z kolejnych dokumentów dowiaduję się, że w celu wyjaśnienia szczegółów do Zurychu udaje się szefowa stewardes, która ustala, że Kowalczyk próbowała wynieść ze sklepu „dwie pary pończoch-rajstop” i że incydent był na tyle poważny, że polskie załogi są teraz piętnowane we wszystkich sklepach marki „Migros”, choć sieć oficjalnie twierdzi, że do Kowalczyk pretensji nie ma.

Liczba dokumentów, które dotyczą tego zdarzenia, szczegółowość opisów poszczególnych kroków i zaleceń są dla mnie kuriozalne, ale faktem jest, że stewardesie zostaje zamrożony paszport, a kilkustronicowa notatka kończy się zaleceniem: „Biorąc pod uwagę rozgłos, jakiego nabrała w Zurychu sprawa Kowalczyk, należy raczej wykluczyć chęć wykorzystania tego faktu przez tamt. policję. Była to więc zwykła kradzież, stąd też sprawę winni oficjalnie zakończyć jej przełożeni”.

*

– Różne listy do mnie przychodziły, niestety zawsze anonimowe – mówi Anna Solewska, gdy pytam o przemyt. – A każdą sprawę trzeba było rozpatrzyć. Ktoś pisał na przykład, że widział taką i taką dziewczynę, jak na ulicy kupowała dolary. Najpierw taka stewardesa była zawieszona, potem musiała się tłumaczyć, skąd miała te pieniądze. Ano z diet. To dlaczego kupowała na ulicy? No bo chciała sobie dokupić. A po co chciała dokupić? I tak dalej. Te donosy i szukanie winnych to była jakaś farsa. Wszyscy wiedzieli, że nikt nie kupuje waluty w biały dzień na ulicy, że takie sprawy załatwia się po cichu, ale winną i tak trzeba było znaleźć i przykładowo

ukarać.

Turbulencje

– To zdjęcie zrobione już po porwaniu – mówi Elżbieta Muszalska i wpatruje się w fotografię sprzed prawie pięćdziesięciu lat. Na zdjęciu ona i dwie koleżanki. Siedzą na stojących pod ścianą krzesłach i uśmiechają się do fotografa. Wszystkie w mundurach. – W latach sześćdziesiątych wszędzie na Zachód latało się przez Berlin Wschodni – opowiada pani Elżbieta. – Startujemy z Warszawy. W klasie ekonomicznej sześćdziesięciu paru pasażerów, w pierwszej jedna osoba. Amerykanin.

Jest rok 1967. Lecą standardową trasą: Warszawa–Berlin–Amsterdam–Londyn i powrót, z tym że w drodze powrotnej nocują w Berlinie, bo kończy im się czas pracy. Do Warszawy wraca już inna załoga.

– Lot z Warszawy przebiega jak zwykle, czyli iłem-18 trzęsie jak samochodem z zepsutymi amortyzatorami, który jedzie po wybojach – wspomina pani Elżbieta. – Zapowiadam już granicę i lądowanie w Berlinie, ale nie siadamy. Pasażerowie zaczynają się denerwować. „Pójdę do chłopów i dowiem się, dlaczego nie lądujemy”, myślę. Idę i widzę, że w pierwszych rzędach w kabinie pasażerskiej z jednej strony siedzi mechanik, z drugiej nawigator. „To kto, do licha, leci?”, zastanawiam się, bo ich zawsze pięciu latało: pilot, drugi pilot, mechanik, nawigator i radiooperator. Ale jestem spokojna, bo tydzień wcześniej miałam taki przypadek, że mechanik energicznie podniósł się w kokpicie, zapomniał, że sufit jest nisko, rąbnął głową w przyrządy i się skaleczył. „Widocznie znów się rąbnął – myślę – a nawigator siedzi i pilnuje, żeby nie stracił przytomności i nie wystraszył pasażerów”. I faktycznie patrzę, a mechanik trzyma coś na głowie. „Idę po apteczkę – mówię do nich – a tak w ogóle, to dlaczego nie zgłosiliście, że coś się wam stało?” „Siadaj tu! Nie idź nigdzie! Siadaj!”, syczy przez zęby mechanik. „No głupi – myślę – zemdleje i problemów narobi”. Idę po apteczkę.

Apteczka była za kotarą, z przodu samolotu.

– Odsuwam kotarę, a tam stoi facet i mierzy do mnie z pistoletu. Lufa skierowana prosto na mnie. „*Komm, komm*”, mówi i przywołuje mnie tym pistoletem. Wycofałam się w pierwszym szoku. Trzęsę się i patrzę na przestrzeń między kotarą a podłogą. Czy on jeszcze tam stoi? Stoi. Intensywnie myślę, jak go unieszkodliwić. Wiem, że gdzieś tu jest toporek, który służy do rozbijania zablokowanych drzwi kokpitu w sytuacji awaryjnej, ale ze stresu nie mogę go znaleźć. I całe szczęście. W końcu nogi zza firanki się cofają. Wracam do kuchni, już wiem, co się dzieje. „Jesteśmy uprowadzeni”, mówię do koleżanek. Za chwilę odzywa się kapitan i instruuje pasażerów, by pozostali na miejscach.

To było dwóch Niemców z Niemiec Wschodnich, którzy chcieli się dostać na Zachód. Weszli do kokpitu, bo wtedy kabiny pilotów nie były jeszcze zamykane. Zabierali ich pojedynczo. Najpierw mechanika, który siedzi nisko, pośrodku pozostałych członków załogi. Wszyscy są odwrócenii do siebie plecami. Przed lądowaniem skupiają się na swoich zadaniach. Nie zauważają więc, gdy znika nawigator i radiooperator. Dopiero gdy piloci zostają sami, orientują się, że coś się dzieje, ale Niemcy już ich wtedy terroryzują i każą lecieć do Berlina Zachodniego, na położone w centrum miasta lotnisko Tempelhof. Kapitan się nie zgadza. Czterdzieści minut latają nisko nad Berlinem. W końcu udaje się wylądować na Tegel, we francuskiej strefie okupacyjnej. Do samolotu wchodzi żandarmi francuscy i wyprowadzają porywaczy. Pasażerowie i załoga zostają w samolocie, choć żandarmi dopytują, czy ktoś nie chce wybrać wolności. Po około dwóch godzinach pozwalają im odlecieć do Berlina Wschodniego. Pasażerowie wysiadają, na załogę na lotnisku czeka już reprezentant LOT-u. Kapitan idzie do budynku portu, gdzie prawdopodobnie jest przesłuchiwany, ze stewardesami nikt nie rozmawia. Nocą wracają do Warszawy i znów siedzą do białego rana. Tym razem wszyscy zostają przesłuchani, stewardesy także. Polacy pytają o szczegóły porwania. Co dokładnie się stało, kiedy, w której minucie to, w której sekundzie. Stres i zmęczenie powodują, że załoga niewiele już potrafi powiedzieć.

– To zdjęcie zostało zrobione właśnie po tym przesłuchaniu. – Pani Elżbieta wraca do fotografii, na którą cały czas patrzy. – Po kilku dniach

dowiadujemy się, że będziemy latać do Berlina do sądu, na rozprawę dotyczące tego porwania, ale władza w Polsce Ludowej działała tak, że prokurator z Berlina Zachodniego przyjeżdża przesłuchać nas w Warszawie. Mówiło się, że straty moralne każdego członka załogi wyceniają na dwa tysiące dolarów. Mechanikowi, który dostał w głowę, chcieli ponoć dać jeszcze więcej. Ale my w ramach dobrych stosunków z Niemcami zrzekamy się tego odszkodowania, tylko nie wiem na czyją korzyść. Podobno kapitan został zmuszony, by w imieniu załogi podpisać dokumenty mówiące, że jesteśmy szczęśliwi i więcej pieniędzy nie potrzebujemy. Opinia publiczna nigdy całej prawdy o tym porwaniu nie usłyszy – mówi pani Elżbieta i dodaje, że po uprowadzeniu przez kilka dni kupowała dzienniki, ale nigdzie nie znalazła nawet wzmianki na ten temat.

*

Kilka miesięcy po tej rozmowie trafiają do mnie wycinki z opisem porwania, które wygląda dokładnie jak to zrelacjonowane mi przez Elżbietę Muszalską. Zgadza się nazwa lotniska, na którym lądowano, liczba napastników, typ samolotu, nocny powrót do Warszawy.

Materiały z prasy wycinała Czesława Grzędzielska, nieżyjąca stewardesa, z której mężem i synem rozmawiam. Artykuły nie mają dat, a rodzina pani Czesławy nie wie, ani z którego są roku, ani skąd zostały wycięte. Jeden zawiera natomiast listę członków załogi znajdujących się tego dnia na pokładzie. Nie ma wśród nich stewardesy Muszalskiej. Wszystko wskazuje więc na to, że to inne porwanie. Pokazuję te wycinki pani Elżbiecie.

– To jest na pewno to porwanie. Wszystko się zgadza, a ja to ta Adamska, którą wymieniają wśród członków załogi – mówi. – Przekręcili moje nazwisko, które wówczas brzmiało Adaszewska.

Historii o próbach uprowadzenia samolotu jest wiele. Sama słyszę kilkanaście. Podobnie jak opowieści o tym, że władza starała się te wydarzenia ukrywać.

Na przykład tragicznie zakończone uprowadzenie z dnia 2 kwietnia 1969 roku uznano za katastrofę lotniczą. Samolot An-24 leciał z Warszawy do Krakowa z kapitanem Dolińskim za sterami, drugim pilotem, pilotem

praktykantem, radiooperatorem, mechanikiem, jednym stewardem i czterdziestoma siedmioma pasażerami na pokładzie. Roztrzaskał się w Beskidach pod szczytem Policy, który ma 1369 metrów wysokości. Wszyscy zginęli. Uznano, że kapitan zabłądził we mgle i padającym śniegu, a częściową winą za wypadek obarczono kontrolera ruchu, który został natychmiast aresztowany. W Locie mówiło się, że to nie kontroler zawinił, tylko grupa pasażerów, którzy chcieli uciec z Polski, więc sterroryzowali kapitana, kazali mu lecieć zbyt nisko, ale nie znali terenu i nie mieli pojęcia, że się roztrzaskają.

*

Pod koniec lat sześćdziesiątych porwania stają się prawdziwą plagą. LOT wprowadza więc na pokład tak zwany patrol specjalny, czyli przedstawiciele Służby Bezpieczeństwa, którzy mają dbać o to, by samolot bez przeszkód doleciał na miejsce, a w przypadku zagrożenia – obezwładnić porywaczy. Przed każdym lotem stewardesy informują pasażerów o obecności na pokładzie podróżującego incognito przedstawiciela odpowiednich służb.

– Kiedyś na trasie z Warszawy do Gdańska – mówi jedna z dziewczyn – standardowo zapowiadam, że leci z nami tajny patrol specjalny. Po komunikacie wstają panowie Kobuszewski i Gołas, kłaniają się i mówią: „To my”. Wszyscy się ubawili, ale rzeczywiście, gdy nasiliły się porwania, było czuć niepokój na pokładzie.

Ale wprowadzenie tajnych patroli to nie wszystko. LOT opracowuje także kompleksowy program zabezpieczenia lotów pasażerskich. W tym celu wykorzystuje materiał, który stewardesy przywożą ze szkolenia w TWA, jednej z największych amerykańskich linii lotniczych.

Do Kansas City, ówczesnej siedziby TWA, najbardziej doświadczone dziewczyny, pracujące jako instruktorki, lecą 4 grudnia 1973 roku. W Polsce Ludowej zdobywanie wiedzy nie koliduje z kawą, rozmową czy przerwą na obiad. W Stanach dwanaście godzin szkolenia oznacza ponad jedenaście godzin nauki z krótką przerwą na obiad i kanapkę, tym bardziej że wielotygodniowy program polskie stewardesy mają opanować w ciągu ośmiu dni. Zajęcia po angielsku też nie ułatwiają sprawy. Dziewczyny oczywiście

znają język, ale dotychczas używały go, by porozumieć się z pasażerami, a nie studiować. Do Warszawy wracają skrajnie zmęczone 12 grudnia. Przywożą informacje dotyczące standardów pracy stewardes, procedur i bezpieczeństwa na pokładzie.

W jednej z teczek w archiwum IPN znajduję obszerną notatkę, która zawiera szczegółowe instrukcje dotyczące zachowania stewardes w przypadku zidentyfikowania porywacza na pokładzie lub uprowadzenia samolotu. Informacja została przygotowana na podstawie filmu opracowanego dla TWA, który zapewne oglądały szkolące się w Stanach dziewczyny.

Pierwsza część skupia się na tym, jak rozpoznać porywacza. Otóż charakteryzuje go „niepokój oraz:

- zły wygląd zewnętrzny,
- nie będzie wyspany (bo kilka nocy rozmyślał nad realizacją zamiaru),
- nieufność, nawet lęk,
- ręce w kieszeni lub wyjątkowa piecza nad przedmiotami i bagażem będącym w jego posiadaniu,
- podniecenie, stan psychiczny dający odczuć się w zachowaniu (nawet nie przeszkolona osoba powinna domyśleć się z miny),
- będzie to osobnik, który wszedł w konflikt z prawem (nawet zbiegły więzień), samotny, odrzucany przez społeczeństwo, niewiadomych rodziców, sierota, dziecko alkoholików, ukrywający się, wyizolowany,
- będzie to osobnik żądający okupu pieniędzy dla celów dalszej działalności i środków do życia, przeważnie uzbrojony”.

Drugi fragment notatki skupia się na „działaniach psychologicznych”, które powinna podjąć stewardesa po rozpoznaniu porywacza celem odwiedzenia go od zamiaru oraz „zawiadomienia w sposób dyskretny załogi, korzystając z umówionego kontaktu”.

„Ponieważ porywacz zakłada się, jest osobą samotną desperacko usposobioną [...] – czytamy w instrukcji. – Z reguły daje się wciągnąć w rozmowę, będzie lubił opowiadać o sobie (życiorys), o rodzinie (koloryzować), o swoich nieszczęściach i niepowodzeniach. [...] Rozmowy należy prowadzić intymnie i z wielkim zaangażowaniem, informując w międzyczasie załogę (kapitana) o zagrożeniu.

Załoga:

1. poinformuje natychmiast ziemię
2. w przypadku wymuszenia wylądowania, stosując się do życzenia porywacza lub przymusowo z przyczyn obiektywnych (paliwo, usterka)
3. będzie namawiała porywacza do zmiany samolotu, sugerując usterkę
4. ziemia podejmie działania wg specjalnych instrukcji przewidzianych w podobnych okolicznościach”.

*

– Ukrycie przed pasażerami, że za kotarą z tyłu samolotu siedzi porywacz z odbezpieczonym granatem, nie jest łatwe, szczególnie jak się ma dwadzieścia dwa lata i tylko trzy lata doświadczenia jako stewardesa – opowiada Irmina Oleszyńska. Uśmiecha się przy tym i delikatnie poprawia blond loki, które opadają jej na czoło. A ja po raz kolejny zachwycam się jej urodą, bo Irmina jest jedną z tych naturalnie pięknych kobiet, których wieku, mimo drobnej siateczki zmarszczek wokół oczu, nie sposób odgadnąć. – Był rok 1976, pierwsze porwanie po bardzo długiej przerwie. Z Warszawy startujemy o ósmej rano. Na pokładzie trzy dziewczyny. Szefowa, ja jestem tak zwaną drugą, i najmłodsza.

Standardowa, całodzienna trasa. Poranny lot z Warszawy do Kopenhagi. W Kopenhadze godzinny postój i powrót do Warszawy. Potem znów przerwa i dwadzieścia po czwartej po południu wylot z Warszawy do Wiednia albo do Frankfurtu. W Kopenhadze duńska policja wprowadza na pokład Polaka, polska milicja ma go odebrać w Warszawie. Mężczyzna jest deportowany. Kapitan zapoznaje się z dokumentami, wszystko jest w porządku, deportowany może wejść na pokład.

– Wchodzi pięknie ubrany, z bagażem – wspomina pani Irmina. – Nie

czuję zagrożenia, ale wydaje mi się, że źle mu z oczu patrzy, i ten bagaż nie daje mi spokoju. Wzbijamy się w powietrze, a on mówi, że chce rozmawiać z kapitanem. Oczywiście się nie zgadzam, ale widok granatu powoduje, że od razu zmieniam zdanie. Już wiem, że to porywacz, adrenalina mi skacze, ale w duchu dziękuję, że jest dyskretny i nie wywołuje paniki wśród pasażerów.

W kokpicie kapitan słyszy, że zamiast do Warszawy mają lecieć do Wiednia. Adrenalina rośnie jeszcze bardziej, ale procedura jest jasna – nim kapitan podejmie decyzję, musi skontaktować się z Okęciem.

– Od tej pory wiedza moja i innych stewardes o tym, co się dzieje, jest ograniczona – opowiada Oleszyńska. – Mamy pilnować, by nikt z pasażerów nie zorientował się w sytuacji. A przede wszystkim musimy zachować spokój. Co chwila chodzimy też do porywacza, rozmawiamy. Koleżance odpowiada, ale mnie ignoruje. Tymczasem Radio Wolna Europa, którego w Warszawie słucha mój mąż, podaje, że polski samolot został porwany. Mąż dzwoni do kapciory. Kapciora uspokaja, że nic takiego nie miało miejsca, że to jakieś plotki. Mąż wierzy Wolnej Europie. My lądujemy w Wiedniu. Na bocznym pasie, najdalej jak się da od pozostałych samolotów. Porywacz wysiada – zostaje w Austrii. Kilku pasażerów idzie w jego ślady. Nas przepytuje austriacka policja. Po powrocie do Warszawy – polska. Jak był ubrany? Jakie miał buty? A jaką koszulę? W której minucie lotu chciał się widzieć z kapitanem? Po ilu sekundach zrobił to, a po ilu tamto? Niesamowity stres. Nie chcę już o tym mówić. Tyle lat minęło, a ja jeszcze się trzęsę. Może jeszcze dodam, że kierownictwo LOT-u powiedziało nam, że granat nie był prawdziwy, że był zrobiony z chleba. Nie było się czego bać.

*

– Wchodzę na pokład, patrzę, a tam Mira. I już wiem, że się będzie działo – zaczyna swoją opowieść Małgorzata Nowotnik. – Jest rok 1976. Czerwiec albo lipiec, ale chyba lipiec. Rejs Warszawa–Kraków, Kraków–Norymberga, Norymberga–Warszawa. Lecę ja, leci Mira i jeszcze trzecia koleżanka. Na krakowskich Balicach lądujemy na pusto, dopiero z Krakowa bierzemy pasażerów. W tupolewie, którym lecimy, dwa pierwsze siedzenia są tyłem do kabiny pilotów, pozostałe normalnie – przodem. Między nimi

stolik. Kameralny zakątek, który wykorzystujemy zawsze w czasie postoju. Teraz też siedzimy i gadamy, a mechanik idzie coś sprawdzić pod samolot. Nagle widzimy, że wraca, ale nie sam. Za nim żołnierz z karabinem. Do żołnierza jesteśmy przyzwyczajone, bo żołnierz zawsze stał przy schodkach i pilnował samolotu. Ale żołnierz celujący do mechanika to już nowość. No, ale nic. Wchodzą po schodkach, a my myk na tył. Po lewej i prawej stronie są toalety, więc hop do jednej z nich. Zamykamy drzwi, ale Mira nie wytrzymuje. Otwiera i sprawdza, co się dzieje. Żołnierz to widzi, przychodzi, wyciąga nas z toalety i prowadzi na muszce. Idziemy: jedna dziewczyna, druga, żołnierz, a za nimi ja. „Zaraz, zaraz, chyba o mnie zapomniał”, świta mi w głowie i rakiem wracam do toalety. Zamykam drzwi i nie wiem, co dalej, choć już wiem, że to porywacz. „Pokazać mi cały samolot. Natychmiast!”, w toalecie wyraźnie słyszę jego podniesiony głos. „Jezus, przecież jak zobaczy, że tu zamknięte, i zacznie siekać karabinem, to ze mnie sitko zrobi”, myślę i leżę na podłodze. Na szczęście Mira zauważa, że mnie nie ma. Domyśla się, gdzie czmychnęłam. „No, zaraz panu pokażę, że tu nikogo więcej nie ma!”, mówi tym swoim donośnym głosem. I stoi tak, by zakryć głową znaczek „zajęte” na drzwiach toalety. „No widzi pan, tu jest toaleta. Pusta. W drugiej awaria, więc po co otwierać. A tu jest bagażnik. Też pusty”. Żołnierz wierzy i daje spokój. „Jezu, lecimy. Uprowadził nas”, myślę, bo wyjątkowo długo jest cicho. Ale słyszę, że z tyłu otwiera się luk bagażowy i ktoś mówi: „Stary, ale zaraz się ten bagaż skończy. Musimy coś zrobić”. Potem odzywa się porywacz: „No ile jeszcze tego bagażu?”. „No pan zobaczy, że już się kończy”, to Mira. Nagle straszliwy krzyk i szamotanina. „Gośka, żyjemy! Jesteśmy wolni!” Przychodzą po mnie, a ja lecę na siedzenia. Mdleję. To był straszliwy stres. Dopiero jak dochodzę do siebie, dowiaduję się, co się wydarzyło.

Okazuje się, że dwaj koledzy, komandosi z Krakowa, postanowili, że uciekną z Polski Ludowej. Umawiają się, że spotkają się na lotnisku, że każdy z nich dotrze tam na własną rękę oraz że cokolwiek by się działo, nie idą na łatwiznę. Jeden z nich łapie stopa. Zatrzymuje samochód – fiata 125p, którym jakaś rodzina jedzie zwiedzić lotnisko, i prosi: „Podwieźcie mnie, państwo, na lotnisko”. A wiadomo, że w tamtym czasie żołnierzowi nikt

odmówić nie może. Jadą. Żołnierz bierze kierowcę na muszkę, matkę i dzieci terroryzuje, ale zwalnia na lotnisku. Ojca zabiera ze sobą. Ma być żywą tarczą, którą za chwilę wykorzysta, by przejść przez bramki. Czeką jeszcze chwilę na kolegę, ale gdy tamten się nie pojawia, idzie z zakładnikiem na płytę lotniska, na której stoi kilka samolotów. Zbliżają się do tego, który za chwilę ma startować, ale obsługa orientuje się, co się dzieje. Odstawia schodki prowadzące do kabiny, zamyka drzwi i już są bezpieczni. Obok stoi kolejna maszyna. Właśnie przyleciała z Warszawy i czeka na pasażerów do Norymbergi. Przed schodkami żołnierz puszcza kierowcę, na zakładnika bierze mechanika, wchodzi do samolotu, w toalecie znajduje stewardesy i z bronią w ręku mówi im, że chce lecieć do Afryki Północnej.



[A] Porwanie samolotu Antonow An-24 lecącego z Zielonej Góry do Warszawy. Maszynę uprowadził trzydziestodwuletni technik z Łasku, Andrzej Perka. Na fotografii stewardesa i pasażer opuszczający samolot na lotnisku Berlin-Tempelhof, gdzie zakończył się lot, a porywacz poprosił o azyl polityczny. 4 grudnia 1980 roku

– Jedną z dziewczyn pośredniczy między nim a kapitanem – kończy Małgorzata Nowotnik. – A kapitan wciska ciemnotę: „Proszę pana, polecimy,

ale zatankowaliśmy paliwo, długo stoimy i teraz musimy zlać odstój. Poza tym samolot jest już załadowany i wyważony. Będziemy lecieć bez pasażerów, więc trzeba raz jeszcze wyważyć samolot, czyli przenieść część bagażu z tyłu do przodu maszyny”. Druga stewardesa proponuje kawę, herbatę, wódkę, coś do jedzenia. Ale on ani pić, ani jeść nie zamierza. Wie, że dziewczyny mają tabletki nasenne, które w sekundę rozpuszczą w napoju lub dorzucą do jedzenia. Załoga gra na czas, ziemia przygotowuje komandosów. Przebiera ich za bagażowych. „Dobrze, niech wejdą ci od bagażu i go przeładują”, decyduje porywacz. „Oczywiście, ale muszą przejść przez kabinę, przez luk bagażowy się nie da”. „Niech wchodzą, tylko szybko, i nie więcej niż dwóch”. Wyjątkowo rośli bagażowi, którzy przechodzą przez pokład, nie wzbudzają podejrzeń porywacza, ale skutecznie odwracają uwagę od grupy wkraczającej przez luk bagażowy. Po kilku minutach porywacz nie wytrzymuje napięcia i idzie do luku sprawdzić, jak przebiega wyważanie samolotu. Komandosi obezwładniają go w ułamku sekundy. Żołnierz nie miał szczęścia. Nie dość, że uwierzył we wszystkie bzdury, które opowiadał kapitan, to jeszcze przekonał się, że przyjaciel bardziej kocha Polskę Ludową niż jego, bo przyjaciel miłość ojczyźnie wyznał w sądzie.

*

Jest 14 marca 1980 roku. Wciąż leży śnieg.

Na bezlistnych jeszcze drzewach powiewają wstążki i sukienki. Przy kazamatkach pełno porzrzuconych portfeli i torebek. Funkcjonariusze Milicji Obywatelskiej już rozpoczęli grabież.

Kradną na zboczach fortów przy alei Krakowskiej, gdzie przed kilkunastoma minutami rozbił się samolot Polskich Linii Lotniczych LOT lecący z Nowego Jorku do Warszawy. Do pasa startowego zostało mu tylko dziewięćset pięćdziesiąt metrów, o dziewięćset pięćdziesiąt metrów za dużo. Kradną, bo nie ma już kogo ratować. Na pierwszy rzut oka widać, że uderzenia w zamarznąłą taflę fosi nie przeżył nikt, choć pasażerowie walczyli do końca. Niektóre, teraz już bezpańskie, ręce wciąż kurczowo trzymają się foteli, w pojedynczo leżących nogach brakuje mięśni długich. Wyrwało je, gdy podróżni wszystkimi siłami starali się nie wypaść z miejsc.

Kradną, bo – jak mówi Wiktor Mikusiński, porucznik Milicji Obywatelskiej, który w 1980 roku prowadził śledztwo w sprawie katastrofy – stracili zrozumienie tego, co się dzieje, i korzystają z okazji. Muszą się przy tym sporo nachodzić. Uderzenie porzuciło ciała na sporym obszarze. Kapitan Lipowczan wylądował między domkami, amerykańska amatorska drużyna bokserska hen dalej na górze. Anna Jantar także na górze. Wszyscy zginęli. Razem osiemdziesiąt siedem ofiar. Część ukryta na dnie fosy okalającej fort. Osiemdziesiąt siedem ciał do zidentyfikowania, wśród nich dziesięciu członków załogi, którzy lecieli feralnym iłem-62 „Kopernik”.

– Mechanika rozpoznałam po przedramieniu – mówi Anna Solewska, w 1980 roku szefowa stewardes, która identyfikowała członków załogi. – Kapitan, który miał to zrobić, po dwudziestu minutach powiedział, że nie da rady, i poszedł do domu, a ja ich wszystkich znalazłam. Pięć stewardes, dwóch pilotów, nawigatora, radiooperatora i mechanika. Rozpoznałam ich ze zdjęć.

Wszystko to, co ekipy ratunkowe zebrały na fortach, ułożono w hangarze i fotografowano. Ujęcie po ujęciu. Ogromne zbliżenia ciał, a właściwie części ciał. Palce z pierścionkami, palce bez pierścionków, dłonie, stopy, fragmenty twarzy, włosy.

– Musiałam przejrzeć całą górę fotografii, żeby znaleźć właściwe osoby. Rękę mechanika pamiętam bardzo dobrze. Miał charakterystyczny tatuaż na przedramieniu. Tylko to przedramię po nim zostało. Innych też nie udało mi się złożyć w całość. Wróciłam do domu, wychlałam pół butelki whisky, ale i tak nie pomogło. Myślałam, że zwariuję. A potem mi się to wszystko śniło. Trupy, ręce, oczy. Śniły mi się dziewczyny, które przychodziły do mnie i pytały, jak wyglądały po śmierci. Siedem lat później byłam w sklepie z kiełbasami w Montrealu. To rok 1987, kolejna katastrofa iła-62. Tym razem leciał z Warszawy do Nowego Jorku. Rozbił się kilkadziesiąt minut po starcie. W Lesie Kabackim. Zginęły sto osiemdziesiąt trzy osoby. W sklepie były Polaczki. „Jak on mógł zabić tylu ludzi! To na pewno jego wina, jego błąd!” Od razu zaczęli obrabiać pilota. Myślałam, że tym dziadom do gardła skoczę, że ich zabiję ze złości. Przecież oni nie mieli zielonego pojęcia, jak się lata na ruskich samolotach. W zbiorowej, zmanipulowanej świadomości

to był wspaniały sprzęt.

*

Decyzja o wzmocnieniu polskiego lotnictwa cywilnego najnowocześniejszym sprzętem zapada na VI Zjeździe PZPR w 1971 roku. A najnowocześniejszy oznacza w latach siedemdziesiątych najnowszej generacji radzieckiej. W ZSRR LOT kupuje więc siedem samolotów dalekiego zasięgu typu il-62^[105].

„Ten czterosilnikowy odrzutowiec wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia nawigacyjne, zabierający 150–180 pasażerów, rozwijający prędkość 900 km/godz., o zasięgu prawie 10 000 km, pozwalał LOT-owi wyjść daleko poza europejski kontynent [...]”^[106] – pisze Kazimierz Sławiński w wydanych w 1974 roku *Dziejach polskich skrzydeł*. Prasa informuje, że maszyny powstały w pracowni najsłynniejszego radzieckiego projektanta lotniczego Siergieja Iljuszyna, że przygotowania do polskiego „skoku” przez Atlantyk trwają już ponad rok, załogi szkolą się w Związku Radzieckim, a samoloty odbywają szereg lotów próbnych do Montrealu, Nowego Jorku i Chicago. Innymi słowy, że podbicie przez Polaków Stanów Zjednoczonych na radzieckim sprzęcie jest dopięte na ostatni guzik. Materiał o nowych samolotach przygotowuje nawet „Zwierciadło”, na którego łamach kapitan Dauksza mówi, że w il-62 „Aparatura jest jednocześnie prostsza i bardziej skomplikowana”^[107]. I jak dla mnie nic więcej mówić już nie musi.

„Il-62 był bombą zegarową – oceniał profesor doktor habilitowany, inżynier Jerzy Maryniak z Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej w odcinku filmu dokumentalnego *Czarny serial*, poświęconym katastrofie „Kopernika”. – Wszyscy wiedzieli, że wybuchnie, ale nikt nie wiedział kiedy”.

Profesor nie miał wątpliwości, że samolot to kopia angielskiej maszyny transportowej VC-10, która w latach siedemdziesiątych była już bardzo przestarzała. Nie miała na przykład dodatkowego systemu sterowania, który pozwoliłby na kierowanie nią po awarii.

„W ilach-62 dokupiono amerykańskie wyposażenie radionawigacyjne, co towarzysze radzieccy przyjęli z dużym niezadowoleniem” – dodał profesor.

Stewardesy miały świadomość, że maszyny nie są bezpieczne. Wspominają o lataniu na choince (lub dyskotece), czyli z niewielką ilością paliwa i migającymi kontrolkami bezpieczeństwa, ale każda opowiadająca myśli (albo woli myśleć), że takie przygody zdarzały się tylko jej, że inne dziewczyny o tym nie wiedziały.

– Był taki dowcip wśród polskich pilotów latających na radzieckich samolotach – opowiada Kasia Przewłocka. – „Jaki jest najszybszy samolot? Ił-62 przy podchodzeniu do lądowania”. Któregoś dnia zrozumiałam, skąd się wziął – dodaje. – W Nowym Jorku są trzy lotniska: Newark, JFK i LaGuardia. LOT latał na JFK, na które dociera dużo samolotów i zawsze jest kolejka. Maszyny „stoją” w poczekalni, czyli specjalnej przestrzeni powietrznej o owalnym kształcie. Krążą w kółko na różnej wysokości. Jak jedne lądują, następne schodzą niżej i przygotowują się do lądowania. Dolatujemy do Nowego Jorku, po drodze burza, mamy więc duże opóźnienie. Siedzę w kabinie pilotów i nagle widzę – dyskoteka. Wskaźnik paliwa mruga na czerwono. Piloci nie mówią dobrze po angielsku, więc nawigator od razu kontaktuje się z lotniskiem i prosi o zgodę na lądowanie. „Musicie czekać w kolejce”, słyszy. „Nie możemy czekać. Jesteśmy na rezerwie paliwa. Musimy lądować od razu. Jeśli nie zgadzacie się na lądowanie na lotnisku, skierujcie mnie na Atlantyck. Muszę gdzieś wylądować”. „Ale fajnie – myślę – będę miała co opowiadać”. W ogóle się nie bałam, nie zdawałam sobie sprawy z tego, co się dzieje. Byłam młoda i głupia, a piloci nonszalancy. Dobrzy i pewni siebie. I co wtedy robią Amerykanie? Rozpędzają wszystkie samoloty, które stoją w poczekalni, żeby LOT mógł wylądować. Oczywiście pasażerowie ani załoga, której nie było wtedy w kokpicie, nigdy się o tym nie dowiedzieli. Kapitan powiedział potem, że tego dnia pobiliśmy rekord Ił-62 w powietrzu. Zgodnie z radziecką myślą techniczną powinno nam zabraknąć paliwa. Nie mieliśmy prawa tego przeżyć.

– Zawsze były problemy z lataniem do Nowego Jorku – potwierdza Barbara Witczak-Ambroziewicz. – Mieliśmy dwa rodzaje Iłow-62. Tak zwane proste i „m-ki”. „M-ka” miała dodatkowy, siódmy zbiornik paliwa i większy zasięg. Pierwsze loty za Atlantyck odbywały się przez Amsterdam,

Shannon albo Reykjavík, bo było tankowane paliwo, a miejsce postoju zależało od cen benzyny. Natomiast na „m-ce” dolatywało się bezpośrednio, ale to wszystko miało sens przy dobrej pogodzie i jeśli nie zamknięto lotniska docelowego, choć każdy samolot, nim wystartuje, musi mieć wyznaczone lotnisko zapasowe i tak obliczone paliwo, by wystarczyło na dolot do niego. Ale ił to był ewenement. Przed startem piloci dziesięć razy sprawdzali pogodę. Pół biedy, jak mgła była nad Montrealem, zapasowe lotnisko wyznaczono w Toronto. Tam na podejściu nie ma tłoku, paliwa spokojnie starczało. Ale jak się przylatywało do Nowego Jorku na JFK, to była tragedia. Chłopy zawsze wrzeszczeli o priorytet do lądowania.

Problemów z iłami-62 jest więcej. Dziewczyny opowiadają o trudnościach przy starcie, o braku masek tlenowych dla pasażerów (konstruktorzy byli przekonani, że samolot jest tak bezpieczny, że maski są zbędne), o zatrzymywaniu się w połowie pasa po wylądowaniu, bo w zbiorniku nie było już nawet oparów paliwa, które pozwoliłyby skołować na jego koniec. Na radzieckie samoloty mówiły „Cepelia” i żartowały, że są ręcznie skręcane gdzieś na Syberii. Były świadome zagrożenia, jakie ze sobą niosą, ale wołały o nich nie myśleć, bo LOT i tak nie miał innych maszyn, które doleczą za Atlantyki.

O drobnych wypadkach w ogóle się nie mówi. Zimą 1980 roku, jeszcze przed katastrofą „Kopernika”, kilkakrotnie dochodzi do uszkodzenia samolotów na lotnisku. Przy startach i lądowaniach pękają opony, w tu-134 nie otwiera się spadochron przy lądowaniu. Ginie jedna osoba. Incydenty są na tyle poważne, że 14 marca 1980 roku zwołano w Ministerstwie Komunikacji roboczą naradę dotyczącą sytuacji w lotnictwie.

„Narada przebiegała sobie tak typowo – opowiada w *Czarnym serialu* porucznik Wiktor Mikusiński, uczestniczący w spotkaniu. – W pewnym momencie ktoś przyszedł i wiceministrowi, który tam był obecny, powiedział głośno, że na Okęciu spadł »Kopernik«. Powstało zamieszanie. Wszyscy wybiegli, ja zadzwoniłem od razu do komendy powiadomić naczelnika, żeby zatrzymał ludzi, bo będą potrzebni”.

„Kiedy był na krótkiej prostej, zgłosił awarię sygnalizacji podwozia – mówi w tym samym serialu Jerzy Lisowski, w latach osiemdziesiątych

kontroler ruchu. – W tamtych czasach i na tych typach samolotów to była dosyć częsta sytuacja. Procedury po stronie załogi i kontroli ruchu lotniczego są więc znane. Wysła się samolot na drugie okrążenie i sprawdza, co jest powodem awarii. Wystarczy spojrzeć przez lornetkę – jeśli kłapa jest zamknięta, znaczy, że znów przepaliła się żarówka sygnalizacji albo wysiadł jakiś bezpiecznik”.

Ale by raz jeszcze przelecieć nad lotniskiem, trzeba wzbić się wyżej, czyli zwiększyć pracę silników.

Gdy „Kopernik” się wzbija, urywa się wał turbiny i pęka jej dysk. Silnik numer dwa przestaje działać. Część tarczy turbiny przebija osłony i uszkadza silnik numer jeden. Następny kawałek tarczy przecina kadłub, stery, zasilanie czarnej skrzynki i silnik numer trzy. O godzinie 11.14.07 działa już tylko jeden silnik. Będzie pracował jeszcze przez dwadzieścia sześć sekund. Dwadzieścia sześć sekund ciszy, w czasie których kapitan Paweł Lipowczan, sterując jedynie lotkami na skrzydłach samolotu, zmieni bieg ważącej ponad sto ton maszyny. Skręci w prawo. Runie na fosę, nie na zakład poprawczy dla nieletnich, nad który właśnie nadlatuje.

– Mąż akurat miał wolne, przywiózł mnie na lotnisko – wspomina Barbara Witczak-Ambroziewicz i zapala kolejnego papierosa. – Podjeżdżamy i jakoś tak nienormalnie jest. Wchodzimy, a przy schodach, które prowadzą do sal dla personelu latającego, Hanka Chęcińska krzyczy w konwulsjach: „Basia! Basia! Wiesz, co się stało!? Wiesz kto!? Alka! Alka!”. W ten sposób dowiedziałam się, że Ala Duryasz, z którą się serdecznie przyjaźniłam, nie żyje. Ala była przepiękną kobietą i bardzo dobrą stewardesą, zresztą jedną z pierwszych. Tego dnia nie była nawet w pracy. Wracała z urlopu w Nowym Jorku do Warszawy. Po chwili przypominam sobie, że za godzinę lecę do Paryża, też na ile-62, że trzeba jeszcze przyjąć catering na pokład, sprawdzić sprzęt ratunkowy i powitać podróżnych. Jesteśmy pierwszym samolotem, który startuje po wypadku. Uśmiecham się do pasażerów i myślę o tym, jak kilka dni temu mijałam się z tą jeszcze dymiącą pod nami załogą, oraz że byłam w ostatnim składzie, który doleciał na „Koperniku” z Nowego Jorku do Warszawy. Zdaliśmy samolot, życzyliśmy dobrego lotu kapitanowi Lipowczanowi i tyle ich widzieliśmy.

– Po pierwszej katastrofie był nakaz: iść do domu, przebrać się i latać – mówi jedna z ówczesnych szefowych pokładu, która chce pozostać anonimowa. – Przyszłam do domu się przebrać, a mój syn płacze i krzyczy: „Mamo, nie leć! Mamo, nie leć!”. Wracam na lotnisko i mówię, że nie lecę, bo dziecko mi nie pozwala. Moja przełożona na to: „Wiesz, że jak teraz nie polecisz, to się pożegnasz z lataniem”. No to się pożegnam, trudno. I tak w 1981 roku odeszłam z personelu lotniczego i poszłam na ziemię pracować jako kasjer lotniczy.

– Po katastrofie stewardesy nie chciały latać – potwierdza Anna Solewska. – Dużo osób poszło na zwolnienia lekarskie, więc my, kierowniczkę, dostałyśmy polecenie: „Latać! Pokazać, że sprzęt jest bezpieczny, że nie ma się czego bać”. Zasuwałam więc do Moskwy wte i wewte, choć wiedziałam, że to maszyna zawiniła, nie człowiek.

– Najgorsze było to, że władze ludowe usiłowały tak kierować dochodzeniem, żeby wyszło na to, że katastrofa wydarzyła się z winy załogi – dodaje Barbara Witczak-Ambroziewicz. – To się oczywiście nie udało, ale tylko dlatego, że był wielki protest ludzi w Locie.

Ostatecznie komisja powołana przez rząd w celu ustalenia przyczyn katastrofy w dniu 14 marca 1980 roku stwierdza jednoznacznie, że wypadek spowodowały wady materiałowe i technologiczne wału napędowego turbiny silnika numer dwa. Wykluczono winę załogi i personelu naziemnego. Rosjanie odrzucają raport jako niewiarygodny. Ich zdaniem pęknięcie wału silnika było skutkiem katastrofy, nie zaś jej przyczyną. Radzieckie samoloty są w stu procentach bezpieczne.

– Wszyscy wiedzieli, że przy pierwszej katastrofie rozsypał się silnik – mówi Barbara Witczak-Ambroziewicz. – Po drugiej katastrofie byłam w pierwszym samolocie, który leciał z Warszawy do Nowego Jorku. Rozklejałam nekrologi na kwaterze, płakałam i wiedziałam, że dobrze zrobiłam, bo poleciałam. Choć panika była absolutna. Ludzie nie przychodzili na loty, zwalniali się, a dla mnie odmówienie czy przełożenie lotu nie wchodziło w grę, bo oznaczało wsadzanie kogoś z dyżuru na moje miejsce. Bo co to znaczy, że się boisz!? Że co, że wybierasz sobie loty albo samoloty!? A jak ten lot, który odpuściłaś, polecą i nie wrócą!? Ja bym nie

chciała żyć z takim obciążeniem. Stewardesa to bardzo trudna praca. Jak się boisz, to się nie nadajesz! Zawsze realnie patrzyłam na to wszystko. Zdawałam sobie sprawę, że muszę być bardzo dokładna, że w rzeczach, na które mam wpływ, nie mogę zawalić, bo jest jeszcze pogoda i radziecka myśl techniczna, czyli elementy zupełnie nieprzewidywalne. Ale zawsze jak zamykałam drzwi samolotu, wierzyłam, że otworzę je z powrotem. A może chciałam wierzyć? Bo w głębi duszy każda z nas wiedziała, że na pokład się wchodzi, ale można z niego nie zejść. Najważniejsze to pohamować wyobraźnię, bo jak zaczyna działać, nici z latania. Przez siedemnaście lat miałam dwadzieścia siedem dni zwolnienia, i to ze względu na katar, bo latanie z katarzem to jest rzeczywiście straszliwa rzecz.

*

O tym, że rzeczywistość przerasta wyobraźnię, w 1965 roku przekonuje się Anna Janczak.

– Na początku pracy lubiłam, jak coś się działo, powtarzałam pilotom, że chciałabym przeżyć coś naprawdę ekstra, jakieś lądowanie na jednym silniku albo z tłącym się ogonem. Słowem, coś, co można opowiadać wnukom przy kominku – mówi pani Anna, którą wszyscy znajomi nazywają Hanką. – Ale mama i mąż bardzo się o mnie bali, choć on od początku wiedział, czym się zajmuję.

Poznali się w samolocie.

– Po locie wszyscy pasażerowie wzięli swoje palta i wyszli, a on nie pozwalał sobie palta podać – wspomina pani Anna. – Stał, czekał i nalegał na spotkanie.

Miał dwadzieścia osiem lat, poważny mężczyzna, sześć i pół roku starszy od Anny.

– Zagiął na mnie parol. Gdy w końcu zaczęłam się z nim umawiać, potrafiłam pół godziny się spóźnić, a on czekał na mrozie. „Jakby mi inna dziewczyna taki numer wywinęła, od razu bym ją odstawił, a ciebie jakoś nie mogę”, mówił. Nie opowiadałam mu wszystkiego, co się działo w powietrzu, ale po tym, jak kiedyś przez zepsuty silnik na tydzień utknęłam w Budapeszcie, przeprowadził ze mną rozmowę zasadniczą. „Hanka, ja

dłużej tak nie wytrzymam. Ja się tak spalam, ja się tak denerwuję. Albo latanie, albo małżeństwo. Wybieraj”. Wyczekałam sekundę i mówię: „Latanie”. „Gówniara jesteś”, odpowiedział. Ale to była prawda, gdybym rzeczywiście musiała wybierać, wybrałabym latanie. A o Budapeszcie i tak nie powiedziałam mu prawdy. No bo tak: cudem lądujemy, ja jedna zajmuję się pasażerami, mechanicy próbują naprawić silnik, ale okazuje się, mamy siedzieć tydzień i czekać, aż przywiozą części. Więc moja załoga robi imprezę. I pod co? Pod tę węgierską zupę halászlé i jakieś tam inne rzeczy, bo dopiero w piątek mieli naprawić maszynę. „A co będzie, jak silnik przyjdzie wcześniej?”, myślę. I nagle wiadomość. „Macie silnik i komplet pasażerów. Jeszcze tylko tankowanie i lecicie”.

Przez punkt kontroli lotu wszyscy przeszli bez zastrzeżeń.

– Ale ja nie byłam pewna, czy są dysponowani. Mogłam zgłosić swoje wątpliwości w punkcie medycznym na lotnisku, ale takiego numeru jeszcze nikt w historii LOT-u nie zrobił – tłumaczy pani Anna. – Natychmiast zrobiłam im mocną kawę i kanapki, bo wiedziałam, że jeśli tylko wystartujemy, będzie dobrze. Jesteśmy już w powietrzu. To ja jeszcze mocna kawa, jeszcze herbata. Po dwóch godzinach szczęśliwie lądujemy.

Aż nadszedł dzień 20 sierpnia 1965 roku, który pani Anna niechętnie wspomina, choć upłynęło już prawie pięćdziesiąt lat. Odsyła do wspomnień ojca, które wręcza mi przepisane na komputerze i zbindowane. Powie też, że jest to pierwsza wersja książki *Halo, tu Okęcie wieża!*, którą Jan Henryk Janczak, kontroler lotów na Okęciu, wydał w 2008 roku.

*

Wspomnienia te czytam wielokrotnie, ołówkiem wynotowuję na marginesach co ważniejsze kwestie. Anna przewija się w kilku rozdziałach, w całości poświęcony jest jej jeden. Chyba najsmutniejszy. Dowiaduję się z niego, że pod koniec lipca 1965 roku LOT eksperymentuje. Uznano bowiem, że praca na pokładzie jest tak ciężka, że stewardesy powinny latać w stałych załogach. W kapciorze wisi lista z nazwiskami pierwszych stewardes, dziewczyn, które odpowiadają za lot. Pozostałe mają się do nich dopisywać. Anna wpisuje swoje nazwisko pod Emilią Martowską. Nie wiadomo dlaczego Marian

Bialik, który w tym czasie szefuje stewardesom, je skreśla. Wpisuje Annę Janczak pod Annę Brzeską. Na jej miejsce, pod Martowską, wstawia Wigę Kowalczyk.

Emilia chce urodzić dziecko. Jeszcze tylko 20 sierpnia leci do Francji i Belgii, a potem kończy z zawodem. Jej mąż, także pracujący w Locie, szaleje z radości. „Tak pięknie wysprzątałem dom, że po powrocie będę cię musiał wnosić na rękach” – mówi, żegnając się z nią w kapcie. Jeszcze nie wie, że nad Europę nadciąga front burzowy. Nawałnice szaleją na trasie powrotu obu viscountów do Warszawy.

„Na pokładzie samolotu, którym leci Anna, robi się [...] ciemno [...]. Duże kulki gradu bębnią o grzbiet [...] i blachę skrzydeł. [...]. Samolot zapada się w dół, parę metrów na sekundę, po czym idzie raptownie w górę, wbijając ludzi w fotele. [...] grzmoty wyładowań mieszają się z przytłumionymi, gardłowymi okrzykami pasażerów. Jeden z nich poprosi Annę, by [...] usiadła obok [...].

– Jestem byłym pilotem, wiem, że kręcimy się w kółko – mówi.

– W kabinie jest najlepszy kapitan w Locie. Jeśli ktoś, to tylko on nas z tego wyciągnie – uspokaja Anna. [...]

Z trudem wstaje i czepiając się foteli, dociera do kabiny pilotów. Rzut oka na przyrządy. [...] kręcą się w kółko jak oszalałe. [...] To będzie cud, jeśli uda im się ustalić jakiś punkt horyzontalny względem ziemi i wylądować [...]. Chwilę później, znów zaczyna się rozpaczliwa walka samolotu [...]. [Anna] Przyskakuje do fotela i z trudem zapina pasy. [...] Zaczyna się w duchu żegnać ze wszystkimi. [...] Przez te [...] trwające »wieki« kwadransy przeżyła własną śmierć, czuła jej bliskość i wierzyła w jej nieuchronność. [...] Nikt z pasażerów nie poznał po niej niczego. Każdy mężczyzna, nie wyłączając cudzoziemców, pocałował ją w rękę przy wysiadaniu. [...]

Na odprawie celnej dowiedziała się, że ostatni viscount wylądował.

– Jak to ostatni? – pyta [...] – po nas ląduje jeszcze jeden z Belgii.

– Niestety, miał przymusowe lądowanie gdzieś w Belgii czy Niemczech – odpowiada celnik.

(Źle przetłumaczono pierwszą depezę, było w niej od razu napisane

»crash landing« – samolot rozbił się»^[108] – pisze Jan Henryk Janczak. Pani Anna dodaje, że kilka lat później, gdy odwiedza z córeczkami groby koleżanek, spotyka męża Emilii Martowskiej. Odkąd widziała go po raz ostatni, zmienił się nie do poznania. Po katastrofie osiwiiał z dnia na dzień. Anna zapala znicze na grobie i odchodzi. Siwy pan jej nie poznaje.

*

– Niech pani jeszcze wpadnie, znalazłam stare zdjęcia. – Pani Anna dzwoni kilka dni po spotkaniu.

Wpadam. Są lody w kryształowym pucharku, historie o wszystkim i o niczym, oglądanie zdjęć. Pani Anna niby uzupełnia opowieści, ale widać, że coś ją dręczy.

– Po katastrofie, tej, o której pisał ojciec, część dziewczyn od razu wzięła zwolnienia lekarskie – zaczyna mówić ciężkim, stłumionym głosem. – Inne babki były „dobrze ustawione” albo przynosiły zwolnienia lekarskie, więc codziennie byłam wyznaczana na loty. Te, które nie brały zwolnień, łykały luminal i zataczając się, wsiadały na pokład. Ja nic nie brałam.

Jeszcze dziesięć razy była w powietrzu. Nigdy sama, zawsze z obezwładniającym atakiem paniki. Najgorszy był ostatni lot, powrót z Berlina do Warszawy.

– Już chciałam wracać pociągiem, ale uznałam, że nie mogę zostawić załogi – wspomina. – „Najwyżej zginę”, pomyślałam. Na Okęciu, jak zawsze, czekał na mnie mąż. „Kazik, ja już więcej nie będę latała”, powiedziałam i wkrótce napisałam pismo do LOT-u, że z uwagi na zły stan zdrowia proszę o przeniesienie na ziemię.

Wiele osób nie wierzyło, że dobrowolnie rezygnuje z takiej posady. Na ziemię przenieśli ją 1 września 1965 roku, a w listopadzie była już w ciąży. „Chciała urodzić dziecko” – mówiły koleżanki, pewne, że poznały przyczynę jej decyzji, a dyrekcja oczekiwała, że wkrótce wróci na pokład.

– A ja zwyczajnie miałam pietra, do którego nie mogłam się przyznać – mówi i ukrywa twarz w dłoniach. – Dlaczego? Bo było mi wstyd i myślałam, że kiedyś mi przejdzie i wrócę do latania, nie chciałam się dyskwalifikować. Ale już nigdy nie wsiadłam do samolotu, nawet jako pasażer. To pozostało

we mnie na zawsze. Do dziś w ciężkich chwilach śni mi się, że czołgam się po pokładzie, pod nami widzę puszcę amazońską i wiem, że za chwilę się rozbijemy. Chcę już spaść, chcę, żeby czekanie na śmierć się skończyło.

*

– Oczywiście, że ją pamiętam. Czesia z nią latała – mówi Wojciech Grudowski, mąż Czesławy Grzędzielskiej, gdy opowiadam, z kim już rozmawiałam, i pokazuję na smartfonie zdjęcia czarno-białych selfie, które Anna Janczak robiła sobie pół wieku temu w fotobudce w Brukseli. Fotografowałam je, układając jedno obok drugiego na koronkowej serwecie na stole w salonie pani Anny, bo zachwyciło mnie, jak bardzo pewne rzeczy są niezmiennie, a jej zdjęcia piękne. – Czesia też czasami trzęsła portkami. – Pan Wojciech mówi o żonie, która w czasie gdy spadł viscount, już latała. – Bała się turbulencji, porwań, katastrof. To jej latanie ja zresztą też zawsze przeżywałam. Mnie na przykład nie bardzo cieszyły kilkudniowe loty. Zostawałam wtedy sam z malutkim synkiem w domu. Nie, że zupełnie sam, bo Bartuś miał opiekunkę, ale jednak. Po powrocie Czesiuła zawsze mi opowiadała, co tam widziała.

*

Latanie nie sprzyja życiu rodzinnemu. Pracę na pokładzie dziewczyny zaczynają w wieku dwudziestu kilku lat. Jeśli jeszcze studiują, często studiów nie kończą, bo samolot wymaga oddania i nie lubi konkurencji. Zazwyczaj na początku mieszkają z rodzicami, potem wynajmują, a wreszcie kupują coś swojego. Na dzieci decydują się często po trzydziestce. Późno jak na tamte czasy. Jeśli zachodzą w ciążę, ukrywają ją przez pierwsze miesiące i latają. Po urodzeniu dziecka wiele nie wraca już do pracy, te, które znów wchodzi na pokład, potrzebują pomocy w wychowaniu. Od jednej z rozmówczyń słyszę, że jej kilkumiesięcznym dzieckiem zajmowała się teściowa – karmiła, przewijała, wychowywała. Pomagała też w domu – gotowała, sprzątała, prała i prasowała jej bluzki, mundur, a nawet bieliznę. Nie, dziewczyna nie była wygodnicka. Po prostu po wielu godzinach pracy

marzyła tylko o tym, żeby się wyspać. Choć panowało przekonanie, że stewardesa to nie praca, tylko zajęcie. W „Skrzydlatej Polsce” z 1968 roku znajduję taki tekst: „– Dobry makijaż to również dobre samopoczucie, tak bardzo potrzebne w pracy na pokładzie samolotu – mówi Danuta Majewska. Jeszcze więc tylko baczne spojrzenie w lusterko, muśnięcie szminką i nasza »latająca dziewczyna« powita u drzwi potężnego ıla-18 pierwszych pasażerów. Uśmiech stewardesy udziela się pasażerom. [...] A potem do dyrekcji PLL LOT nadchodzą listy, w których pasażerowie wychwalają polskie stewardesy i piszą m.in.: »Z takimi dziewczętami to można lecieć nawet na kraj świata«”^[109], bo „zdaniem większości podróżnych zgrabna, ładna i uśmiechnięta stewardesa to gwarancja przyjemnej podróży”.

– Dalsza rodzina była przekonana, że płacą mi za to, żeby ładnie wyglądać, uśmiechać się i przejść się tam i z powrotem po pokładzie, że stewardesa to taka podniebna modelka – słyszę od jednej z rozmówczyń.

– Wszystkim się wydawało, że to jest funkcja reprezentacyjna, bo ciągle nas gdzieś pokazywali. A to na okładce, a to w jakiejś gazetce ściennej. Ale tak naprawdę to były tylko tak zwane gale. Tylko my wiedziałyśmy, jaka to harówka, jaki stres. Choć na początku i mnie się wydawało, że to nic trudnego – dodaje Anna Solewska.

– W tym zawodzie potrzebna jest męskość – mówi Irmina Oleszyńska. – Musiałyśmy mieć siłę. Czasami przenoszenie soków było ponad naszą miarę. Dziewczyny ważyły po czterdzieści pięć kilogramów, a sam pojemnik z Baltoną, którą sprzedawało się na pokładzie, ważył więcej. Produkty były pakowane do metalowych skrzyń, które musiały stać inaczej do startu, inaczej do lądowania. Przeciągałyśmy je zawsze we dwie. Termosy kolejne piętnaście kilogramów. Cały czas trzeba było dźwigać. Do tego dochodziły przeciążenia w samolocie i konieczność chodzenia na obcasach. Dlatego po latach dużo dziewczyn ma poważne problemy z kręgosłupem.

Elżbieta Muszalska, którą odwiedzam po raz kolejny, z trudem wstaje z krzesła. Pytana o konieczność dźwignia w pracy, mówi:

– Na loty krajowe rzeczy drobne, jak cukierki czy woda, nosiłyśmy na pokład w swoich torebkach. Często były to nawet trzy kilogramy cukierków. Na lotach zagranicznych w pierwszej klasie dania gorące były serwowane

z ciężkich, porcelanowych półmisek. W klasie turystycznej było łatwiej – wszystkie naczynia z melaminy, czyli szarego, lekkiego plastiku. Jedynie do soków były ciężkie szklanki.

Kiedyś, lecąc nawet z Warszawy do Wiednia czy Berlina, dostawało się trzy kanapki, ciasteczko, kawę i herbatę. Nie było gotowego talerzyka, który wyjmowało się z wózka i podawało. Wszystko przygotowywało się po starcie.

– Trzeba było tak: wyjąć lekką, drewnianą tacę, położyć na niej serwetkę, postawić na niej talerzyk z melaminy, wyjąć kolejną tacę, wziąć z niej dwie kanapki z wędliną i jedną z serem. Taki zestaw położyć na każdym talerzyku. Do tego na tacy umieścić nóż, widelec, łyżeczkę (sztućce były metalowe) i cukier – opowiada, a jej dotychczas spokojnie leżące na stole dłonie podrywają się i wyjmują te talerzyki, układają te kanapeczki. – Śmietanki i cytrynki jeszcze nie było – dodaje, a dłonie zamierają na chwilę. – Tak przygotowane zestawy stawiało się na ścianie po stronie ogona, by podczas startu nie poleciały na nas. W ogromnym garo-termosie parzyło się kawę i herbatę. Nalewało do filiżanek (też z melaminy), układało je w rzędach na tacy i niosło tych piętnaście albo osiemnaście gorących napojów pasażerom. Ręce mdlały. A jeszcze cały czas trzeba było uważać na turbulencje.

Potem pojawiły się duże, metalowe dzbanki, w których nagrzewała się rączka. Brało się więc najpierw ścierkę, potem dzbanek i szło do pasażerów. Następnie czekanie, aż wypiją i zjedzą. Sprzątanie i przygotowanie do lądowania. Wszystko w godzinę przy stu pasażerach na pokładzie. W połowie lat siedemdziesiątych zaczęło się serwowanie posiłków w lunch boxach. Lunch boxy przywożono na pokład w pojemnikach i zabezpieczone czekały na start. Potem układało się je na tacy i wychodziło do pasażerów. W kolejnych latach pudła zastąpiono wózkami. Teoretycznie wystarczyło wyjechać na pokład i rozdać posiłki. W praktyce albo drzwi wózków cały czas się zamykały, albo lunch boxy się z nich wysypywały.

– Ta praca polegała na tym, że się nie miało świąt. – Janina Bielak uzupełnia słowa koleżanek. Jedną ręką odgarnia gęstą, srebrną grzywkę, która wpada jej na oczy, drugą wyjmuje poźółkłe kartki formatu A5. To kolejny skarb z żółtej, plastikowej skrzynki, która stoi przed nami na ławie

i kryje pamiątki lotnicze. – W najgorszych okresach miałam jeden dzień wolny w miesiącu. Ale w tamtych czasach nie było weekendów, tylko w niedziele się nie pracowało. Stewardesie przysługiwała jedna wolna niedziela w miesiącu, pozostałe trzy dni mogła dostać w ciągu tygodnia, o ile nie było dużego obłożenia lotów. Mam kilometrówki, począwszy od 1970 roku, które pokazują, dokąd i ile latałyśmy.

Kilometrówki pani Janiny to trzysta osiemdziesiąt cztery połówki, pojedyncze kartki. Jedna kartka to miesiąc pracy. Na każdej taki sam układ: odręcznie wpisana data lotu – dzień, miesiąc, rok, trasa, godzina wylotu z Warszawy, czas powrotu do Warszawy, liczba godzin pracy, liczba godzin spędzonych w powietrzu oraz typ samolotu, na którym odbywał się lot. Ewidencja niezbędna do naliczania diety.

Kwiecień 1970 roku jest jeszcze lekki. Janina jako początkująca stewardesa bez paszportu lata tylko po kraju. Pracuje czternaście dni. Początek miesiąca to prawie urlop. Praca – 1 kwietnia, potem sześć dni przerwy i kolejny start dopiero 7 kwietnia, ale potem jest już z górki – 8, 10, 13, 14 kwietnia – loty. I kolejne.

17 kwietnia: Warszawa–Katowice–Warszawa, 4 godzin 30 minut pracy, w tym 2 godziny 8 minut w powietrzu.

17/18 kwietnia: Warszawa–Katowice–Warszawa, 5 godzin 30 minut pracy, w tym 1 godzina 59 minut w powietrzu.

20 kwietnia: Warszawa–Bydgoszcz–Warszawa–Wrocław–Warszawa, 8 godzin 30 minut pracy, w tym 4 godziny 17 minut w powietrzu.

21/22 kwietnia: Warszawa–Gdańsk–Warszawa–Gdańsk–Warszawa–Gdańsk–Warszawa, 15 godzin 30 minut pracy, w tym 6 godzin 34 minuty w powietrzu.

23 kwietnia: Warszawa–Bydgoszcz–Warszawa–Wrocław–Warszawa, 8 godzin pracy, w tym 3 godziny 56 minut w powietrzu.

24/25 kwietnia: Warszawa–Szczecin–Warszawa, 7 godzin pracy, w tym 2 godziny 55 minut w powietrzu.

26 kwietnia – dzień wolny.

27 kwietnia: Warszawa–Gdańsk–Warszawa–Wrocław–Warszawa, 8 godzin 30 minut pracy, w tym 4 godziny 16 minut w powietrzu.

28 kwietnia – dzień wolny.

29/30 kwietnia: Warszawa–Gdańsk–Warszawa–Gdańsk–Warszawa–Gdańsk–Warszawa, 17 godzin pracy, w tym 6 godzin 34 minuty w powietrzu.

Październik to już dwadzieścia pięć dni w powietrzu. I loty zagraniczne.

– Rok później mam już sto siedemdziesiąt jeden godzin pracy w miesiącu – mówi pani Janina, przekładając kolejne kartki. – 19 lipca 1971 roku trasa Warszawa–Kraków–Gdańsk–Kraków–Warszawa. Powrót do Warszawy i jeszcze tego samego dnia lot na nocowanie z Warszawy do Szczecina, a potem znów Kraków–Gdańsk–Kraków–Warszawa. 22 lipca Moskwa, do której zawsze latało się popołudniami, 23 lipca wolny, ale już 24 lipca Warszawa–Gdańsk–Szczecin–Poznań–Warszawa. Cały dzień. 25 lipca Leningrad, potem z 26 na 27 lipca Warszawa–Katowice–Szczecin–Warszawa, czyli nocowanie w Szczecinie. Potem Paryż, potem Londyn. Dzień w dzień coś się działo. Dla osób mających rodziny to był koszmar. To siedzenie na kwaterach, praca w Wigilię, w sylwestra.

Z każdym rokiem jest trudniej, bo pasażerów i lotów przybywa znacznie szybciej niż stewardes. A kilometrówka nie zlicza przecież dyżurów, które oznaczają przeciętnie ośmiogodzinną obecność stewardesy w bliskim zasięgu przełożonych, bo gdy ktoś nie przyszedł na lot, w jego miejsce leciała dziewczyna z dyżuru. Rodziny źle znoszą takie życie. Mężowie są zmęczeni i zazdrośni, bo nie dość, że cały dom na ich głowie (przynajmniej w teorii), to powszechnie wiadomo, że stewardesy to inteligentne, atrakcyjne, zadbane kobiety, że jest wiele formalnych i nieformalnych związków między nimi i pilotami. Ten świat sprzyjał romansom i dobrej zabawie, ale to od dziewczyn zależało, ile wezmą z tego, co im oferuje. Mężczyźni muszą ufać i pogodzić się z tym, że pasja jest najważniejsza.

Pytam Wojciecha Grudowskiego, co pchało jego żonę do samolotu.

– Chyba podróż i kontakt z ludźmi, ale często było tak, że te podróże kończyły się na lotnisku, bo samolot leciał i wracał.

– Mama skończyła studia geograficzne, miała zainteresowania podróżnicze i krajoznawcze – do rozmowy włącza się syn. – Urodziła się na wsi i już o Gdańsku, do którego pojechała się uczyć, opowiadała jak o wyrwaniu się

do wielkiego miasta. A po przyjeździe do Warszawy otworzyło jej się okno na świat w postaci jedynej w swoim rodzaju w tamtych czasach możliwości podróżowania i poznawania świata.

– Dobrze się czuła w tym samolocie – dodaje Wojciech Grudowski – ale zawsze mówiła mi, z kim leci. To było dla niej bardzo ważne, bo byli piloci, do których miała pełne zaufanie, i tacy, z którymi nie lubiła latać.

*

Kapitan był na pokładzie jak Bóg. Na przykład nazywał stewardesy „panienkami”. Mówił: „Panienki, chodźcie na odprawę”. Słowo „seksizm” nie istniało. Na próbnym locie pilot nigdy nie sygnalizował, by zapiąć pasy, a zawsze robił przeciążenia, bardzo niebezpieczne manewry, podczas których bezwzględnie trzeba zapiąć pasy. Nie robił przecież nic złego, chciał tylko przestraszyć panienki. Miał wpływ na atmosferę panującą na pokładzie, a często także na sposób spędzania wolnego czasu podczas nocowania. Wielu pilotów było nonszalanckich. Większość miała opinię świetnych. W Locie mówiło się, że mogą latać na drzwiach od hangaru, a w niektórych europejskich krajach przyjęło się nawet określenie „polish weather” (polska pogoda), czyli warunki tak złe do latania, że nie odważą się z nimi zmierzyć nawet polscy lotnicy.

Gdy LOT wznowia działalność po II wojnie światowej, do pracy zgłaszają się głównie byli piloci wojskowi, latający w angielskich dywizjonach. Mężczyźni, którzy lubią udowodniać, sobie i innym, że nie ma dla nich rzeczy niemożliwych.

Kapitan Stanisław Grotek na dzień, w którym przeprowadzi dowód, wybiera Wigilię w 1947 roku. Dzień, w którym od rana prószy śnieg, chmury osiadły nisko, warunki pogodowe nie nadają się do latania, a w Katowicach utknęły dwa komplety pasażerów, którzy nie mają jak się dostać do Warszawy. Stanisław Grotek, przedwojenny pilot wojskowy z dywizjonu bombowego, chce po nich lecieć. Kierownictwo LOT-u się nie zgadza, ale Grotek i tak leci. Z trudem dociera do Katowic. Na miejscu okazuje się, że połowa zebranych na dworcu pasażerów nie ma biletów, ale samolotem do Warszawy chcą wracać wszyscy.

Ktoś pyta: „Stasiu, ilu weźmiesz?”.

„Wszystkich” – odpowiada Grotek.

Po chwili zwraca się do pasażerów: „Proszę za mną. Proszę państwa, nie gwarantuję wam komfortu podróży, ale z całą załogą postaramy się dostarczyć was do Warszawy, tak że na Wigilię będziecie w domu. Teraz, proszę, siadajcie na podłodze, gdzie kto może. Podczas startu i lądowania należy położyć się na podłodze, reszta trzyma się jeden drugiego”.

Ani kierownik ruchu, ani stewardesa Zofia Surowiec nie mogą nic zrobić. Pilot zdecydował.

„Kapitanie, Warszawa pyta, ilu mamy pasażerów na pokładzie?” – słyszy podczas lotu od nawigatora.

„Czort ich wie. Grzegorz, idź na pokład i postaraj się ich policzyć”.

Nawigator wraca po chwili.

„To nie jest możliwe, nie można przeliczyć”.

„No dobra, a jak się czują?”

„Śmieli się, a jak mnie zobaczyli, to zaczęli bić brawo. Jeden jest nawet »na fleku«, wyciągnął flaszkę w moim kierunku, ale inni go powstrzymali”.

Grotek leci po ciemku, choć doskonale wie, że Okęcie nie nadaje się jeszcze do nocnych lotów. Mimo że mija drugi rok od zakończenia wojny, oświetlenie pasa jest niekompletne, nie ma szans, by widział, gdzie lądować. Ale władze portu już wiedzą, co się święci, wyciągają z magazynu stare lampy naftowe, takie, jakich rolnicy używali do oświetlania furmanek, i sztucznie oświetlają pas.

Czekają w ciszy.

„Przez chwilę słychać [...] pisk hamulców na twardym, betonowym podłożu. Pędzący samolot [...] znika za hangarem LOT-u, przyhamowuje i z wolna zawraca w kierunku portu [...]. Zatrzymuje się około piętnastu metrów od budynku, gdzie czeka na niego cała świta. [...] Teraz wszyscy [...] liczą wysiadających. Dopuszczalny limit to [...] dwadzieścia jeden pasażerów, a tu wychodzą, wychodzą i końca nie widać. Jest już czterdziestu.

– Rany boskie! – jęczy dyrektor Roland. – Co on wyprawia? Przecież to samobójstwo!

[...]

– To już wszyscy – oznajmia Grotek. – Ale ilu ich właściwie jest? – pyta z uśmiechem.

– To ty nawet nie wiedziałeś, jakie masz obciążenie? [...]

– Na czucie, nie wiesz, jak to jest? [...] Nie miałem czasu policzyć.

Do schodzącego kapitana podbiegają pasażerowie [...]. Łapią go za ręce, [...] podrzucają [...] do góry. Dyrektor Zieliński daje znak, aby zakończyć to całe zamieszanie.

– Panie kolego, winszujemy sukcesu lądowania, było na najwyższym poziomie, ale tu na hazard tej miary nie ma miejsca. Zamelduje się pan u mnie jutro o dziesiątej. [...]

[...] przez trzy dni Grotek jest zawieszony [...] i chodzi zły jak osa. Czwartego dnia z Moskwy przylatuje specjalna komisja lotnicza, w skład której wchodzi konstruktorzy z fabryki, w której produkowane są samoloty Li-2. [...] Nie da się ukryć. Radzieccy towarzysze są bardzo dumni z zachowania się produkowanej przez nich maszyny. Gratulują Grotkowi [...] umiejętności i tak finezyjnego wyczucia możliwości samolotu. [...] Dzięki temu brawurowemu przetestowaniu maszyny [...] (nikt jak dotąd nie odważył się przekroczyć parametrów opisanych w instrukcji) będą mogli wprowadzić odpowiednie ulepszenia do Li-2”^[110].

*

– Miałam dwie bardzo trudne sytuacje – wspomina Barbara Witczak-Ambroziewicz – w obu o wszystkim decydowali piloci. Pierwsza była tuż przed wyborem Wojtyły na papieża. Wracamy tupolewem z Budapesztu do Warszawy. Ktoś nie przyszedł do pracy, lecę więc z dyżuru na zastępstwo. Czterdziestu czterech pasażerów na pokładzie, mgła taka, że właściwie nie można lądować, ale załoga się zawzięła. Wylądują. Idę sprawdzić, czy wszyscy zapięci, bo może być różnie. Dwie młodsze koleżanki siedzą na jakimś zydelku w kuchni, noga na nodze i gadają. Siadam obok, przypinam się, nogi do góry, bo tak lubię i na krążenie pomagam, i palę papierosa. Patrę przez okno i widzę, że lądujemy, bo przed nami światło progu pasa. Z tym że przy lądowaniu światło powinno przelecieć równoległe, a ono przeleciało prostopadle. Zmiażdżyłam papierosa. To był ułamek sekundy. Cudem

zatrzymaliśmy się w hałdach śniegu. Pilot nie trafił w pas. Gdyby nie śnieg, rozbilibyśmy się na stojących obok radarach. Biegnę przezabinę i widzę, że wszyscy przypięci, że niepokrwawieni, siedzą jak nieżywi, ale żyją. Wpadam do załogi i mówię, że się udało, że nie ma rannych, i prawie potykam się o mechanika, który nie zdążył zapiąć pasów i leży w kokpicie na podłodze.

Gdy załoga usłyszała, że nic się nie stało, włączyła rewers, czego pod żadnym pozorem nie wolno było robić, i zawraca. Śnieg poszedł w silniki, ale skołowali pod port. Myśleli, że to wszystko zatuszują, ale cofanie tylko zwiększyło uszkodzenia poszycia samolotu, a śnieg zniszczył silniki.

– Czułam się winna – mówi pani Barbara. – Nie powinnam była do nich biec i mówić, że wszyscy są cali. Gdyby tego nie wiedzieli, zostawiliby samolot na miejscu. A tak maszyna stała kilka miesięcy w naprawie.

Kapitan nie latał natomiast trzy miesiące. Zawiesili go.

W trudnych sytuacjach stewardesy reagują automatycznie. Nie wpadają w panikę. Następstwa tego, co się działo, przychodzą później.

– Gdy wykonałam już wszystko, co należało, nogi mi się tak trzęsły, że nie mogłam na nich ustać – dodaje pani Barbara. – Kolejnego dnia przychodzę na lot do Wiednia, a na lotnisku jakiś inspektor opowiada o tym, co się wczoraj działo. „Ale ja to wszystko wiem, byłam w tym samolocie”, mówię. „Jak to? Pani była wczoraj i dziś, po tym wszystkim, leci? Pani nie ma prawa dziś być znów w powietrzu!” „No wie pan, miałam na planie, to przyszłam”. Podkreślę to raz jeszcze: w lataniu nie ma miejsca na strach.

Pani Barbara prostuje się na krześle.

– To było lądowanie awaryjne w Bangkoku. Tropikalna ulewa, siadamy późnym wieczorem, już widać światła pasa i nagle poszły nam wycieraczki. Ciemność zupełna, ściana deszczu. Jako szefowa pokładu pilnuję, by pasażerowie byli przypięci, powtarzam w głowie procedury: co, jak się rozbijemy, co, jak wylądujemy awaryjnie. Innych dziewczyn nie informuję o niebezpieczeństwie, bo po co. Widziałam, jaka panika była w kokpicie, i wiem, że przekazywanie takich informacji nic nie zmieni, tylko wprowadzi niepotrzebny zamęt. Jak kapitan wtedy usiadł? Nie wiem. On chyba też nie miał pojęcia.

– W większości to nie byli piloci rzemieślnicy, to byli piloci artyści –

słyszę od jednej ze stewardes, gdy pytam, czy miała zaufanie do pilotów.

– Człowiek się nie bał. Miałyśmy do nich pełne zaufanie. Pełne. Latanie to była sama przyjemność – to już inny głos.

– Mieliśmy lądować, nie lądujemy, idziemy na drugi krąg, to znaczy, że widocznie tak trzeba – mówi kolejna. – Wysiadł jeden silnik, lądowało się na trzech, wysiadły dwa, to na dwóch. Raz lądowaliśmy w Rzymie bez śmigła. O tym się nie pisało, nie mówiło, ale tak się działo, a pilotom po prostu trzeba było zaufać.

*

W Locie zdarzało się wiele cudów, o których nie pisano. Choć nie wszystkie kończyły się tak dobrze jak lądowania, w których uczestniczyła Barbara Witczak-Ambroziewicz.

Na przykład w drugiej połowie lat pięćdziesiątych.

W czasie gdy w domu Tadeusza Hendzla, przedstawiciela LOT-u w Moskwie, dzwoni telefon, stewardesa Ewa Federowska już wie, że przeżyła. W ustach czuje krew i błoto. Jest piątek 14 czerwca 1957 roku, dochodzi północ.

„Coś się stało z waszym samolotem. Proszę przyjechać na lotnisko” – tyle z tego, co mówi kierowniczką odpraw portu Wnukowo, wie Tadeusz Hendzel.

Stewardesa Ewa jest w szoku. Krzyczy, by sprawdzić, w jakim stanie jest ośmiu pasażerów, którzy na pokładzie lotowskiego iła-14 lecieli z Warszawy do Moskwy. Gdy startowali z Polski, nad podmoskiewskim Wnukowem co prawda było pochmurno, ale obłoki miały się utrzymywać na wysokości sześciuset metrów, a widoczność sięgać czterech kilometrów. Skąd pojawia się burza, która rzuca kilkudziesięciotonową maszyną jak pudełkiem zapalek, nie wiadomo. Ewą rzuciła na koniec kabiny. Stewardesa siada, zapina pasy, po chwili słyszy trzask łamanego metalu, widzi, jak pęd powietrza wyciąga misternie ułożoną stertę czasopism, i już. Po wszystkim. Ewa czuje, że pasy mocno trzymają ją na siedzeniu. Wyciąga nogi z błota, próbuje odnaleźć pasażerów, ale jest zbyt ciemno. Nawołuje załogę, nikt nie odpowiada. Nie wie, gdzie jest, ale idzie w kierunku świateł. Dociera do

drogi i zatrzymuje pierwszy nadjeżdżający samochód. Kierowca furgonetki boi się zabrać kobietę z dziwnym akcentem w podartym, ubłoconym i zakrwawionym mundurze.

W tym czasie Tadeusz Hendzel jedzie na lotnisko. Ewa dociera tam pierwsza. Nikt na nią nie czeka. Po kilku minutach jest i Hendzel. Słyszy, co się stało, dzwoni do kontroli ruchu lotniczego i pyta o polski samolot.

„Zgłosił się na skrócie na prostą do lądowania i więcej się nie odezwał” – mówią Rosjanie.

„Ale co się z nim stało!?”

„Nie wiemy”.

Hendzel zmusza komendanta lotniska, by zorganizował akcję poszukiwawczą. Drogę na miejsce katastrofy wskazuje Ewa Federowska i kierowca furgonetki, który przywiózł ją na lotnisko.

Hendzel: „Nagle przed nami pobojuwisko. [...] Kawałki rozbitego samolotu, prawe skrzydło z kawałkiem kadłuba owinięte o gruby pień sosny. Obok tył samolotu z niezniszczonym ostatnim rzędem foteli [...] [i] nieruchome ciała pasażerów”^[111]. A w oderwanej od reszty wraku kabynie zmasakrowane zwłoki pozostałych członków załogi. Szesnastoletnia Amerykanka i jej matka, które podobnie jak Ewa siedziały w ostatnim rzędzie, żyją^[112].

By nie rzucać cienia na przyjaźń polsko-radziecką i zapobiec plotkom, władza działa szybko. Powołuje komisję, która ma wyjaśnić przyczyny wypadku. Na jej czele staje pierwszy zastępca naczelnika Zarządu Głównego Floty Powietrznej przy Radzie Ministrów ZSRR, marszałek lotnictwa Siemion Fiodorowicz Żaworonkow. Ze strony polskiej wiceminister komunikacji Jan Rustecki. Do pomocy grupa polskich i rosyjskich ekspertów. Po sześciu dniach komisja publikuje raport, który stwierdza, że „bezpośrednią przyczyną katastrofy było zderzenie z ziemią samolotu, odbywającego lot na małej wysokości, wskutek podchodzenia do lądowania przez załogę samolotu nie ściśle według schematu obowiązującego dla portu lotniczego Wnukowo oraz wskutek obniżenia lotu samolotu do niedopuszczalnie małej wysokości”^[113]. Nie ma w nim ani słowa o czynnościach, które komisja podjęła celem wyjaśnienia katastrofy, ani o tym, kto był przesłuchiwany. Czy zeznawała

Ewa Federowska i ocalali pasażerowie? Nie udaje mi się tego dowiedzieć. We wspomnieniach Jana Henryka Janczaka, w owym czasie radiooperatora na Okęciu, czytam natomiast, że „Cudem ocalała stewardesa, która po powrocie do kraju spotkała się z niezwykle niechęcią Dyrekcji. Została zdjęta z pokładu i po kilku tygodniach zwolniona z pracy”^[114]. „Czyżby okazała się być niewygodnym świadkiem?” – zastanawia się Janczak.

Z Ewą Federowską wielokrotnie próbuję się skontaktować za pośrednictwem Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, ale za każdym razem słyszę: „Pani Ewa nie chce z panią rozmawiać”. Na jej ślad trafię przypadkiem w rozmowie z Waldemarem Stachowiakiem. Wiem, że jego dziś ponaddziewięćdziesięcioletnia teściowa przyjaźniła się ze stewardesami.

– Kiedyś w aeroklubie spotkałem Ewę Federowską. Latała na CSS-13 – mówi pan Waldemar, gdy pytam, czy dzięki teściowej nie ma kontaktu do dziewcząt, które zapoczątkowały ten zawód w Polsce.

– Ewa Federowska pilotowała te samoloty?

– No tak. Wszyscy mówili, że to ta stewardesa, która jako jedyna uratowała się w katastrofie pod Moskwą. Ale ja wtedy młody, szesnastoletni chłopak byłem i nie bardzo zwracałem uwagę na takie osoby. Nic więcej więc o niej pani nie powiem. Zresztą to spotkanie wydarzyło się pięćdziesiąt lat temu.

Lądowanie

Katastrofy, uciążliwi pasażerowie, problemy na cle, wadliwy sprzęt. Początek lat osiemdziesiątych to powrót niepewności i nerwowości, dalekiej od terroru z lat pięćdziesiątych, ale wyraźnie dającej się we znaki. Sytuacja jest na tyle zła, że coraz więcej osób ucieka z Polski Ludowej na Zachód. Nasilają się porwania samolotów. Za granicą zostają także mechanicy pokładowi, nawigatorzy, piloci i stewardesy.

*

– Gdy w czerwcu 1980 roku zamknęłam całe nasze życie w bagażniku nowego, niespełna rocznego fiata 125p, wiedziałam, że już nie ma odwrotu. Było gorąco, a ja pakowałam kurtki zimowe – opowiada Kasia Przewłocka. – Ubranka dla Michała kompletowałam przez wiele miesięcy. W Polsce nic nie było, przywoziłam je z Bangkoku, Nowego Jorku i Montrealu. Nie myślałam wtedy, że za kilka miesięcy będę mogła pójść z dzieckiem do sklepu i przymierzać te wszystkie spodenki i sweterki, że nie będę musiała kupować ani na zapas, ani na wyrost.

*

W 1980 roku wyobraźnia Kasi sięga do Bratysławy i zatrzymuje się na moście na Dunaju. Jeśli go minie, przekroczy granicę czechosłowacko-austriacką, czyli linię oddzielającą państwa bloku radzieckiego od nowego, zachodniego świata. Będzie wolna na zawsze, ale może już nigdy nie wrócić do Polski. Ryzyko jest duże. Reżim każe zaciskać pasa, zamyka usta, czasami dusi za gardło, ale pozwala żyć. Granica jest nieprzewidywalna. Może okazać się łaskawa, a raczej chwilowo mniej czujna i nieuważna, ale potrafi pokazać, na co ją stać.

Z dokumentów czechosłowackiej tajnej służby wynika, że w okresie zimnej wojny przy próbach jej przekroczenia zginęło sto dwadzieścia

dziewięć osób – zostały zastrzelone, wykrwawiły się na śmierć albo rozszarpały je psy. Dostępu do niej broniły pola minowe i potrójny rząd zapór z drutu kolczastego, z elektryczną niespodzianką w środkowej linii umocnień. Oświetlały ją setki reflektorów, pilnowało jej prawie osiem tysięcy żołnierzy. Godzinami wypatrywali tych, którzy ośmielią się zakłócić spokój i wkroczą na ciągnący się po obu stronach dwunastokilometrowy pas ochronny. Śmierć poniosło tu sześciuset czterdziestu ośmiu strażników, którzy strzegli jej czterystupięćdziesięciotrzykilometrowego pasa. Najczęściej nie wytrzymał psychicznie – popełniali samobójstwo lub ze zmęczenia wchodził na pola minowe, albo strzelali do siebie. Granica czechosłowacko-austriacka była dumna, że może konkurować ze swoją bardziej znaną koleżanką, która oddzielała NRD do Niemiec Zachodnich^[115].

*

– Wiedziałałam, że to nie będzie równa walka – mówi Kasia. – Bałam się. Sześć miesięcy nie spałam, nim zdecydowałam, że muszę wyjechać. Zdawałam sobie sprawę, że po ucieczce mogę do końca życia myć podłogi, ale tłumaczyłam sobie, że będę myć podłogi w wolnym kraju i będę chodzić z podniesioną głową. Wiedziałałam, że w końcu powiem rodzicom „do widzenia”, a nie „do zobaczenia”, bo nie wiadomo, czy ich jeszcze kiedykolwiek zobaczę. Przyjaciołom nic nie mogłam powiedzieć, bo każdy mógł zdradzić.

Kasia mieszkała w Warszawie, wyszła za mąż, podróżowała, urodziła dziecko, znajomi jej zazdrościli, ale odkąd w 1975 roku została stewardesą, widziała, że można żyć inaczej. Poza tym kryzys był coraz bardziej widoczny. W radiu cały czas mówili, że imperialistyczne siły popychają Solidarność do działania, że robią to, by wydrzeć Polskę z Układu Warszawskiego. Z kolei BBC donosiło, że wojsko radzieckie jest skoncentrowane na granicy z Polską, że nie wiadomo, co się wydarzy.

– Dla mnie to nadal było za mało – wspomina Kasia. – Dopiero gdy kazali wszystkim pracownikom LOT-u podpisać oświadczenie, że zgadzają się na militaryzację, czyli powołanie do wojska w razie zagrożenia kraju, wiedziałałam, że nie mam wyjścia, że muszę uciekać. Odkąd pamiętam, na

lotnisku zawsze siedział żołnierz. Niby pilnował porządku, ale tak naprawdę pilnował nas, a potem przekonywał mocą swojego urzędu, że podpisanie zgody na militaryzację jest powinnością w stosunku do socjalistycznej ojczyzny. Po każdym locie chciałam być niewidzialna. Przemknąć obok niego. I niczego nie podpisywać. Długo się udawało. W końcu mnie wypatrzył. „Proszę tu podpisać”, powiedział i wskazał palcem miejsce, które za chwilę miało się stać moją przepustką do armii. „Ale co się stanie z moim dzieckiem? Przecież mój mąż będzie zmilitaryzowany jako mężczyzna, mój ojciec też, moja mama jest pielęgniarką, więc i ją powołają. Jeśli ja to podpiszę, kto się zajmie moim dzieckiem?” „O to niech się pani nie martwi – uspokoił. – Dzieci to my bierzemy do sierocińca”. „Nie! Mojego dziecka nie weźmiesz! Ty mnie tu już więcej nie zobaczysz!”, wykrzyczałam w sobie. Uśmiechnęłam się i podpisałam.

Syn Kasi, Michał, miał wtedy zaledwie rok. Poszła więc do kierowniczkii i złożyła podanie o bezpłatny, roczny urlop na dziecko. Potem wystąpiła o prywatny paszport. Co prawda miała służbowy, ale trzeba go było oddawać po każdym przylocie. Zresztą tym razem chciała wyjechać prywatnie, potrzebowała więc prywatnego paszportu. Był czerwiec, mnóstwo ludzi podróżowało, nikt się nie dziwił, że chce pojechać do Francji, do brata. Dostała paszport i wszystkie wizy tranzytowe. O tym, że wyjeżdża do Austrii, zdecydował jej wuj, Stanisław Siemieński.

„Jedź do Austrii albo jakiegoś innego neutralnego kraju – poradził, gdy któregoś dnia wspomniała, że myśli o wyjeździe z Polski. – Zostań tam, złóż podanie o azyl polityczny, dostaniesz wizę i po kilku miesiącach będziesz mogła legalnie przyjechać do Kanady jako imigrantka, ale najpierw opracuj plan i krok po kroku wciel go w życie”.

Hrabia Stanisław Siemieński wiedział, co mówi. Uciekał całą młodość. Urodził się w 1922 roku w Krakowie, po roku rodzina przeniosła się w okolice Lwowa. W wieku dwudziestu trzech lat, w grudniu 1945 roku, przeszedł przez zieloną granicę do Gliwic, gdzie cioteczny brat babki wyrobił mu włoskie papiery. Potem było Pilzno i Norymberga, a następnie Meppen i próba dołączenia do dywizji generała Maczka. Siemieński nie był żołnierzem, miał więc problem z przedostaniem się do Anglii, gdzie została

przerzucona i rozbrojona dywizja Maczka. W ucieczce pomogła mu siostra, która jako żołnierz Pomocniczej Wojskowej Służby Kobiet mogła zabrać do Anglii rodziców i rodzeństwo w wieku do dwudziestu jeden lat. Stanisław miał wtedy lat dwadzieścia pięć, ale przyjaciel ojca wyrobił mu nową metrykę i jako dwudziestojednolatek pojechał do Anglii. Ożenił się tam, skończył studia, a w 1956 roku wsiadł z żoną na statek i popłynął do Kanady, dokąd rok wcześniej udała się jego siostra. Osiadł w Montrealu i znalazł pracę w firmie budującej samoloty. Po latach został prezesem polsko-kanadyjskiego kongresu w Quebecu^[116].

– Jemu się udało, wierzyłam więc, że i nam się powiedzie – mówi Kasia. – Ale gdybym nie miała dziecka, pewnie zostałabym w Polsce, bo ja zawsze byłam jak polski kawalerzysta – z szabelką na czółgi.

*

Trasa E75 prowadzi z Warszawy do wolności. Wolność osiąga się po przejechaniu sześciuset siedemdziesięciu kilometrów i przekroczeniu mostu w Bratysławie. Google Maps wylicza, że przejazd zajmuje sześć godzin i trzydzieści minut. To dziś. Trzydzieści lat temu przebycie mostu, czyli przekroczenie granicy czechosłowacko-austriackiej, graniczyło z cudem.

– Drogi z Warszawy do Bratysławy nie pamiętam – kontynuuje Kasia. – Nie jestem odważna, ale w sytuacjach krytycznych działałam automatycznie. Męża posadziłam z przodu, synka z tyłu i nakazałam: „Jakby coś się działo, milczeć! Ja za wszystko odpowiadam, tylko ja mówię”. Wiedziałam, że zachowam zimną krew. Pamiętam most, czyli granicę. Podjeżdżamy, podchodzi komunistyczny żołnierz-celnik. Podstawia lustro pod samochód, wszystko sprawdza. „Gdzie i po co jedziecie?” „Do Francji, na wakacje, odwiedzić mojego brata”. „Otworzyć bagażnik! Dlaczego macie zimowe ubrania?” „Bo jedziemy wysoko w góry. Będziemy się wspinać, rozbijemy obóz”, w końcu mogłam głośno powiedzieć te wszystkie zdania, które setki razy ćwiczyłam w głowie. Byłam dobrą aktorką, z wieloletnim doświadczeniem na pokładzie lotowskich samolotów. Puścili nas bez problemu. Jeszcze tylko odprawa po austriackiej stronie i będziemy wolni. Nagle podjeżdża czerwone ferrari, a w nim młody Czech. Numery

austriackie, czyli wolne. Staje obok. Wysiada z samochodu. Też wysiadam. Podchodzi i szturcha mnie w ramię. Tak zwyczajnie, po koleżeńsku. Dziwnie. „Co, to już twoja ostatnia granica?” Ależ ja się bałam, przecież nie wiem, kto to jest, zresztą nikomu nie ufałam. „Nieee. Jadę do Francji, do brata”. „Aha”. Do końca życia zapamiętam to „aha”, w którym było słycać, że on wie, że uciekamy. Przejazdu przez most nie pamiętam, ale celników austriackich na jego końcu już tak. „Macie jakiś alkohol, papierosy?” „Nie”. „To do widzenia, możecie jechać”. Jak to? Już? To była przecież ostatnia niewolnicza granica. Bałam się, że za chwilę coś się stanie. Musiałam odjechać jak najszybciej i jak najdalej. Mąż krzyczał: „Zatrzymaj się! Już jesteśmy bezpieczni!”.

W końcu stanęli na jakimś polu, wysiedli z samochodu, zjedli parówki, które kupili jeszcze w Czechosłowacji, i byli najszczęśliwszymi ludźmi na świecie. Kasia pobiegła do bagażnika po aparat. Chciała zapamiętać ten moment. Dopiero gdy zrobiła zdjęcie, zorientowała się, że jest już późno, a trzeba jeszcze dojechać do obozu dla uchodźców, bo granica to nie koniec, tylko początek drogi.

*

Przed bramę prowadzącą do obozu dotarli o szóstej wieczorem. Wydawało im się, że po drugiej stronie jest jakaś instalacja wojskowa, szczególnie że przy wejściu stała budka, a siedzący w niej strażnik wyglądał jak ktoś, kto sprawdza przepustki.

„Siedźcie w samochodzie – nakazała Kasia. – Idę do okienka”.

Podeszła i ją zamurowało, bo obok niej stanął facet w stroju nurka. Przepłynął Dunaj wpław i tym sposobem uciekł z Czechosłowacji do neutralnej Austrii.

„Chcemy tutaj zostać” – mówi Kasia po niemiecku i daje żołnierzowi paszporty. On je odsuwa. Ona wpycha z powrotem.

– Byłam pewna, że to taka batalia, że muszę walczyć, żeby wziąć te papiery. Nagle żołnierz łapie mnie za rękę i mocno ją ściska. „To już koniec – myślę – już po nas”. I wtedy on się uśmiecha. Jak mnie ten uśmiech zrelaksował. Przecież ja już od miesięcy nie widziałam uśmiechniętych ludzi.

„Nie-ma-już-ko-men-dan-ta. O-bóz-zamk-nię-ty. Wróc-cie-jut-ro-rano. Nie-ma-prob-le-mu-tyl-ko-wróc-cie-ra-no!”, mówi wolno po niemiecku. „Jezu, to co ja teraz zrobię?”, myślę i przypominam sobie, że mam kontakt do znajomych historyków sztuki, którzy kilka miesięcy temu uciekli z Warszawy do Austrii z dwojgiem dzieci. Mieszkali godzinę drogi od Wiednia. Noc spędziliśmy u nich.

Drugiego ranka w budce przy bramie siedział już inny żołnierz. Spisał dane, ktoś inny pobrał odciski palców i przydzielił im łóżko w pokoju dla rodzin, w starym wojskowym baraku, który był jednym z kilkunastu stojących w obozie. Trzeciego dnia dostali informację, że mają jechać do Maria Taferl. Do domku dla turystów, który państwo austriackie, zdaje się, że przy wsparciu Caritasu, wynajmowało dla imigrantów, dotarli po dwóch godzinach jazdy. Przydzielono im niewielki pokój bez łazienki, zapewniono trzy posiłki dziennie i kieszonkowe, które starczało na smakołyk od czasu do czasu. Prawdziwe pieniądze przywieźli z Polski. Po kilku dniach Wiesio, mąż Kasi, znalazł pracę na czarno. Gdy kończył się trzeci miesiąc ich pobytu w Maria Taferl, czyli czas, w którym mogli mieszkać w Austrii bez wizy, wuj z Montrealu poradził, żeby ubiegać się o przedłużenie pobytu z powodów politycznych. Austriacy pozwolili im zostać jeszcze cztery miesiące, a oni zaczęli się starać o wyjazd do Kanady.

Dostali wizę i od razu wszystko się zmieniło. Samochód, który zapewniał niezależność, nagle zaczął ciężać. Auto było prawie nowe, ale szczyt marzeń w socjalistycznym kraju nie spełniał zachodnich standardów bezpieczeństwa. W końcu jakiś Polak kupił je po kosztach.

– Przed wyjazdem z Polski zapakowanie całego życia do bagażnika samochodu wydawało mi się niemożliwe. Teraz musiałam je zmieścić w kilku walizkach. Na szczęście wolność i bezpieczeństwo, czyli rzeczy, bez których nie mogliśmy żyć, czekały już na nas w Kanadzie – mówi Kasia.

W listopadzie, wcześniej rano, zapakowali się do autobusu, pojechali do Wiednia i austriacką linią polecili do Brukseli, stamtąd do Montrealu (za bilety zapłaciła międzynarodowa organizacja pomagająca uchodźcom, pożyczkę mieli zacząć spłacać, jak tylko staną na nogi). Na lotnisku przywitali ich wuj z ciocią i kanadyjska zima. W pierwszej chwili byli

zachwyceni, w drugiej zmarznięci. Na szczęście Kanadyjczycy myśleli o wszystkim: przygotowali ciepłe ubrania, ofiarowali sześćset dolarów na start i nakazali szukać mieszkania, za które zapłaci rząd – koniecznie z jedną sypialnią, za maksymalnie dwieście dolarów miesięcznie. Ulokowali się blisko wujostwa. Mieli puste ściany i kupony na meble – kolejny prezent od rządu kanadyjskiego. Polska przypomniała o sobie 13 grudnia 1981 roku słowami generała Jaruzelskiego: „Obywatelki i obywatele Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej! Ojczyzna nasza znalazła się nad przepaścią”. Świat za żelazną kurtyną, widziany z dystansu, wydał się nierzeczywisty i jeszcze bardziej przerażający.

*

Po kilku tygodniach mąż Kasi znalazł pracę i dostał się na kurs francuskiego, ona została w domu (znała angielski, nie przysługiwało jej więc darmowe szkolenie) i popadała w depresję. W marcu 1983 roku urodził się Karol, ich drugi syn. Już wiedzieli, że nigdy nie wrócą do Polski. Gdy Karol skończył pół roku, Kasia zaczęła szukać pracy. Znow chciała być stewardesą. Podania wysłała wszędzie: do Air Canada, CP Air, Air North, Worldways, ale w kanadyjskim lotnictwie trwała recesja. Odezwało się Air North – nieduża prywatna linia.

„Znam pana Jacka, który jest tam dyrektorem operacji – usłyszała od cioci, gdy powiedziała, dokąd wybiera się na rozmowę kwalifikacyjną – zadzwonię do niego i powiem, żeby dał ci rekomendacje. Warto mieć kogoś, kto potwierdzi twoje umiejętności”.

– Podejrzewam, że i bez tego by mnie przyjęli – mówi. – Pracę zaczęłam w listopadzie 1983 roku, gdy młodszy syn miał osiem miesięcy. Wychodziłam rano, zostawiałam go u mieszkającej na dole sąsiadki, odbierałam wieczorem. Potem na pół roku przyjechała moja mama, następnie na kolejne pół – mama Wiesia. Na szczęście niedługo Karol skończył dwa lata, poszedł do przedszkola, a my wpasowaliśmy się w kanadyjski rytm życia. Jako stewardesa w kanadyjskich liniach lotniczych pracowałam dwadzieścia dziewięć lat.

*

Kasia nie jest jedyną stewardesą, która ucieka z Polski przed wybuchem stanu wojennego. Ale jedną z niewielu, która wyjeżdża z całą rodziną, bo zazwyczaj dziewczyny po prostu „schodzą z pokładu”, czyli zostają w kraju, do którego przyleciały służbowo. Najczęściej w Stanach Zjednoczonych, w Kanadzie, w Szwecji. Zejście z pokładu, jak każda ucieczka, oznacza przesłuchania i nieprzyjemności, które czekają pozostawioną w Polsce rodzinę, ale także osłabia skład załogi oraz skutkuje zwiększeniem kontroli i represji wobec pozostałych pracowników LOT-u. A na początku lat osiemdziesiątych sytuacja i tak jest już napięta. W stanie wojennym robi się tylko gorzej. Władzę w Locie obejmują generałowie.

– Przyszedł generał Kowalski. Nie to, że chciał, ale ktoś rządzić musiał, więc wsadzili go na stołek – mówi Anna Solewska. – Pojawili się też inni, którzy objęli stanowiska pośrednie i stworzyli łańcuch informatorów. LOT był wtedy instytucją paramilitarną. Przeszliśmy szkolenie wojskowe i zostaliśmy uświadomieni, że w razie wojny będziemy rozesłani w wyznaczone miejsca. Wszyscy, stewardesy też.

*

O tym, jak wyglądał grudzień 1981 roku na Okęciu, opowiada mi Barbara Mikołajczyk.

– 13 grudnia 1981 roku lecimy z Nowego Jorku do Warszawy. Jesteśmy już w powietrzu, gdy woła mnie kapitan. „Słuchaj, nie możemy lądować w Warszawie, wysyłają nas do Kopenhagi”, słyszę od niego. „Dlaczego?” „Nikt nie chce tego powiedzieć głośno, ale u nas wojna jest”. „Jaka wojna? O czym ty mówisz?” „Stan wojenny”. „Stan wojenny?”, znałam stan wyjątkowy, ale stan wojenny to było zupełnie nowe słowo, nie wiedziałam, co to właściwie oznacza. Inni też nie wiedzieli. Pytam: „Ogłaszamy pasażerom?” „Nie, bo będzie panika”. „To co robimy?” „Na razie czekamy”. Po jakimś czasie znów mnie wzywa: „Słuchaj, jednak lecimy do Warszawy. Pozwolili nam wylądować”. Jesteśmy na Okęciu, otwieram drzwi samolotu, a tam biało, zimno i stoją jakieś żołnierzy, ale nie widzę, żeby coś się

działo. Wsiadamy, pasażerowie wychodzą, czeka na mnie koleżanka, dla której robiłam zakupy w Nowym Jorku i która podwozi mnie do domu: „Chodź na śniadanie, pogadamy, bo mąż pojechał na polowanie. Opowiesz mi, o co chodzi z tym stanem wojennym, a ja przy okazji dam ci zakupy”, mówię do niej. Siedzimy, rozmawiamy. Przychodzi mąż. Zawrócili go z drogi. Pracował wtedy w ministerstwie (był wicedyrektorem gabinetu, nie należał do partii, więc nie mógł pójść dalej) i musiał natychmiast stawić się w pracy. Gdy tylko się pojawił, przypomniałam sobie, że stan wojenny stanem wojennym, ale dwie belki tiulu zostawiłam na lotnisku. „Musisz mnie podwieźć – mówię do męża – bo my z tego żalu, że wojna, już po kieliszku wiśniówki do jajecznicy wypiliśmy”. „Jedź, kto cię tam zatrzyma”. „Lepiej mnie zawieź, teraz to już nic nie wiadomo”. Przychodzę na lotnisko i od razu wita mnie szefowa: „Zastanawiałam się, kto to taki rozgarnięty, żeby tiul porzucać”. Zabrałam, co do mnie należało, i wróciłam do domu. Kolejnego dnia jadę na lotnisko, a lotnisko stoi. Wszystkie loty odwołane.

– Na początku wszystko stanęło – potwierdza Anna Solewska. – Komunikacja miejska nie działała, więc ludzie jeździli na nartach na lotnisko w nadziei, że polecą, ale latanie też stanęło. Wszystkie paszporty zostały zamrożone.

*

Zawieszenie lotów powoduje, że LOT dysponuje nagle ogromną liczbą bezużytecznych pracowników, którym trzeba płacić. Pilotów wysyła się na wymyślone naprędce kursy i szkolenia. Ale co zrobić z taką liczbą stewardes? Dyrekcja decyduje – część posłać na szkolenia, pozostałe zwolnić.

– W momencie ogłoszenia stanu wojennego byłam zastępcą kierownika oddziału il-62. Kierowniczką była wtedy na urlopie. Zostaję wezwana przez ówczesnego dyrektora do spraw personelu latającego – opowiada Janina Bielak. – „Proszę wytypować ze swojego oddziału sześćdziesiąt osób do zwolnienia”, słyszę. „Panie dyrektorze, bez sensu pozbywać się takiej liczby osób”, odpowiadam. „To co pani proponuje?” „Wysłać ich na bezpłatny urlop”. „Zatem niech pani wytypuje sześćdziesiąt osób do rocznego

bezpłatnego urlopu”. Było to równoznaczne z pozbawieniem tych sześćdziesięciu osób źródła dochodu, ale zarazem jedyne rozwiązanie, bo przecież zwolnić całkowicie to byłby koszmar. Zrobiłam sobie wykaz wszystkich pracowników. Zamieściłam w nim wszystko: opinie z lotów, wyniki testów językowych, liczbę przelatanych godzin. Siedziałam po nocach i główkowałam. W końcu wybrałam tych, którzy mieli najgorsze wyniki zawodowe. Dyrektor wzywa mnie do siebie. Przedstawiam listę. „Bardzo dobrze, a teraz niech pani także napisze podanie o roczny bezpłatny urlop”. „Dlaczego?” „Bo jest pani żoną pilota”.

Dyrekcja wymyśliła, że dodatkowo zwolni wszystkie stewardesy, które były żonami pilotów. Piloci to zbyt cenni pracownicy, by ich wyrzucać z pracy, a stewardesy zawsze da się zastąpić.

– „Panie dyrektorze, napiszę podanie, ale nie o roczny urlop bezpłatny, lecz o trzymiesięczny na razie, tylko tak mogę zachować uprawnienia członka personelu pokładowego”. Napisałam podanie i niemal od razu zostałam zwolniona ze stanowiska kierowniczego i przeniesiona na instruktorskie. Koleżanki, które były bardziej odważne, mobilizują się i idą do wiceministra komunikacji Jana Raczkowskiego. Mówią, że są żonami pilotów i za to, że są żonami, a nie konkubinami, czeka je zwolnienie z pracy. Minister się za nami wstawia, żon pilotów nie zwalniają.

Stewardesy miały silną motywację, bo było wiadomo, że w Locie jest dużo związków nieformalnych, że są pary, które razem mieszkają, tylko nie mają papierka, i nagle okazuje się, że ci z papierkiem są gorsi. Po około dwóch miesiącach sytuacja się stabilizuje, powoli wznawia się loty. I okazuje się, że brakuje ludzi. Część urlopów trzeba anulować. I znów dylemat – kogo przyjąć, kogo zostawić. W pierwszej kolejności wracają najlepsi, ale i tak każdy musi raz jeszcze stanąć przed komisją weryfikacyjną. Stres jest ogromny, bo komisja zawsze może zweryfikować negatywnie. Przywracani do pracy cieszą się podwójnie – znów mogą kupować za granicą, bo w polskich sklepach nic już wtedy nie ma.

*

– Ludzie koczowali na lotnisku i czekali, kto kiedy dostanie paszport –

opowiada Anna Solewska. – Trudno sobie wyobrazić, jak bardzo w jednej chwili zmieniło się nasze życie. Najgorsza była chyba ta niepewność, kiedy to się skończy.

Zdarzały się też sytuacje, o których pani Anna nie chce mówić. Wspomina jedynie, że znalazła się w nich z racji stanowiska i musiała wyjść tak, żeby utrzymać to, co ma, i nie obrazić lotowskich dygnitarzy. Trzeba się było dyplomatycznie wywinąć albo poddać i pójść z nurtem.

– Ale ja nie lubię z nurtem – mówi tonem nieznoszącym sprzeciwu. – Były też chwile zabawne. I o nich wolę opowiedzieć. Jednego z dyrektorów, niech będzie, że miał na imię Jan, bardzo lubiłam, choć był niepopularny i w aparacie odpowiednich służb. Nie można się z nim było pokazywać publicznie, widywaliśmy się więc w domach. Był kiedyś u nas (jeszcze przed moim rozwodem). Dziecko nam bez przerwy zawracało głowę, więc Jan wyjął pistolet, wysypał naboje i dał mojemu synowi spluwę do zabawy. W ten sposób dowiedziałam się, że ci na najwyższych stanowiskach dostali broń i noszą ją nabitą przy sobie. Następnego dnia wchodzę do gabinetu Jana, a on się trzęsie. Wyciągam naboje, które wczoraj u nas zostawił, i widzę, jak stres z niego schodzi. On się musiał z każdego naboju rozliczyć – tłumaczy pani Anna – a wychodząc, zabrał tylko broń, o nabojach zapomniał. Wstał rano, zobaczył, że ma pusty magazynek, i nie mógł sobie przypomnieć, co z tymi nabojami zrobił. Pamiętał tylko, że mógł się przecież bronić. Tylko przed kim? Stan wojenny to był straszny czas.

*

Innym razem, chwilę po tym, jak wznowiono loty, Anna wychodzi z biura o wpół do piątej po południu odebrać dziecko z przedszkola. Raptem zatrzymuje ją dwóch panów. Takich cichociemnych.

„Pani nigdzie nie idzie – mówią. – Musimy porozmawiać”.

„Ależ ja muszę wyjść, dziecko muszę odebrać” – próbuje ich zbyć.

„To niech pani dzwoni do kogo chce, żeby odebrał, ale pani nie wyjdzie”.

– No i usiedliśmy – wspomina pani Anna. – Mieli listę wszystkich stewardes i chcieli, żebym wskazała osoby, które szmuglują solidarnościowe papiery do Amsterdamu czy Brukseli. „Nie mogę, bo nie wiem, kto to robi”,

mówię. Przecież nie mogłam powiedzieć: „O, ta i ta” i szczęśliwie pójść do domu. Zresztą rzeczywiście nie miałam pojęcia, kto to robi. „My mamy czas. Posiedzimy tak długo, aż pani sobie przypomni”. „Nie mam sobie czego przypominać, bo nie wiem”. Siedzę z nimi godzinę, siedzę dwie i nic. W końcu mówię: „A może panowie mają się ochotę czegoś napić?” „O tak!” Poszłam do Baltony, do duty free, kupiłam dwie butelki koniaku, spiłam ich i się wszystko skończyło. Wróciłam do domu. Następnego dnia idę do mojego dyrektora, czyli człowieka, który z tą całą armią wszedł do firmy – partyjnego pułkownika, zresztą miałam z nim bardzo sympatyczne stosunki. „Wypraszam sobie takie traktowanie – podnoszę głos – jak to w ogóle jest możliwe!? Jakim prawem dwóch gnojów zatrzymuje mnie i wymusza coś, czego nie wiem!?” Nie, nie bałam się tego zrobić. Wkurzyli mnie. To były wczesne lata osiemdziesiąte. Było normalne, że na kierowniczym stanowisku jest współpraca z partią, że jest kontrola. Ja się na to absolutnie godziłam. W każdym systemie tak jest. Były osoby, które przychodziły i pytały o różne rzeczy. Na przykład kogo dać na specjalne czartery, na których głupot nie należy gadać. Ale nigdy nie było to ani nachalne, ani namolne i moje życie się nie zmieniało z tego powodu. Wracałam do domu i mogłabym spać spokojnie. Trzeba spojrzeć prawdzie w oczy, taka to była rzeczywistość i tego się nie zmieni. Zresztą my mieliśmy czyszczone mózgi od małego. Pamiętam, że jako dziewczynka stałam na ulicy i płakałam, bo Stalin umarł. Dla mnie to był koniec świata. Stały tramwaje, autobusy. Chwyciłam przyjaciółką za rękę i płakałyśmy. Ale zatrzymywanie mnie wbrew mojej woli na lotnisku?! Na to się nie godziłam! Powiedziałam: „Nie! Dość! Koniec!”.

*

– Ludzie pytają: „Dlaczego uciekłaś?” – mówi Solewska. – Miałaś stanowisko, ładne mieszkanie, samochód, działkę. Miałaś to, miałaś siamto. A mnie to wszystko nie dawało spać! Działka i samochód nie dają spokoju! Byłam wiecznie zdenerwowana, wiecznie w strachu, że ktoś napisze coś takiego, że mnie zdejmą ze stołka, zabiorą mi paszport i będzie koniec kariery. I gdzie ja pójde? Dzieciaka jeszcze miałam. Potem się rozwiodłam

i było tylko gorzej. Całą akcję planowałam dwa lata.

W ciągu tych dwudziestu czterech miesięcy Anna rozkłada się na części pierwsze: na talerze, szklanki, ubrania, na sprzęty domowe, lampki i stoliki, kołdry. Zabiera je do znajomych, rozwozi po Europie. Potem każdy z obdarowanych przesyła swój kawałek życia Anny do Kanady.

– Zgodę na wylot z dzieckiem podpisał mi partyjny dyrektor, bo lecieć gdziekolwiek z rodziną było w stanie wojennym surowo zabronione, ale go podeszłam. Najpierw na Boże Narodzenie poszłam prosić o pozwolenie na zabranie dziecka na siedmiodniowy pobyt w Montrealu. Syn miał wtedy osiem lat. „Rozwodzisz się i chcesz z dzieckiem do Montrealu wyjechać”, grzmiał. Widać, że mu się pomysł nie spodobał. „Słuchaj, mam koleżankę w Montrealu, lekarkę. Ona jest sama, chcę do niej na święta pojechać. Tylko na siedem dni”. To była prawda. Chodziłyśmy razem do szkoły, ona wyjechała do Kanady, była rozwiedziona, sama z dzieckiem i chciała ze mną spędzić święta. A potem mnie do tego wszystkiego namawiała. „Dom jak stodoła – mówią – uciekaj, przyjeżdżaj do mnie, jakoś tu sobie pomożemy”. Podpisał. Poleciałam. Po siedmiu dniach wróciłam. Następne Boże Narodzenie, kolejny podpis, ale wtedy już wszystko było dopięte na ostatni guzik. Poleciałam z synem i jedną walizką, bo jedna walizka nie wzbudza podejrzeń. Mamę namówiłam, żeby pojechała do przyjaciółki do Szczecina. „No co mnie tak wypychasz?”, pytała. „Z troski. W święta nie możesz być sama. Ja lecę przecież do Montrealu, siostra z rodziną jest na wakacjach u znajomej w Szwajcarii. Też gdzieś pojedź”. Nie chciałam jej powiedzieć, żeby się nerwowo nie wykończyła. Wiedziałam, że jak tylko ucieknę, milicja przyjdzie mnie szukać, będą nękać rodzinę. A tak przyszli, ale nikogo nie było. „Aha, zaplanowane. Cała rodzina zwała”, jestem pewna, że tak myśleli. Dwa tygodnie żyli w tym przekonaniu. W końcu siostra z dziećmi i mama wróciły. Przesłuchiwali je, ale one były w takim samym szoku jak partia. Tylko były mąż wiedział, bo musiałam mieć jego zgodę na wywóz dziecka z kraju, ale jemu było już wszystko jedno.

*

W Kanadzie Anna przeżyła szok. Nie spodziewała się, że będzie aż tak

ciężko, że tam są aż takie opłaty. Przez pierwsze tygodnie nie mogła znaleźć pracy, zatrudniła się więc w restauracji i lepiała pierogi. Któregoś dnia zadzwoniły dziewczyny, jej były podwładne. „Przyjdźcie tu, do restauracji” – zapraszała. „I coś ty najlepszego zrobiła! Co!?” – mówi jedna. – Byłaś kierowniczką, a teraz pierogi w knajpie lepisz”. „No tak, lepię. I mam święty spokój! A poza tym wy sobie tych moich pierogów kupić nie możecie, boby wam diety nie starczyło” – Solewska nie wytrzymała, musiała odpyskować. Opatrzność zesłała jej strajk stewardes w Air Canada. To był 1985 rok. Zgłosiła się i dostała pracę. Miała ponad czterdzieści lat. Nikt nie chciał latać, więc puścili ją na pokład. Potem zeszła na ziemię i dwadzieścia trzy lata pracowała jako koordynatorka planowania załóg.

*

– Po ucieczce zaocznie skazali mnie na dziesięć lat więzienia – dodaje. – Dowiedziałam się od załóg, bo nikt mnie oficjalnie o wyroku nie poinformował. Zresztą załogi miały absolutny zakaz kontaktowania się ze mną. Było powiedziane, że jeśli zobaczą mnie na ulicy, muszą złożyć raport: jak wyglądam, co mówię, jak się zachowuję, ale ja nigdy nikomu nic nie mówiłam. Nie miałam zamiaru opowiadać o sprawach służbowych. Choć wiedziałam więcej niż przeciętna osoba, nigdy tego nie wykorzystałam. A mogłam, bo były usiłowania ze strony różnych wywiadów, żeby coś ze mnie wyjąć. Pamiętałam jednak, że zostawiłam w Polsce rodzinę. Zresztą nie miałam powodów, by kogoś nienawidzić. Po prostu wyjechałam, bo nie podobał mi się system, w jakim żyłam, i koniec. Chciałam świętego spokoju.

– Jak mieliśmy odprawy przed lotem do Montrealu – potwierdza Barbara Witczak-Ambroziewicz, która w końcu także ucieknie do Kanady – powtarzali nam, że nie wolno się widzieć z wrogiem Polski Ludowej. Był taki służbista z wojska, mówiliśmy na niego Stalowy, który na każdej odprawie przypominał, że to będzie surowo karane. A ja po wylądowaniu w Montrealu od razu dzwoniłam i pytałam: „Andźka, no i jak ci tam?”. Oczywiście inne dziewczyny też utrzymywały z nią kontakt, bo Anka była bardzo lubiana.

– Załogi różnie na mnie reagowały – opowiada Anna Solewska. –

Spotykam kiedyś przypadkiem pilota. Podchodzi i zaczyna się drzeć: „Przez ciebie! To przez ciebie nie mogę z żoną i z dzieckiem na wakacje jechać! Taki żeś numer wykręciła!”. „Miej pretensje do swojej władzy, tam na miejscu do kogoś, kto te reguły wprowadził, a nie do mnie”, mówię. Część ludzi była bardzo niezadowolona z tego, co zrobiłam, bo jeszcze bardziej zaostrzyły się przepisy. Jednemu kapitanowi zabrali paszport na pół roku tylko dlatego, że stał ze mną na ulicy. Spotkaliśmy się przypadkiem, rozmawialiśmy może piętnaście minut. Dwóch ich szło ulicą i ja szłam. Kapitan po powrocie nie napisał raportu ze spotkania, ten drugi doniósł i kapitana uziemili. Przez pół roku nie zarabiał i nie wiedział, co się z nim stanie. To było bardzo niebezpieczne, ale czasami nieuniknione, bo szłam i raptem wpadałam na kogoś. Na szyję żeśmy się sobie rzucali, rozmawialiśmy i dopiero po chwili przychodziła refleksja, co my najlepszego robimy. Tym bardziej, jeśli ktoś nie był sam, a najczęściej nie był, bo istniał nakaz chodzenia parami. No i w każdej załodze był ktoś, kto miał jeszcze inne zadania do wykonania niż kierowanie samolotem czy nawigacja. Pierwszy raz przyleciałam do Polski z moim nowym, kanadyjskim mężem już po obaleniu tego całego komunizmu. „Stój na tranzycie – mówię mu – nie przechodź granicy, aż nie zobaczysz, że mnie puścili. Jeśli zauważysz, że coś się dzieje albo że mnie aresztowali, wracaj do Kanady”. To było jakieś sześć lat po mojej ucieczce, nie miałam pojęcia, co się stanie. Jak ja się trzęsłam, to tylko ja wiem. Przeszłam elegancko, nikt o nic nie pytał, bo wyrok razem z tym całym komunizmem poleciał na łeb na szyję.

*

Z komunizmem na łeb na szyję poleciało także życie, którego stewardesom zazdrościły miliony Polaków. W ogóle wiele spraw zmienia się niemal z dnia na dzień. W grudniowym numerze „Skrzydlatej Polski” z 1990 roku znajduję tekst zatytułowany *Czas refleksji*. Anonimowy autor pisze: „Wiele ostatnio mówiło się o tym, że czekają nas trudne chwile. Dotyczy to zarówno kraju, jak i naszego przedsiębiorstwa, nas wszystkich. Tak się złożyło, że listopad 1990 stał się miejscem zmian rządzących, czy też kierujących ekip: Polska, Wielka Brytania, Bułgaria, a i – choć w innej skali – również LOT. Nowe

zastępujące dotychczasowe niosą ze sobą odmienne programy, pragną nie tylko konsekwentnych, gruntownych reform, ale także innego myślenia, innego spojrzenia na środki i metody działania. [...] Dla wielu jest to wstrząsem, niepokoi, rodzi obawy. Bo oto nagle wszystko się zmienia, wali się świątek utartych nawyków, utrwalonych przez dziesiątki lat układów, rutynowego, schematycznego myślenia. Tak długo było niby dobrze, a tu nagle wszystko ma być inaczej. [...] Mówi się, że wracamy do normalności, choć myślę, że nie jest to właściwe określenie tego wszystkiego, co zaczynamy robić. Bo jakże można wracać do czegoś, czego nie było również i w PLL LOT przez ostatnie 45 lat?”^[117]

*

Transformacja zaczyna się po katastrofie drugiego łą, w 1987 roku. Są to jednak zmiany wymuszone, wynikające z tego, że Amerykanie przestają przyjmować łą-62 na swoje lotniska. LOT nie ma więc czym latać za ocean. By zapłacić lukę, podpisuje umowę na roczną dzierżawę Douglasa DC-8 Super 62, a w listopadzie 1988 kolejną, na mocy której do eksploatacji wejdą trzy pierwsze Boeingi B-767. Każda z maszyn zabiera na pokład ponad dwustu pasażerów i zapoczątkowuje rewolucję wśród załóg latających. Boeingi prowadzi bowiem nie pięć osób, jak w przypadku łąów, lecz dwie – pilot i drugi pilot. Mechanik, nawigator i radiooperator są zbędni. Ich rolę przejmuje komputer pokładowy. Pasażerami opiekuje się aż dziewięć stewardes. Nowe samoloty to kolejne szkolenia i rekrutacje osób, które zatroszczą się o podróżnych.

W połowie 1990 roku wybucha wojna w Zatoce Perskiej, ceny ropy rosną o kilkaset procent, przewoźnicy podnoszą ceny biletów (w Locie od 1 grudnia 1990 roku opłaty na trasach krajowych rosną o sto procent) i wstrzymują loty na Bliski Wschód. Lotnictwo komunikacyjne na świecie przeżywa kryzys, a LOT – po raz kolejny – odkrywa przerost zatrudnienia. Kierownictwo decyduje, że z siedmiu i pół tysiąca pracowników należy zwolnić około tysiąca pięciuset osób.

Kolejnym problemem przedsiębiorstwa jest konieczność dokończenia budowy dworca towarowego, wytwórni posiłków oraz Międzynarodowego

Dworca Lotniczego, tak zwanego Okęcia II. Gwoździem do trumny okazuje się złagodzenie warunków dotyczących działalności przewoźników lotniczych na terenie Polski. Oznacza to, że LOT musi zmierzyć się z konkurencją. Zadanie wyjątkowo trudne, jeśli dysponuje się paliwożernymi, nierentownymi i awaryjnymi radzieckimi maszynami, które najlepiej, gdyby w ogóle nie latały. Z tym że jeśli stoją, też przynoszą straty. Wszystko to powoduje, że w 1991 roku liczba pasażerów zmniejsza się o połowę (w stosunku do 1989 roku). Ale już od końca 1992 roku radzieckie Tu-134 zastępuje się sukcesywnie amerykańskimi boeingami 737.

„Historia lat dziewięćdziesiątych to także przekształcenie LOT-u w przewoźnika przyjaznego pasażerowi, dbającego o spełnienie jego oczekiwań i pragnień, równającego do renomowanych linii lotniczych pod względem jakości oferty”^[118] – czytam w albumie wydanym z okazji siedemdziesięciolecia istnienia firmy. O co więc zabiegał przewoźnik i tworzący go ludzie przez te wszystkie lata? O co, jeśli nie o dobro pasażerów, troszczyły się stewardesy?

Lata dziewięćdziesiąte to także czas, w którym wyjazdy zagraniczne przestają być dostępne jedynie dla wybranych, a zawód stewardesy traci na prestiżu. Pod koniec XX wieku w Locie pracuje już kilkaset stewardes. Mężczyźni coraz częściej zostają stewardami (w 2012 roku ówczesna szefowa stewardes powie mi, że stanowią oni już około czterdziestu procent osób zajmujących się pasażerami). Pensja podstawowa niewiele się zmienia przez lata i pozostaje na poziomie średniej krajowej. Możliwości dorobienia praktycznie nie ma. Długich nocowań też jak na lekarstwo. Jedno tylko pozostaje bez zmian – na każdej rekrutacji pojawia się zdecydowanie więcej chętnych, niż firma może przyjąć.

Podziękowania

Wniebowzięte istnieją dzięki tym, którzy podzielili się ze mną swoimi historiami lub przekazali kontakty do stewardes. Serdecznie dziękuję za opowieści Bartoszowi i Wojciechowi Grudowskiemu, Annie Janczak, Barbarze Mikołajczak, Elżbiecie Muszalskiej, Małgorzacie i Marianowi Nowotnikom, Irminie Oleszyńskiej, Katarzynie Przewłockiej, Annie Solewskiej, Barbarze Witczak-Ambroziewicz, Grażynie Żmigrodzkiej-Konitzer oraz innym latającym dziewczynom, które wołały pozostać anonimowe. Nie jestem specjalistką od lotnictwa, a *Wniebowzięte* nie są książką naukową, niemniej jednak starałam się zachować wierność faktograficzną. Nieocenioną pomocą w tym zakresie okazała się książka *Polski transport lotniczy 1918–1978* Mieczysława Mikulskiego i Andrzeja Glassa, za której użyczenie (na kilka lat), dziękuję Grzegorzowi Kossowskiemu. Pomoc w zbieraniu materiałów uzyskałam także od Mariusza Kłosowskiego. Dzięki Waldemarowi Stachowiakowi dotarłam do Wandy Tycner, przyjaciółki Zofii Glińskiej. Gdyby nie Jaga Przewłocka nie przeprowadziłabym pierwszej rozmowy, bez pomocy Pawła Czaplickiego nie zgłębiłabym tajników architektury Okęcia. Spotkanie z Grażyną Hase pozwoliło mi lepiej zrozumieć, jaką rolę w zawodzie stewardesy odgrywa mundur. Dziękuję również Grzegorzowi Sobczakowi za konsultację merytoryczną oraz redaktorom tej książki, Łukaszowi Najderowi i Tomaszowi Zajacowi, za wnikliwość i trzymanie ręki na pulsie.

Pisałam *Wniebowzięte* nie po to, by wzbudzić sensację czy dokonywać rozliczenia z przeszłością, lecz by pokazać, że praca stewardesy to nie tylko podawanie posiłków na pokładzie samolotu. Zależało mi, by pomijane w historii polskiego lotnictwa dziewczyny uwierzyły, że ich opowieści są równie ważne jak przygody pilotów czy nawigatorów.

„Środowisko lotowskie to było państwo w państwie, żyjące swoimi

sprawami, o których się nie opowiada” – słyszałam wielokrotnie, gdy pracowałam nad książką. Rzeczywiście, wiele stewardes nie chciało ze mną rozmawiać. Te, z którymi się spotkałam, z trudem wyrywały z pamięci strzępki historii sprzed kilkadziesiąt lat. Na początku rozmowy prześlizgiwały się po wydarzeniach, ale z każdym wypowiedzianym słowem przypominały sobie kolejne elementy opowieści. Każda zapamiętała te czasy inaczej.

Bibliografia

- Absurdy PRL-u. Antologia*, oprac. i przedm. Marcin Rychlewski, Poznań 2007
- „Aero. Technika lotnicza”, r. 1990, 1991
- „Architektura”, r. 1960, 1969
- Czarny serial. „Kopernik”*, scen. Tomasz Orlicz, Polska 2000
- Czarny serial. „Kościuszko”*, scen. Tomasz Orlicz, Polska 2000
- Fiumel Antoni, *Wpływ różnych rodzajów lotów na czynność układu krążenia*, Warszawa 1939
- Fiumel Antoni, *Zmęczenie personelu latającego wobec postępów techniki lotniczej*, Warszawa 1939
- Fragment pamiętnika stewardesy Anny Janczak*
- Glass Andrzej, Jonkajtys Leszek, *70-lecie lotowskiego żurawia*, Warszawa 1999
- Gołombiowska Beata, *W jednej walizce. Polska arystokracja w Kanadzie*, Brzezia Łąka 2011
- Grodzieńska Stefania, *Kłania się PRL*, przedm. i il. Marcina Szczygielskiego, Michałów-Grabina 2008
- Grzywocz Teresa, *Etat w chmurach. Dziennik pokładowy stewardesy*, Poznań–Wrocław 2014
- Janczak Jan Henryk, *Halo, tu Okęcie wieża! Wspomnienia nestora kontrolerów ruchu lotniczego Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie*, Gdańsk 2008
- Janusz Wróbel, *Przed Smoleńskiem było Wnukowo*, „Kalejdoskop”. Weekendowy magazyn „Dziennika Związkowego”, magazyn polonijny w Chicago,
<http://www.superkalejdoskop.com/index.php/joomla-license/149-przed-smoleskiem-byo-wnukowo>, dostęp: 2 grudnia 2015
- Kochanowski Jerzy, *Tylnymi drzwiami. „Czarny rynek” w Polsce 1944–1989*, Warszawa 2015
- Konieczny Jerzy R., *Kronika lotnictwa polskiego 1241–1945*, Warszawa 1984
- Kosiński Krzysztof, *Historia pijaństwa w czasach PRL. Polityka, obyczaje, szara strefa, patologie*, Warszawa 2008
- Kuroń Jacek, Żakowski Jacek, *PRL dla początkujących*, Wrocław 2006
- Kusiak Franciszek, *Życie codzienne oficerów Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1992
- Mikulski Mieczysław, Glass Andrzej, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980
- Mizera Józef, *Skrzydlate lata*, Poznań 1999
- Nowotnik Marian, *Ile startów tyle lądowań*, Warszawa 2007
- Pan Am*, seria 1, reż. Andrew Berenstein i in., Stany Zjednoczone 2011–2012
- Pierwsze dni września 1939 r. w meldunkach sieci polskiego dozoru przeciwlotniczego*, wybór i przygotowanie Andrzej Wesołowski, Bogdan Stachula, „Rocznik Archiwalno-Historyczny Centralnego Archiwum Wojskowego” 2010, nr 3;
http://www.caw.wp.mil.pl/plik/file/biuletyn/r3/r3_9.pdf, dostęp: 30 listopada 2015
- Polonia amerykańska. Przeszłość i współczesność*, red. Hieronim Kubiak, Eugeniusz Kusielewicz, Tadeusz Gromada, Wrocław–Kraków 1988
- Prasek Cezary, *Życie towarzyskie w PRL. Zabawy, kawiarnie, festiwale*, Warszawa 2011
- „Rocznik Statystyczny” 1971 rok
- „Rocznik Statystyczny” 1975 rok

Rocznik statystyki Rzeczypospolitej Polskiej 1920/22, część 2, Warszawa 1923
Sarjusz-Wolski Marek, *Cisza po życiu*, Warszawa 2007
„Skrzydłata Polska”, r. 1960–1991
Sławiński Kazimierz, *Dzieje polskich skrzydeł*, Warszawa 1974
Sławiński Kazimierz, *Lotnisko Mokotowskie w Warszawie*, Warszawa 1981
Sławiński Kazimierz, *Żurawiem na dalekie trasy*, Warszawa 1976
Szafer Tadeusz Przemysław, *Nowa architektura polska: diariusz lat 1966–1970*, Warszawa 1972
Szafer Tadeusz Przemysław, *Nowa architektura polska: diariusz lat 1971–1975*, Warszawa 1979
Szafer Tadeusz Przemysław, *Polska architektura współczesna*, Warszawa 1977
„Świat”, 19 maja 1963, nr 20
Torańska Teresa, Górkot Andrzej, *Europa za 100 dolarów*, Warszawa 1975
Vantoch Victoria, *The Jet Sex: Airline Stewardesses and the Making of an American Icon*, Philadelphia 2013
Waldorff Jerzy, *Harfy leciały na północ*, Warszawa 1968
Wniebowzięci, reż. Andrzej Kondratiuk, Polska 1973
Zakrzewski Tadeusz, *Stewardesa Justyna. Wspominki*, Warszawa 2009
„Zwierciadło”, r. 1973–1985
„Żurawie”, luty 2004, nr 3

Źródła fotografii

- s. 16 Zbiory Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
- 22 „Ilustrowany Kurier Codzienny” / Narodowe Archiwum Cyfrowe
- 31 „Ilustrowany Kurier Codzienny” / Narodowe Archiwum Cyfrowe
- 39 Zbiory Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
- 42 Archiwum Zofii Glińskiej
- 44 Archiwum Szczecińskich / East News
- 64 PAP
- 67 Henryk Rosiak / PAP
- 74 Zbyszko Siemaszko / Narodowe Archiwum Cyfrowe
- 75 PAP
- 76 Stanisław Czarnogórski / PAP
- 84 Tadeusz Zagoździński / PAP
- 88 Archiwum rodziny Grudowskich
- 93 Archiwum rodziny Grudowskich
- 113 Archiwum Anny Janczak
- 146 Mirosław Stankiewicz / FORUM
- 149 Jarosław Tarań / zbiory Ośrodka Karta
- 156 Aleksander Jałosiński / FORUM
- 163 Romuald Broniarek / zbiory Ośrodka Karta
- 183 Rondholz, Ullstein Bild / BE&W

Przypisy

- [1] Cyt. za: Andrzej Glass, Leszek Jonkajtys, *70-lecie lotowskiego żurawia*, Warszawa 1999, s. 35.
- [2] W 1937 roku przewieziono 704 osoby, w 1938 roku 1149; na podstawie: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980, s. 40.
- [3] Cyt. za: Andrzej Glass, Leszek Jonkajtys, *70-lecie lotowskiego żurawia*, Warszawa 1999, s. 19.
- [4] Jerzy Waldorff, *Harfy leciały na północ*, Warszawa 1968, s. 201.
- [5] Za równowartość biletu lotniczego poznanian mógł kupić sześćdziesiąt siedem (kilogramowych) bochenków chleba lub szesnaście kostek masła (cztery kilogramy), warszawiak czterdzieści cztery (kilogramowe) bochenki chleba lub osiemnaście kostek masła (cztery i pół kilograma). Źródło: *Rocznik statystyki Rzeczypospolitej Polskiej 1920/22*, część 2, Warszawa 1923, tabela 5: „Ceny głównych artykułów pierwszej potrzeby w handlu detalicznym”, s. 213 i 215.
- [6] Cyt. za: Andrzej Glass, Leszek Jonkajtys, dz. cyt., s. 34.
- [7] Tamże.
- [8] Targ Poznański w 1921 roku był pierwszym w odrodzonej Polsce przeglądem sił gospodarczych kraju. O prawo do zorganizowania pierwszej imprezy targowej w niepodległej Polsce walczyły: Gdańsk, Lwów, Poznań i Warszawa.
- [9] http://www.mtp.pl/all/pl/o_firmie/historia/90-lecie_mtp/, dostęp: 30 listopada 2015.
- [10] Na pokładzie samolotu było miejsce dla dwóch pasażerów.
- [11] 1. Targ Poznański odbył się w dniach 28 maja–5 czerwca.
- [12] Cyt. za: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 44.
- [13] Postanowienia traktatu wersalskiego nakładały na Niemcy m.in. ograniczenia w zakresie rozwoju przemysłu lotniczego, w związku z tym część produkcji została przeniesiona do innych krajów. W 1925 roku powstała w szwedzkim Linhamm fabryka samolotów, która produkowała maszyny na licencji Junkersa (za: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 301 i 302).
- [14] W czasie siedmiu lat działalności firma wykonuje 12 234 loty, przewozi łącznie ponad 27 463 pasażerów (w tym 3374 osoby na trasach międzynarodowych), 725 ton bagażu i 52 tony poczty (za: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 54).
- [15] Jerzy Waldorff, dz. cyt., s. 119.
- [16] Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 63, 64.
- [17] Tamże, s. 61, 62.
- [18] W czasie swojej trzyipółletniej działalności poznańska firma wykonuje 1051 lotów, przewozi 2237 pasażerów, 41 ton bagażu i towarów oraz 712 kilogramów poczty. Przeciętna regularność lotów wynosi 57 procent, a wykorzystanie oferowanych miejsc 53 procent (za: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., tablica 11: Wyniki eksploatacyjne towarzystwa „Aero” S.A. Komunikacji Powietrznej w latach 1925...1928, s. 57).
- [19] Samorząd miasta Bydgoszczy zadeklarował, że zakupi dwa udziały w spółce. Skończyło się

jednak tylko na deklaracjach (za: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 64).

[20] Sala Historii Polskich Linii Lotniczych LOT, mimo pisemnego protestu Związku Zawodowego Naziemnego Personelu Lotniczego, została zlikwidowana w listopadzie 2015 roku. Ekspozyty trafiły do kartonów.

[21] Teoretycznie żony oficerów mogły pracować „w zawodach towarzysko uznawanych: nauczycielki, lekarki, urzędniczki, itp.”. W praktyce władze wojskowe wolały, by zajmowały się domem. „Uważano, że dzięki temu [...] oficerowie będą mogli poświęcić się przede wszystkim służbie wojskowej”. Niektórzy dowódcy Okręgów Wojskowych wydawali wręcz zalecenia, by żadna instytucja żon wojskowych do pracy nie przyjmowała. Dodatkową trudnością w znalezieniu zatrudnienia była konieczność częstej zmiany miejsca zamieszkania. Za: Franciszek Kusiak, *Życie codzienne oficerów Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1992, s. 145 i kolejne.

[22] Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980, tablica 21 „Wyniki eksploatacyjne Polskich Linii Lotniczych »LOT« w latach 1929...1938”, s. 77.

[23] W 1937 roku PLL LOT przewiezie już ponad 37 tysięcy pasażerów.

[24] Cywilny dworzec lotniczy przeniesiono z Pól Mokotowskich na Okęcie 1 listopada 1933 roku, uroczyste otwarto go jednak niemal pół roku później – 29 kwietnia 1934 roku (za: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 88).

[25] „Skrzydłata Polska”, 26 kwietnia 1964, nr 17.

[26] Andrzej Glass, Leszek Jonkajtys, *70-lecie lotowskiego żurawia*, Warszawa 1999, s. 34.

[27] „Latem 1939 roku sieć linii lotniczych łączyła stolicę z 18 miastami w 15 państwach oraz z 7 miastami na terenie kraju. Na Okęciu lądowały regularnie samoloty 5 obcych towarzystw lotniczych: angielskiego British Airways Corporation, niemieckiej Deutsche Lufthansa, rumuńskiego Lares, węgierskiego Malert i włoskiego Avio Linee Italiane. Miało ono tygodniowo 28 połączeń z krajami Europy Zachodniej i Środkowej” (za: „Skrzydłata Polska”, 26 kwietnia 1964, nr 17).

[28] 1 marca 1939 roku przedłużono linię z Liddy w Izraelu do Bejrutu, 15 maja z Gdyni-Rumii do Kopenhagi. Do Wenecji, Rzymu i Belgradu samoloty latały od 14 czerwca. Miasta te stanowiły przedłużenie linii Warszawa–Budapeszt (za: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 74).

[29] Od 23 do 31 sierpnia loty miały jedynie charakter kurierski.

[30] Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 128.

[31] *Pierwsze dni września 1939 r. w meldunkach sieci polskiego dozoru przeciwlotniczego*, wybór i przygotowanie Andrzej Wesołowski, Bogdan Stachula, „Rocznik Archiwalno-Historyczny Centralnego Archiwum Wojskowego” 2010, nr 3; http://www.caw.wp.mil.pl/plik/file/biuletyn/r3/r3_9.pdf, dostęp: 30 listopada 2015.

[32] Szybko okazuje się, że było to schronienie tymczasowe. Pod naciskiem dyplomacji niemieckiej władze rumuńskie już 17 września zasekwestrowują cały sprzęt i zabraniają lotowcom zbliżać się do niego, a część personelu internują w obozie w Strehaia. Władze polskie, próbując ratować maszyny, 8 października sprzedają je fikcyjnie brytyjskiemu towarzystwu lotniczemu Imperial Airways. Sprzętu jednak nigdy od Rumunów nie odzyskano. Personel zostaje zwolniony w połowie października 1939 roku i w grupach 15–20 osobowych opuszcza Rumunię, by przez Jugosławię i Grecję udać się do Francji, do portu w Marsylii, a potem do Paryża (za: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 132, 133).

[33] Na ewakuację z Polski nie zdecydowało się 239 pracowników LOT-u, kolejnych 72 osób nie udało się o niej powiadomić, ponieważ już w pierwszych trzech dniach wojny utraciły kontakt z firmą (za:

tamże, s. 131).

[34] Tamże, s. 142.

[35] W okresie od marca do grudnia 1945 roku istnieje Oddział Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie Wojsk Lotniczych. W założeniu ma on działać do czasu, gdy państwowe przedsiębiorstwo lotnicze będzie w stanie przejąć całość spraw związanych z utrzymaniem i rozwojem komunikacji lotniczej w Polsce (za: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 142). W styczniu 1946 roku LOT wykonał 15 lotów, w lutym 33, a w marcu już 152 (za: tamże, tablica 38: „Działalność eksploatacyjna Polskich Linii Lotniczych w 1946 roku”, s. 153).

[36] Tamże, s. 149.

[37] „Żurawie”, luty 2004, nr 3.

[38] „Zwierciadło” 1983, nr 30. Czas przeszły zamieniłam na teraźniejszy.

[39] Tamże.

[40] „Żurawie”, luty 2004, nr 3.

[41] „Żurawie”, czerwiec 2010, nr 6.

[42] „Żurawie”, luty 2004, nr 3. Kolejne cytaty z tego samego źródła.

[43] Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 154.

[44] Tamże, s. 193.

[45] 10 maszyn Lisunow Li-2 przejętych od wojska, 20 kupionych w ZSRR oraz 9 Douglasów DC-3.

[46] Rozprawa odbyła się w 1949 roku w Sądzie Wojskowym przy ulicy Suchej (obecnie Ludwika Krzywickiego). Trwała trzydzieści dni. Wojciech Zieliński został skazany na trzykrotny wyrok śmierci, Eugeniusz Ronald na dwukrotny wyrok śmierci, Waclaw Litwinowicz na wyrok śmierci. „Wyroki śmierci wykonywano po ich uprawomocnieniu się, dziewięćdziesiątego dnia. Były jednak wyjątki, kiedy skazani oczekiwali na śmierć dłużej. Było to okrutne znęcanie się. W przypadku Zielińskiego, Rolanda i Litwinowicza – skazani czekali 180 dni, po czym zawiadomiono ich o ułaskawieniu”. Za relacją Kazimierza Dzwonkowskiego, który także był jednym z oskarżonych w tej sprawie, opublikowaną w „Aero. Technika Lotnicza” 1991, nr 2.

[47] W 2009 roku wydawnictwo Książka i Wiedza wydało książkę Tadeusza Zakrzewskiego *Stewardesa Justyna. Wspominki*. Żona autora przez wiele lat pracowała jako stewardesa, dzieliła się zapewne z mężem swoimi historiami, który spisał je w tonie sensacyjno-tabloidowym (śródtytuły niektórych rozdziałów to na przykład „Striptiz i sex”, „Lisek chytrusek”, „Kawior czy narkotyki” czy „Benedykt XVI i... AIDS”), nieumiejętnie zmieniając nazwiska opisywanych osób. Wiele stewardes nie spotka się ze mną ze względu na tę publikację. Są przekonane, że piszę coś podobnego.

[48] „Skrzydłata Polska”, 9 grudnia 1962, nr 49. Kolejne cytaty z tego samego źródła.

[49] „Skrzydłata Polska”, 11 marca 1962, nr 10.

[50] „Skrzydłata Polska”, 29 lipca 1962, nr 30.

[51] „Skrzydłata Polska”, 29 lipca 1962, nr 30.

[52] „Świat”, 19 maja 1963, nr 20.

[53] „Skrzydłata Polska”, 7 października 1962, nr 40.

[54] Tamże.

[55] Jan Henryk Janczak, *Halo, tu Okęcie wieża! Wspomnienia nestora kontrolerów ruchu lotniczego*

Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie, Gdańsk 2008, s. 83, 84.

[56] Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980, s. 419. Samoloty wchodzą na linie w 1958 roku, w 1959 roku dołączają do nich dwa kolejne. „Wzmocnienie floty tymi maszynami [...] pozwoliło na otwarcie dwóch prestiżowych linii do Zurychu i Londynu” – czytam w *70-leciu lotowskiego żurawia* autorstwa Andrzeja Glassa i Leszka Jonkajtysa (Warszawa 1999, s. 63). Znajduje się tam również mniej szczegółowa informacja, mówiąca, że LOT kupuje pięć samolotów typu Convair CV-240 w 1958 roku. Zdaniem autorów tej publikacji zakup amerykańskich samolotów wiąże się z tym, że przemysł radziecki produkuje maszyny głównie na potrzeby wojska i z trudem dostarcza samoloty cywilne dla własnego lotnictwa.

[57] Loty Warszawa–Kair startują 17 czerwca 1963 roku, Warszawa–Zagrzeb – 7 kwietnia 1965 roku, Warszawa–Helsinki – 3 lipca 1965 roku, Warszawa–Frankfurt – 7 września 1965 roku, Warszawa–Mediolan – 2 maja 1966 roku, Warszawa–Bejrut – 13 września 1966 roku, Warszawa–Split – 21 czerwca 1967 roku, Warszawa–Shannon – 22 czerwca 1967 roku (Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., tablica 46: „Chronologiczny rozwój zagranicznych regularnych połączeń lotniczych obsługiwanych przez Polskie Linie Lotnicze »LOT« w latach 1946–1979”, s. 171).

[58] W latach siedemdziesiątych An-24 zostaje przeniesiony na trasy krajowe. Częściowo lata także na liniach do Kijowa lub Pragi.

[59] Tupolewy 134, które od 1968 roku posiada LOT, to radzieckie samoloty średniego zasięgu. Zabierają na pokład siedemdziesięciu dwóch pasażerów i latają głównie po Europie. Dopiero ily-62, które zasilają flotę w 1972 roku, pozwalają dotrzeć za ocean.

[60] „Skrzydłata Polska”, 3 marca 1968, nr 9; niektóre fragmenty tekstu w „Skrzydlatej Polsce” zostały opublikowane w trzeciej osobie. Zmieniłam je na pierwszą osobę.

[61] „Skrzydłata Polska”, 7 lipca 1963, nr 27.

[62] „Skrzydłata Polska”, 5 lutego 1967, nr 6.

[63] „W latach 1961–1966 zakupiono i wprowadzono do eksploatacji turbośmigłowe samoloty Ił-18 i An-24B. Te ostatnie przeznaczono na linie krajowe, wycofując stopniowo całkowicie przestarzałe Li-2, ily-12, a następnie ily-14, używane w komunikacji do września 1972 r. Dzięki Iłom-18 zaistniała możliwość wyjścia LOT-u poza granice Europy, przez uruchomienie linii do Kairu, a następnie Bejrutu” (Kazimierz Sławiński, *Dzieje polskich skrzydeł*, Warszawa 1974, s. 171).

[64] „Skrzydłata Polska”, 4 sierpnia 1963, nr 31.

[65] Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980, tablica 46: „Chronologiczny rozwój zagranicznych regularnych połączeń lotniczych obsługiwanych przez Polskie Linie Lotnicze »LOT« w latach 1946–1979”, s. 171.

[66] „Skrzydłata Polska”, 22–29 grudnia 1963, nr 51, 52.

[67] „Zwierciadło”, 10 czerwca 1976, nr 24. Kolejny cytat z tego samego źródła.

[68] Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, dz. cyt., s. 169, 170 (linia transoceaniczna Warszawa–Nowy Jork liczyła blisko 7200 kilometrów).

[69] „Rocznik Statystyczny” z 1971 roku, tabela 11 (796): „Zagraniczny ruch turystyczny”, s. 559. „Zgodnie z międzynarodową definicją turysty, dane obejmują również przyjazdy i wyjazdy w sprawach służbowych i prywatnych (niezarobkowych) oraz przyjazdy i wyjazdy studentów na studia”.

[70] „Skrzydłata Polska”, 3 czerwca 1962, nr 22.

[71] Tamże.

- [72] „Skrzydłata Polska”, 21 stycznia 1962, nr 3.
- [73] „Skrzydłata Polska”, 7 maja 1967, nr 19.
- [74] <http://www.polskieradio.pl/6/8/Artykul/350779,Fakty-i-mity-o-warszawskim-koncertie-The-Rolling-Stones-z-1967-roku>, dostęp: 1 grudnia 2015.
- [75] „Skrzydłata Polska”, 7 maja 1967, nr 19.
- [76] Tamże.
- [77] „Skrzydłata Polska”, 3 listopada 1968, nr 44.
- [78] „Skrzydłata Polska”, 8 marca 1964, nr 10. Kolejne cytaty z tego samego źródła.
- [79] „Rocznik Statystyczny” z 1971 roku, tabela 12 (797): „Zagraniczny ruch turystyczny według krajów”, s. 559. „Zgodnie z międzynarodową definicją turysty, dane obejmują również przyjazdy i wyjazdy w sprawach służbowych i prywatnych (niezarobkowych) oraz przyjazdy i wyjazdy studentów na studia”.
- [80] Teresa Torańska, Andrzej Górkot, *Europa za 100 dolarów*, Warszawa 1975, s. 10. Pierwsze wydanie ukazuje się w liczbie ponad trzydziestu tysięcy sztuk, ale Polacy tak tłumnie ruszają do księgarń, że po dwóch latach trzeba dodrukować pięćdziesiąt tysięcy egzemplarzy.
- [81] Średnia pensja w Polsce Ludowej na początku lat siedemdziesiątych wynosi około 2300 złotych. Na podstawie: „Rocznik Statystyczny” z 1975 roku, tabela 3 (155): „Przeciętne płace miesięczne netto w gospodarce uspołecznionej”, s. 116.
- [82] Teresa Torańska, Andrzej Górkot, dz. cyt., s. 10.
- [83] Tamże, s. 12.
- [84] *Devisy*, z francuskiego „waluta”, to w PRL-u dobro pożądane i zakazane, które dzieli się na dwie grupy: kapitalistyczne i socjalistyczne. Kapitalistyczne są marki, dolary, franki czy funty. Socjalistyczne – ruble, forinty i leje. Różnią się tak jak kraje, z których pochodzą. Waluty kapitalistyczne są otwarte, czyli w pełni wymienialne – za dolary można kupić i kapitalistyczne marki, i socjalistyczne ruble. Waluty socjalistyczne są ostrożne, dewizy kapitalistyczne można za nie nabyć raz na trzy lata. Ale czarny rynek zapewnia egalitaryzm. Dolary kupuje się tu za złotówki, marki za ruble, franki za marki. Nie ma ograniczeń, poza tym, że jest to nielegalne, bo handel walutą jest w Polsce Ludowej zakazany aż do 1989 roku.
- [85] Teresa Torańska, Andrzej Górkot, dz. cyt., s. 13.
- [86] Tamże, s. 12.
- [87] Tamże, s. 12, 13.
- [88] Tamże, s. 13.
- [89] Tamże.
- [90] Tamże, s. 17.
- [91] Kazimierz Sławiński, *Dzieje polskich skrzydeł*, Warszawa 1974, s. 174.
- [92] *Polonia amerykańska. Przeszość i współczesność*, red. Hieronim Kubiak, Eugeniusz Kusielewicz, Tadeusz Gromada, Wrocław–Kraków 1988, s. 40–43.
- [93] „Skrzydłata Polska”, 2 czerwca 1968, nr 22. Kolejne cytaty z tego samego źródła.
- [94] „Skrzydłata Polska”, 8 marca 1964, nr 10.
- [95] Informacja o tym, ile samochodów może pomieścić parking przed Międzynarodowym Dworcem

Lotniczym Okęcie, zmienia się w zależności od publikacji. Niektórzy piszą o 250 z możliwością rozbudowy do 600, inni o niemal 300 z możliwością rozbudowy do 700.

[96] „Skrzydłata Polska”, 18 marca 1962, nr 11.

[97] „Architektura”, październik 1960, nr 10.

[98] Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego „Żelbet” będzie budować Międzynarodowy Dworzec Lotniczy Okęcie w latach 1962–1965, w latach 1966–1969 prace przejmie Warszawskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego „Budomontaż” (za „Skrzydłata Polska”, 24–31 sierpnia 1969, nr 34/35).

[99] „Skrzydłata Polska”, 18 marca 1962, nr 11.

[100] „Skrzydłata Polska”, 19 stycznia 1969, nr 3.

[101] „Stolica”, 6–13 kwietnia 1969, nr 14/15. Kolejne cytaty z tego samego źródła.

[102] „Skrzydłata Polska”, 18 marca 1962, nr 11.

[103] „Zwierciadło”, 24 kwietnia 1975, nr 17.

[104] Andrzej Glass, Leszek Jonkajtys, *70-lecie lotowskiego żurawia*, Warszawa 1999, s. 100.

[105] W 1972 roku do lotowskiej floty dołączyły „Mikołaj Kopernik” i „Tadeusz Kościuszko”, w marcu 1973 roku „Fryderyk Chopin”, rok później „Kazimierz Pułaski”, w 1977 roku „Henryk Sienkiewicz”, „Adam Mickiewicz” i „Maria Curie-Skłodowska” (za: Mieczysław Mikulski, Andrzej Glass, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980, s. 455).

[106] Kazimierz Sławiński, *Dzieje polskich skrzydeł*, Warszawa 1974, s. 173.

[107] „Zwierciadło”, 17 maja 1973, nr 20.

[108] Na podstawie: Jan Henryk Janczak, *Halo, tu Okęcie wieża! Wspomnienia nestora kontrolerów ruchu lotniczego Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie*, Gdańsk 2008, s. 89, 90 (fragmenty z rozdziału „Córka”). W wybranych miejscach mowę zależną, użytą we wspomnieniach Jana Henryka Janczaka, zamieniłam na wypowiedzi w pierwszej osobie, a czas przeszły na teraźniejszy.

[109] „Skrzydłata Polska”, 2 czerwca 1968, nr 22. Kolejny cytat z tego samego źródła.

[110] Na podstawie: Jan Henryk Janczak, dz. cyt., s. 39, 40 (fragmenty rozdziału „Niezwyczajny lot”). W cytatach czas przeszły zamieniłam na teraźniejszy.

[111] Janusz Wróbel, *Przed Smoleńskiem było Wnukowo*, „Kalejdoskop”. Weekendowy magazyn „Dziennika Związkowego”, magazyn polonijny w Chicago, <http://www.superkalejdoskop.com/index.php/joomla-license/149-przed-smoleskiem-byo-wnukowo>, dostęp: 2 grudnia 2015.

[112] Niektóre źródła, np. tekst Janusza Wróbla z magazynu „Kalejdoskop”, podają, że wypadek przeżył jeszcze jeden z pasażerów. Amerykanin o nazwisku Cheverton. Tekst ukazał się także w tygodniku „Polityka” 21 czerwca 2011, *Chmury nad Wnukowem*.

[113] Cytat za: Janusz Wróbel, dz. cyt.

[114] Jan Henryk Janczak, dz. cyt., s. 72.

[115] <http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/977034,Granica-austriackoczechoslowacka-Niezwykle-ustalenia-historykow>, dostęp: 2 grudnia 2015.

[116] Beata Gołębiewska, *W jednej walizce. Polska arystokracja w Kanadzie*, Brzezia Łąka 2011, s. 172 i kolejne.

[117] „Skrzydłata Polska”, 23–30 grudnia 1990, nr 51–52.

[118] Andrzej Glass, Leszek Jonkajtys, *70-lecie lotowskiego żurawia*, Warszawa 1999, s. 140.

WYDAWNICTWO CZARNE sp. z o.o.

www.czarne.com.pl

Sekretariat: ul. Kołłątaja 14, III p., 38-300 Gorlice

tel. +48 18 353 58 93, fax +48 18 352 04 75

mateusz@czarne.com.pl, tomasz@czarne.com.pl

dominik@czarne.com.pl, ewa@czarne.com.pl

edyta@czarne.com.pl

Redakcja: Wołowiec 11, 38-307 Sękowa

redakcja@czarne.com.pl

Sekretarz redakcji: malgorzata@czarne.com.pl

Dział promocji: ul. Marszałkowska 43/1, 00-648 Warszawa,

tel./fax +48 22 621 10 48

agnieszka@czarne.com.pl, dorota@czarne.com.pl

zofia@czarne.com.pl, marcjanna@czarne.com.pl

magda.jobko@czarne.com.pl

Dział marketingu: honorata@czarne.com.pl

Dział sprzedaży: piotr.baginski@czarne.com.pl

agnieszka.wilczak@czarne.com.pl, urszula@czarne.com.pl

Audiobooki i e-booki: anna@czarne.com.pl

Skład: d2d.pl

ul. Sienkiewicza 9/14, 30-033 Kraków, tel. +48 12 432 08 52,

info@d2d.pl

Wołowiec 2016

Wydanie I

Spis treści

Seria

Strona tytułowa

Strona redakcyjna

Dedykacja

Motto

Start

Pierwsza

Kolejne

Z nieba branie

Wniebobrani

Przystań

Chmury

Turbulencje

Lądowanie

Podziękowania

Bibliografia

Źródła fotografii

Przypisy

Kolofon