

**Zapomniany  
lotnictwa  
Władysław  
(1908-1980)**

**organizator  
pakistańskiego.  
Turowicz**

Jacek Knopek, Politechnika Koszalińska

ORCID: 0000-0002-9878-5808.

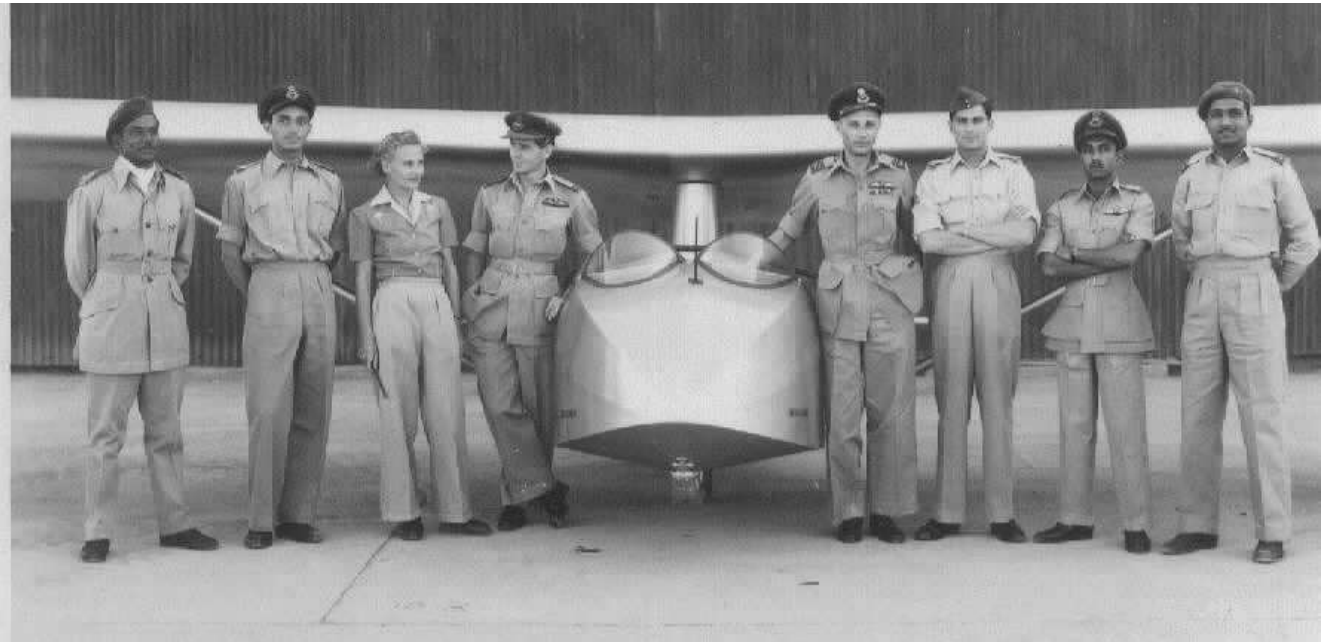
**Zapomniany organizator lotnictwa pakistańskiego.**

**Władysław Turowicz (1908-1980)**

**ZDJĘCIA:**



Władysław Turowicz otrzymuje odznaczenie z rąk prezydenta Pakistanu marszałka Ayub Khana – 23 marca 1966 r.



Władysław Turowicz i jego żona Zofia Turowicz z pakistańskimi instruktorami lotnictwa



Zofia Turowicz w szybowcu wraz z młodym pakistańskim adeptem lotnictwa



Zofia Turowicz oraz Jan Zbigniew Mikułski i Maria Younga Mikułska w towarzystwie pakistańskich kadetów w Karaczi



Generał Władysław Turowicz w Pakistanie.



Generał Władysław Turowicz w Pakistanie.

***Zdjęcia uzyskane od córki W. Turowicza – Anny Ahmat z Karaczi***

Losy polskich emigrantów rozsianych od pokoleń po całym świecie godne są nie tylko zainteresowania, ale i dalszego propagowania. O pierwszych bowiem historycznych migracjach informowano na zasadach przekazywania sobie przekazów ustnych bądź informacji zapisywanych w kronikach czy rocznikach. Później o migracjach takich informować zaczęła prasa, by ustąpić miejsca mediom radiowo-telewizyjnym i ostatecznie internetowym. W tych ostatnich materiały mają charakter nie tylko publiczny, ale i prywatny, albowiem każda osoba posiadająca dostęp do internetu może uaktywnić portal, własną stronę czy podzielić się wrażeniami z kraju, w którym aktualnie przebywa.

W przeszłości nie było aż takich możliwości, bowiem do początku XX w. ziemie polskie znajdowały się pod zaborami i informacje takie były blokowane przez ich instytucje państwowe. Co więcej, w okresie Polski Ludowej dzielono przedstawicieli Polonii na dobrych i złych, a więc takich, którzy podejmą współpracę z władzami komunistycznymi i tych, którzy tego nigdy nie uczynią. Stąd o niektórych

przedstawicielach środowiska polonijnego nie mieliśmy żadnej wiadomości, bądź też wiedza na ich temat była niewielka. A nawet jeżeli była, nie trafiała ona do szerszego kręgu odbiorców. Tymczasem o Polakach żyjących poza krajem warto mówić i pisać, bo stanowią oni ciekawe i cenne źródło wiedzy i naszej narodowej tożsamości.

Jedną z postaci, o której przez długie lata nie wspomiano była osoba Władysława Józefa Mariana Turowicza. Wymieniony związany był bowiem z powojennym „wychodźstwem niepodległościowym”, które w zdominowanym przez komunistów kraju nie cieszyło się sympatią władz warszawskich. Sytuacja ta uległa zmianie po 1989 r. Wówczas zaczęto informować i przybliżać wiedzę nie tylko na temat samego środowiska emigracyjnego, ale także wspominać o tych postaciach, które do tego momentu pomijano, w tym m. in. o Władysławie Turowiczu. Tym samym stał się on jednym z najbardziej rozpoznawalnych Polaków współpracujących z pakistańskim lotnictwem, z którym związany pozostał niemal do swojej śmierci.

\*

Rodzina Turowiczów (przynajmniej od XIX stulecia) związana była z Mazowszem, a jej kolejni przedstawiciele w okresie zaborów mieszkali w Warszawie. Z Kongresówką związany był także ojciec Władysława – Stefan Turowicz, który uzyskał dyplom z inżynierii lądowej. Z pierwszego małżeństwa Stefana przyszła na świat córka Tatiana, która została lekarzem stomatologiem (w okresie międzywojennym wyszła ona za mąż za Kazimierza Holewińskiego, wywodzącego się ze znanej rodziny malarzy i grafików).

Szybki rozwój gospodarczy Europy Zachodniej, dokonujący się w XIX stuleciu dał także impuls do rozwoju przemysłu i rolnictwa w Europie Środkowej i Wschodniej. Było to widoczne zwłaszcza w carskiej Rosji, gdzie surowce mineralne były niemal wszechobecne. Na przełomie XIX i XX w. liczni migranci ekonomiczni z Królestwa Polskiego deklarowali

chęć podjęcia pracy zawodowej w centrach przemysłowych skupionych w europejskiej i azjatyckiej części tego imperium. Szczególnie dużym zapotrzebowaniem, poza wykwalifikowaną siłą roboczą, cieszyły się wówczas kadry naukowo-techniczne. Z tego też powodu wielu absolwentów szkół technicznych i politechnik szukało nowych możliwości w uzyskaniu pracy zawodowej (wyrobienia praktyk), czy też osiągnięcia wyższych stanowisk poza miejscem pochodzenia, ponieważ stwarzało to możliwość awansu ekonomicznego. Tym samym Polacy zapisywali się często w rozwoju intelektualnym, naukowym i technicznym poszczególnych regionów i ziem tworzących ówczesne imperium rosyjskie. Jednym z poddanych cara, który wyruszył w stronę rozbudowujących się centrów przemysłowych Rosji, był właśnie Stefan Turowicz.

W początku XX w. szczególnie duże możliwości rozwoju dawał na tym terenie rozwój dróg żelaznych i kolejnictwa. Korzystając z nowinek technicznych szlaki komunikacyjne zaczęto unowocześniać zarówno w europejskiej, jak i w azjatyckiej części imperium. Celem tych inwestycji była chęć połączenia rubieży zachodnich tego państwa ze wschodnimi. W ten m.in. sposób doszło do uruchomienia planu budowy kolei transsyberyjskiej, łączącej Petersburg i Moskwę z Władywostokiem. W to gigantyczne przedsięwzięcie, jedno z największych tego typu w ówczesnym świecie, zaangażowano tysiące osób – od konstruktorów i architektów począwszy, a na robotnikach i kolejarzach skończywszy. Był to olbrzymi rynek pracy, z którym związała się rodzina Stefana Turowicza, który posiadając dyplom inżyniera szybko znalazł odpowiednie stanowisko i wyruszył w odległy, a niekiedy wręcz niedostępny, obszar carskiej Rosji. Tam też ożenił się po raz drugi z Aleksandrą, Gruzinką wyznającą prawosławie. Z tego związku przyszedł na świat jego syn Władysław – późniejszy lotnik.

Władysław Józef Marian Turowicz urodził się 23 kwietnia 1908 r. w syberyjskiej Zubirze, gdzie jego rodzina mieszkała w związku z rozbudową kolei, przy której pracował ojciec Stefan. Profesja ojca powodowała, iż rodzina Turowiczów sukcesywnie

przemieszczała się w kierunku wschodnim, do Mandżurii i Pacyfiku.

Okres dzieciństwa Władysław wspominał z wielką satysfakcją i sympatią do otoczenia, nowych warunków klimatycznych, geograficznych i przyrodniczych. Szczególnie wyczekiwał okresu wakacyjnego, gdyż corocznie udawał się na kilka tygodni do rodziny zamieszkałej w Królestwie Polskim. Podróż do wujostwa odbywała się głównie budowaną przez ojca koleją transsyberyjską (w luksusowych wagonach) i z reguły trwała kilka dni. Widoki i wrażenia z podróży, jakich wówczas doświadczał, pozostały na stałe w jego pamięci. Niestety z powodu wybuchu I wojny światowej podróże na ziemie polskie stały się niemożliwe. Na okres działań wojennych przypadły też pierwsze lata nauki szkolnej Władysława. Czas ten, ze względu na trudne warunki życiowe i niepokojące informacje nadchodzące z frontu, budził w rodzinie Turowiczów wiele obaw.

Szczególnie trudna sytuacja wystąpiła w 1917 r., najpierw po odsunięciu od władzy Mikołaja II i dynastii Romanowów, a następnie w październiku tego roku, kiedy dotychczasowy rząd obalili bolszewicy i rozpoczęli rządy oparte na terrorze. W nowych, trudnych okolicznościach znalazła się cała polska diaspora żyjąca na obszarze Rosji, a szczególnie ta jej część, która pracowała na kolei. Po okresie chaosu i anarchii doszło do wojny domowej i interwencji państw zachodnich w wewnętrzne sprawy Rosji. Konsekwencją umocnienia się bolszewików na tym obszarze była także wojna polsko-rosyjska w 1920 r., zakończona w 1921 roku pokojem ryskim i obroną polskiej niepodległości.

W okresie tym władze bolszewickie próbowały uregulować sprawy przemysłu i gospodarki, w której dużą rolę miała odegrać kolej transsyberyjska. Mimo niechęci ideologicznej bolszewicy zaczęli werbować do pracy przedstawicieli carskiej administracji, albowiem własnych kadr nie posiadali. Wówczas też zaproponowano Stefanowi Turowiczowi objęcie stanowiska dyrektorskiego na kolei. Jednakże Turowicz propozycji tej nie

przyjął. Co więcej, stał się tym samym wrogiem władzy komunistycznej. Z tego też powodu podjął kroki zmierzające do opuszczenia Rosji, ponieważ (podobnie jak wielu innych Polaków przebywających w tym kraju) znalazł się w kłopotliwej sytuacji, która doprowadzić mogła do uwięzienia, zsyłki lub nawet śmierci jego i rodziny.

W tym czasie powołano we Władywostoku Polski Komitet Ratunkowy (PKR), którego celem było niesienie pomocy Polakom przebywającym na rozległych terenach Syberii i Dalekiego Wschodu. Szczególnie wiele uwagi poświęcano osieroconym przez wojnę polskim dzieciom, którymi nie miał się kto opiekować. Na czele Komitetu stanęła (w końcu 1919 r.) Anna Bielkiewicz.

Za pośrednictwem PKR pozyskiwano pomoc od różnych podmiotów fizycznych i prawnych, a także od ludzi dobrej woli, którym nieobce były sprawy Polaków w Rosji. Instytucja ta, korespondując z polskim MSZ i Polonią amerykańską, informowała też o położeniu polskiej diaspory w tym kraju opinię publiczną. Wśród osób, które czynnie wspierały Polski Komitet Ratunkowy znalazł się m. in. Stefan Turowicz, który utworzył filię tej instytucji w Aleksiejewsku; miejscu tymczasowego pobytu. Tym samym stał się on pośrednikiem pomiędzy społecznością polską, skupioną w okręgu aleksiejewskim, a Władywostokiem. Zbierał też informacje o losach Polaków skupionych na tym obszarze i przekazywał je do „centrali”, starając się o utrzymanie stałego kontaktu z diasporą polską pozostającą na Dalekim Wschodzie.

Polski Komitet Ratunkowy zainicjował także akcję niesienia pomocy dla Polaków na terytorium pobliskiej Japonii, która swą przychylnością zaskoczyła środowiska polskie, ponieważ przekazała datki finansowe i aprowizacyjne na rzecz uchodźców. Zachęciło to Komitet do zorganizowania misji repatriacyjnej Polaków z Syberii i Dalekiego Wschodu na wyspy japońskie, a następnie do Europy. W latach 1921-1922 skierowano z Dalekiego Wschodu na wyspy japońskie dwa transporty tzw. „dzieci syberyjskich”. Drugi z nich, w którym znalazła się rodzina



Turowiczów, zorganizowano w sierpniu 1922 r. – transport skierowano do Osaki. Tam, w internacie pielęgniarek Japońskiego Czerwonego Krzyża, zlokalizowany został punkt repatriacyjno-opiekuńczy. Jednocześnie, z pomocą polskim uchodźcom przyszła ludność i instytucje japońskie (cesarzowa przekazała na ten cel pokaźny dar pieniężny). Pobyt polskich dzieci w Osace trwał od kilku dni do kilku tygodni.

„Sybiracy” opuszczali Osakę w dwóch terminach – 25 sierpnia i 6 września 1922 r. Pierwszą grupą ewakuowanych, liczącą 191 dzieci i 19 dorosłych, zaokrętowaną na statku „Katori Maru”, kierował Stefan Turowicz. Trasa przejazdu transportu obejmowała: Kobe – Szanghaj – Hongkong – Singapur – Cołombo – Port Said – Tunis – Marsylię – Lizbonę – Londyn – Gdańsk. Rejs trwał 63 dni. Uchodźców polskich, w tym i rodzinę Turowiczów, otoczono w czasie podróży morskiej opieką medyczną, sprawowaną przez japońskich lekarzy. Opiekun polski z kolei musiał zadbać o naukę oraz dobrą zabawę na pokładzie statku. Dzieci uczono języka polskiego, matematyki i śpiewu.

17 października 1922 r. statek dotarł do Londynu, tam Polakami zaopiekowała się zarówno japońska firma, jak i Konsulat Generalny RP. Z kolei Polskie Chrześcijańskie Towarzystwo Dobroczynne w Londynie zaopatrzyło uchodźców w ciepłą odzież, bieliznę i żywność. Ostatecznie małych uchodźców zaokrętoowało na statek „Baltanic”, który udał się w 4-dniowy, trudny, rejs do Gdańska.

Na polskim wybrzeżu nikt na Turowiczów nie czekał. Nie mogli oni też nawiązać kontaktów z rodziną, ponieważ najpierw musieli odbyć kwarantannę. Dla Stefana i jego najbliższych, w tym 14 letniego Władysława, było to duże wyzwanie, ponieważ nie miał on pracy i dobytku, który pozostał na Wschodzie. Warto dodać, że tym samym transportem dotarła do kraju rodzina późniejszego inżyniera lotnictwa Jerzego Płoszajskiego, którego Władysław poznał w czasie II wojny światowej w Londynie.

Rodzina Turowiczów początkowo osiadła w Poznaniu, skąd po kilku latach przeniosła się do Warszawy. W stolicy Władysław po ukończeniu gimnazjum wstąpił na Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej, gdzie studiował aeronautykę. Po jej ukończeniu został nauczycielem mechaniki w jednej z warszawskich szkół technicznych. W latach 30. XX w., kiedy był już dojrzałym mężczyzną, zmarł (w Warszawie) jego ojciec Stefan.

\*

Od wczesnej młodości Władysław interesował świat widziany z powietrza. Zainteresowania te zaprowadziły go do aeroklubu warszawskiego na zajęcia z pilotażu i szybownictwa. W klubie szybowcowym poznał także zaciętą miłośniczkę szybownictwa, baloniarstwa i spadochroniarstwa Zofię Szczecińską. Jak się później okazało wierny szybownictwu i spotkanej tam kobiecie pozostał do śmierci. W 1939 r. młodzi zaręczyli się.

Kiedy oddziały niemieckie zaatakowały Polskę Władysław przebywał na południu Polski na dorocznych ćwiczeniach rezerwy. Zaś Zofia Szczecińska oraz dwie inne pilotki wywodzące się z aeroklubu warszawskiego (Barbara Wojtułanis i Anna Leska) zostały zaangażowane (w ostatnich dniach sierpnia 1939 r.) przez siły powietrzne w charakterze ich łączniczek. Zadaniem pań było wówczas utrzymywanie kontaktu między dowództwem a poszczególnymi eskadrami rozlokowanymi na terenie kraju. Udawały się one w podróż na dwupłatowych samolotach RWD-8 przewożąc personel bądź rozkazy do bojowych jednostek lotniczych. Podobne zadania otrzymały też one i w pierwszych dniach września, jednakże latały już w trudniejszych warunkach – wojennych, poruszając się po lądowiskach polowych bądź w miejscach narażonych na bezpośredni ostrzał ze strony wojsk niemieckich.

Szybki pochód niemieckich oddziałów pancernych dezorientował zarówno wojskowych, jak i ludność cywilną, która szukała wówczas ratunku w ucieczce do województw położonych bardziej

centralnie. Kiedy na terytorium państwa wkroczyły wojska sowieckie władze polskie zdecydowały o opuszczeniu kraju przez żołnierzy polskich i przekroczeniu granicy z Rumunią, gdzie wojskowi zostali internowani w specjalnych obozach. Władysław Turowicz i inni piloci zniszczyli wówczas samoloty (by sprzęt wojskowy nie dostał się w ręce nieprzyjaciela) i wraz z oddziałem przekroczyli (w nocy z 16 na 17 września 1939 r.) południowe rubieże państwa polskiego. Tam zostali internowani w rumuńskiej Slatinie.

Natomiast Zofia Szczecińska przekroczyła (wraz z koleżankami) granicę z Rumunią kilka dni wcześniej jako osoba cywilna i została zakwaterowana w hotelu w niewielkiej miejscowości Babadag. Bez większych problemów udało się jej też w pierwszych tygodniach internowania opuścić tę miejscowość i udać się do Bukaresztu, gdzie wraz z koleżanką zgłosiły gotowość podjęcia pracy w polskiej placówce dyplomatycznej. Na miejscu zaangażowano ją do pracy w kancelarii, której zadaniem było przygotowanie dokumentów dla uchodźców cywilnych i wojskowych. W tym czasie Zofia pracowała także jako łączniczka między obozami dla internowanych i Ambasadą RP w Bukareszcie. Przewoziła paszporty i karty czasowego pobytu, a także ubrania, żywność i korespondencję.

W czasie jednej z takich wizyt trafiła do Slatiny, gdzie spotkała swojego narzeczonego – Władysława. Tam, pomimo trudnej i niepewnej sytuacji, młodzi zdecydowali się na zawarcie związku małżeńskiego. Ślub odbył się w Slatinie 11 listopada 1939 r. – udzielił go ksiądz Maksymilian Kotowski. Jednakże, mimo uzyskanego sakramentu młodzi długo nie mogli być razem, ponieważ Władysław musiał pozostać w obozie, a Zofia powrócić do pracy w placówce dyplomatycznej. Ostatecznie, po kilku miesiącach załatwiania formalności wyjazdowych (dzięki pomocy uzyskanej od zaprzyjaźnionego oficera armii rumuńskiej) Turowiczowie opuścili Rumunię i udali się do Paryża.

Po dotarciu na terytorium państwa francuskiego zgłosili się do

główniej kwatery lotniczej wojsk polskich. W okresie tym poszukiwano szczególnie polskich pilotów i techników, albowiem po kampanii wrześniowej dostrzeżono szczególną rolę lotnictwa w tej wojnie. Dzięki temu Turowicz, w charakterze oficera technicznego, skierowany został do bazy lotniczej na obrzeżach Lyonu. A Zofia (w tym czasie w stopniu podporucznika) do pracy kancelaryjnej oddziału przeciwlotniczego w bazie Saint Nazaire, gdzie pełniła funkcję sekretarki.

Pobyty Turowiczów na ziemi francuskiej nie trwał jednak długo, ponieważ w maju 1940 r. wojska niemieckie rozpoczęły swą błyskawiczną kampanię, łamiąc opór krajów Beneluksu, jak i samej Francji. Po ominięciu linii Maginota oddziały niemieckie szybko parły w stronę Atlantyku, zamykając armie francuską i brytyjską w kotle. Wkrótce wojska niemieckie dotarły też na przedpoła Paryża. W tej sytuacji polski rząd emigracyjny rozpoczął realizację planów związanych z ewakuacją polskich uchodźców cywilnych i wojskowych na terytorium Wielkiej Brytanii.

W związku z tym, iż Brytyjczycy zainteresowani byli przede wszystkim pilotami i służbami lotniczymi, Turowicz został początkowo ewakuowany (wraz z oddziałem), przez Pireneje i Półwysep Iberyjski, na terytorium Maghrebu – dotarł do miast portowych zlokalizowanych w Maroku. Po ewakuacji trwającej 3 miesiące dopłynął ostatecznie na Wyspy Brytyjskie. Zofia do Wielkiej Brytanii dotarła bezpośrednio z Francji – dopłynęła tam na łodzi rybackiej (na, której znalazł się także m.in. ppłk Aleksander Żabczyński, znany aktor filmowy, który uczył załogantów podstaw języka angielskiego). Tam oddelegowana została do Szkocji.

Po kilku tygodniach Turowiczowie odnaleźli się, przebywając kolejno w: Salisbury, Reading, Lincoln, Dunholm Lodge i kilku innych miejscowościach. 29 sierpnia 1942 r. w Salisbury przyszła na świat ich córka Anna, a 25 lutego 1944 r. (w Reading) urodziła się ich kolejna córka – Magda.

W czasie wojny Władysław Turowicz związany był z Polskimi Siłami Zbrojnymi na Zachodzie. Jednakże, pomimo tego, że jego pasją pozostawało lotnictwo, któremu czas poświęcał bezgranicznie jako inspektor techniczny, nie angażowano go jako pilota w akcjach bojowych, ze względu na kłopoty ze wzrokiem. Z tego też powodu Władysław wykonywał zadania naziemnego personelu technicznego. Nie inaczej było w pierwszych miesiącach po zakończeniu działań wojennych, gdy podpisał angaż jako „test Pilot” – w bazie lotniczej w Farnborough.

Utrzymywanie polskich wojskowych w pełnym umundurowaniu było wówczas związane z podziałem politycznym, jaki zaczął się kształtować w łonie dotychczasowych sojuszników. Polskie władze emigracyjne liczyły na wybuch kolejnego konfliktu zbrojnego między Wschodem a Zachodem, który mógłby odwrócić sytuację polityczną w kraju, która zaistniała po 1945 r. Polskiemu rządowi na Uchodźstwie potrzebne były zatem wyszkolone kadry wojskowych, które w razie potrzeby mogłyby podjąć działania zbrojne.

Kolejne miesiące upływały, a zapowiadany przez środowiska emigracyjne konflikt światowy przestawał być realnym. Wśród polskich wojskowych nastąpił okres stagnacji, rezygnacji i przygotowania się do życia cywilnego. Turowiczowie, którzy z przyczyn politycznych nie zdecydowali się na powrót do kraju zdecydowali się na dalszą emigrację. Początkowo ich wybór padł na Argentynę, dokąd chcieli wyjechać już w 1948 r., po załatwieniu niezbędnych formalności i uzyskaniu wiz do tego kraju. Ich życie potoczyło się jednak inaczej, ponieważ po powstaniu państwa pakistańskiego władze tego kraju wysłały do Wielkiej Brytanii misję wojskową w celu pozyskania ok. 30 lotników polskich, którzy mieliby zastąpić odchodzących ze służby na Subkontynencie Indyjskim pilotów angielskich. Kontrakt miał obowiązywać przez trzy lata. Jednym z polskich pilotów – ochotników, którzy chcieli z tej możliwości skorzystać był Władysław Turowicz, który zrezygnował z wyjazdu

do Argentyny na rzecz podjęcia zatrudnienia w pakistańskich siłach zbrojnych. Na Subkontynent Indyjski wyjechał razem z rodziną.

Po przybyciu do Karaczi przekonał się, że zarówno on, jak i jego koledzy, nie byli jedynymi przedstawicielami Polonii w tym kraju. Wynikało to z faktu, że w czasie II wojny św. istniały w Pakistanie i Indiach obozy dla polskich uchodźców cywilnych repatriowanych tam ze Związku Sowieckiego. Po zakończeniu wojny część z nich pozostała tu na zawsze. Na terenie nowopowstałego państwa Pakistanu, w którym żyli muzułmanie, pozostał m. in. technik szkła Misiewicz, który w okresie międzywojennym został zaangażowany do pracy przez Brytyjczyków w indyjskim przemyśle hutniczym, a także służący w marynarce pakistańskiej Leon Malinowski (zmarł w Pakistanie w 1954 r.) i pan Tymiński, który po zakończeniu kontraktu wyjechał z Azji Środkowej i osiedlił się w Archipelagu Bahamów, gdzie został kapitanem portu.

Polscy piloci przybyli do Pakistanu stanowili zwartą grupę koleżeńską, z tego też powodu ich pobyt na ziemi pakistańskiej upływał w miłej i serdecznej atmosferze. Sytuacja ta uległa jednak zmianie w początku lat 50. XX wieku, kiedy skończyły się kontrakty podpisane z polskimi lotnikami. Tym samym polscy wojskowi stanęli przed trudnym wyborem:

– część z nich zdecydowała się na pozostanie w Pakistanie. Po 1952 r. podpisując kontrakty indywidualne z cywilnym lotnictwem pakistańskim (uczynili tak: Jan Zbigniew Mikułski, Julian Kazimierz Żuromski, Przemysław Hedinger);

– część zdecydowała się na wyjazd z Pakistanu i dalszą emigrację do: USA, Kanady, Australii – niektórzy powrócili do Wielkiej Brytanii;

– w trzeciej grupie znaleźli się piloci, poszukujący dalszych przygód związanych z lataniem i wykonywaniem niebezpiecznych misji militarnych (np. Roman Hrycak)

– dwaj piloci (jednym z nich był Bolesław Kaczmarek) zginęli w wypadkach lotniczych – w czasie pełnienia służby w wojsku pakistańskim, pochowani zostali w Pakistanie.

Władysław Turowicz, który posiadał poza lataniem jeszcze dwie inne pasje – myślistwo i brydż sportowy, zdecydował się pozostać w Pakistanie, ponieważ życie tutaj mu odpowiadało. W tym kraju (w Karaczi, w 1950 r.) urodziła się też jego trzecia córka – Alicja, Natomiast pięć lat później, w Londynie urodził się jego syn Marek. W 1955 r. Turowiczowie uzyskali obywatelstwo pakistańskie – do tego momentu, żyli w tym kraju jako bezpaństwowcy. Zofia znalazła zatrudnienie w gospodarce pakistańskiej. Początkowo, przez trzy lata, pracowała jako instruktorka szybownictwa drużyn harcerskich. Później wykładała matematykę i chemię w szkole amerykańskiej zlokalizowanej (w największej aglomeracji miejskiej Pakistanu) Karaczi.

W pierwszych latach pobytu w Pakistanie Turowiczowie utrzymywali głównie kontakty z innymi polskimi (wojskowymi) rodzinami przybyłymi tu z Wielkiej Brytanii. Po 1952 r. pozostało tu jednak tylko kilka takich rodzin. Spośród nich do 1966 r., szczególne i bliskie stosunki utrzymywali z małżeństwem Mikulskich (również zapalonych szybowników), z którym łączyła ich (do momentu ich wyjazdu do Londynu) zarówno praca zawodowa, życiowa pasja, jak i prawdziwa przyjaźń.

Najwięcej zaszczytów i odznaczeń Władysław Turowicz uzyskał pełniąc służbę wojskową w pakistańskim lotnictwie – Pakistan Air Force (PAF), w którym (w latach 1948-1952) pracował początkowo jako pilot stacji wojskowej Malir/TTS Drigh Road. Po okresie próbnym, kiedy podpisał dalszy kontrakt ze służbami pakistańskimi, został dowódcą stacji sił powietrznych w Chaklala – położonej w sąsiedztwie tymczasowej stolicy państwa Rawalpindi. Obowiązki dowódcy tej stacji pełnił w latach 1952-1955. W kolejnych dwóch latach pełnił funkcję dowódcy stacji w Kohat. Następnie służył w AHQ Mauripur (dowodził tu w latach 1957 – 1960 r.) i w AHQ

Peshawar (1960-1967).

W 1968 r. opuścił PAF i na kilkanaście miesięcy objął stanowisko szefa Organizacji Badania Przestrzeni i Wysokiej Atmosfery Space & Upper Atmosphere Research Committee (SUPARCO), zlokalizowanej w Karaczi. W 1970 r. przeszedł na emeryturę w randze air commodore, pozostając wierny Pakistanowi do końca swych dni.

Służba pełniona przez Władysława Turowicza, podobnie jak i innych polskich pilotów w tym kraju, spotykała się z uznaniem miejscowych kół politycznych i wojskowych. O Polakach z uznaniem wyrażała się też miejscowa prasa.

W uznaniu zasług za wkład w organizację i rozwój lotnictwa pakistańskiego Władysław Turowicz został kilkakrotnie odznaczony najwyższymi orderami pakistańskimi. W 1965 r. otrzymał on z rąk prezydenta Pakistanu (z którym współpracował jeszcze w Chaklali) marsz. Ayuba Khana odznaczenie Tamgha-i-Pakistan. Później udekorowany został jeszcze Sitara-i-Pakistan oraz Sitara-i-Quaid-e-Azam, tj. najwyższymi rangą odznaczeniami tego państwa.

W ostatnich latach życia Turowiczowi odnowiła się kontuzja kręgosłupa, której doznał jeszcze w okresie międzywojennym jadąc na motocyklu. Przyczyniła się ona do tego, że w latach 50. XX w. zaczął on utykać. W czasie oficjalnej wizyty polityka amerykańskiego Roberta Strange McNamara w Pakistanie, osobisty lekarz sekretarza obrony USA dostrzegł problemy zdrowotne Władysława i zaprosił go na badania lekarskie do bazy wojsk amerykańskich. Jakiś czas później przeszedł (w Stanach Zjednoczonych) poważną operację kręgosłupa. Niestety jego stan zdrowia sukcesywnie się pogarszał, tak iż po przejściu na emeryturę coraz bardziej niedomagał – miał problemy z poruszaniem i aktywnością fizyczną. Opiekowały się nim żona i córka Anna Ahmad, które pozostały wraz z nim na terytorium Pakistanu.



Zmarł 8 stycznia 1980 r. w Karaczi, gdzie został pochowany. W jego pogrzebie udział wzięła najbliższa rodzina, pakistańscy przyjaciele i znajomi oraz przedstawiciele najwyższych władz wojskowych tego kraju.

\*

Władysław Turowicz należał do postaci nietuzinkowych, charakterystycznych dla osób swego pokolenia, które doświadczyły I wojny światowej, rewolucji bolszewickiej, II wojny światowej i „politycznej tułaczki” po jej zakończeniu. Jednakże w przeciwieństwie do dziesiątków innych polskich emigrantów z tego okresu nie zmieniał często miejsca zamieszkania. Po pierwszych, trudnych latach powojennych, zdecydował się na wyjazd na Subkontynent Indyjski i tam pozostał. Poza rodziną jego główną pasją były samoloty, ich obsługa i latanie. Zaangażowanie to zaowocowało zainteresowaniem ze strony młodych Pakistańczyków, którzy dzięki niemu mogli zostać pilotami i zdobyć awans społeczny, i wojskowy. Zyskując pochwały, awanse i odznaczenia Turowicz stał się w Pakistanie osobą znaną i cenioną. To w tym kraju podziwiano jego fachowość, podejście do pracy, doświadczenie i umiejętności.

A zatem, o takich postaciach jak Turowicz pisać trzeba. Należy przypominać ich zasługi i dokonania, bo dzięki nim zyskuje się nie tylko społeczną akceptację, ale i podziw, jak i publikacyjną nieśmiertelność.

\*

## B i b l i o g r a f i a

– Głogowski Aleksander, *Polskie orły nad Himalajami*, Kraków 2011.

– Knopek Jacek, *Przemiany zbiorowości polonijnych w Azji*, „Dzieje Najnowsze” 2000, nr 1, s. 203-219.

- Knopek Jacek, *Władysław Turowicz (1908-1980). Zapomniany organizator lotnictwa pakistańskiego*, „Przegląd Polonijny” 2006, nr 1, s. 119-129.
- Knopek Jacek, *Turowicz Władysław Józef Marian*, [w:] *Encyklopedia polskiej emigracji i Polonii*, red. K. Dopierała, Toruń 2005, t. 5, s. 171-172.
- Patek Antoni, *Polska diaspora w Azji*, [w:] *Polska diaspora*, pod red. A. Wałaszka, Kraków 2001, s. 378-385.
- Pietraszek Anna T., *Freedom under the Pakistani sky*, Warsaw 2018