

LUDWIK MACIEJ



100-na rocznica urodzin

**10-ta rocznica nadania tytułu
Honorowego Obywatela
Czechowic-Dziedzic**

Materiały:

Jednolity tekst opracowania złożono z materiałów źródłowych:

1. Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach: *Folder reklamowy „Ludwik Maciej, Honorowy Obywatel miasta Czechowice-Dziedzice”*, Czechowice-Dziedzice 2006
2. Towarzystwo Przyjaciół Czechowic-Dziedzic: *„Słownik Biograficzny” Tom 1*, Czechowice-Dziedzice 2014
3. Ludwik Maciej: *„Moje wspomnienia przed i wojenne”*, San Pedro, USA 2003

Do redakcji opracowania wykorzystano:

1. Wspomnienie o Ojcu syna Sylwestra Andrzeja Macieja
2. Wspomnienie o Ojcu syna Luisa Martina Macieja
3. Janik Tadeusz: *„Gazeta Czechowicka”*, 2008 nr 12, 22

Redakcja:

Erwin Woźniak, Tadeusz Janik, Zbigniew Waloszczyk

Zdjęcia:

Sylwester Andrzej Maciej, Luis Martin Maciej,
Zbigniew Waloszczyk

Korekta:

Erwin Woźniak

Wydawca:

Wspomnienia rocznicowe

W roku 2015 mija 100 lat od urodzin Ludwika Macieja, pilota Dywizjonu Bombowego 300 Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, walczącego o wolność ojczystego kraju na zachodnich frontach II wojny światowej. W roku tym mija również 10-ta rocznica nadania Mu, przez Radę Miejską w Czechowicach-Dziedzicach, tytułu Honorowego Obywatela Czechowic-Dziedzic. Chorąży pilot Ludwik Maciej jest pierwszym w historii naszego miasta obywatelem, który otrzymał ten zaszczytny tytuł. W związku ze zbieżnością obu rocznic, redaktor Tadeusz Janik, przyjaciel Ludwika Macieja oraz autor wielu publikacji prasowych, przypominających jego życie i udział w walkach II wojny światowej, wystąpił do władz samorządowych Czechowic-Dziedzic z inicjatywą trwałego upamiętnienia bohatera pochodzącego z Czechowic-Dziedzic. Nawiązując do przyjętych zwyczajów montażu na grobach lotników elementów samolotu, zaproponował osadzenie takiego elementu na tablicy nagrobnej rodzinnego grobu Maciejów, gdzie spoczywają prochy Ludwika Macieja, z jednoczesną organizacją uroczystości odsłonięcia zrekonstruowanej tablicy nagrobnej.

Burmistrz Czechowic-Dziedzic Marian Błachut podjął inicjatywę redaktora Tadeusza Janika i 22 kwietnia 2014 roku zaprosił na spotkanie do ratusza red. Tadeusza Janika, Bartłomieja Fajfera - wiceprzewodniczącego Rady Miejskiej, Erwina Woźniaka - przewodniczącego Towarzystwa Przyjaciół Czechowic-Dziedzic, Zbigniewa Waloszczyka - będącego w stałym kontakcie z synami Ludwika Macieja i Barbarę Siemińską - redaktor naczelną „Gazety Czechowickiej”, którym zaproponował zajęcie się organizacją uroczystości. Zaproszeni na spotkanie podjęli zadanie, tworząc Komitet Organizacyjny Obchodów 100-nej rocznicy urodzin oraz 10-tej rocznicy nadania tytułu Honorowego Obywatela Ludwikowi Maciejowi, którego przewodniczenie powierzyli Burmistrzowi Marianowi Błachutowi, a patronat medialny nad uroczystością przyjęła „Gazeta Czechowicka”. Komitet Organizacyjny przyjął wykonanie i osadzenie na tablicy nagrobnej proporcjonalnej repliki śmigła samolotu bombowego *Wellington*, na jakim Ludwik Maciej wykonywał loty bojowe oraz organizację uroczystości 20 czerwca 2015 roku.

Honorowymi gośćmi, zaproszonymi na uroczystość będą obaj synowie Ludwika Macieja, panowie Sylwester Andrzej Maciej, mieszkający w Wielkiej Brytanii i Luis Martin Maciej, mieszkający w Stanach Zjednoczonych, którzy już potwierdzili obecność wraz ze swoimi rodzinami.

Ludwik MACIEJ (1915-2007)



Ludwik Maciej z żoną Janiną

był obrońcą naszej Ojczyzny, cichym bohaterem, biorącym udział w żołnierskich zmaganiach.

Był ostatnim żyjącym pilotem II Wojny Światowej, pochodzącym z naszego miasta. Mieszkał w Stanach Zjednoczonych. Posiadał obywatelstwo polskie, stale utrzymywał ścisłą więź z krajem. Po połączeniu organizacji kombatanckich otrzymał legitymację członkowską podpisaną przez

prezydenta Lecha Wałęsę.

Mimo sędziwego wieku krzewił wraz z małżonką Janiną - córką zamordowanego w Katyniu oficera Korpusu Ochrony Pogranicza - ducha polskości wśród Polonii w Stanach Zjednoczonych.

Wiść o nadaniu pilotowi 2. Pułku Lotnictwa w Krakowie Ludwikowi Maciejowi godności Honorowego Obywatela Czechowic-Dziedzic, dotarła do Niego w dzień zupełnie wyjątkowy. Było to 6 grudnia 2005 roku, więc pomyślał, że to mikołajkowy upominek od Jego najbliższych. Często bowiem najmłodszy członek rodziny szykowali Mu różne ciekawe i sympatyczne niespodzianki. Były wtedy po temu szczególne powody, ponieważ kilka miesięcy wcześniej ukończył 90-ty rok życia. Otoczony powszechnym szacunkiem z radością przyjmował dowody miłości najbliższych Mu osób.

Oddając hołd Ludwikowi Maciejowi warto przytoczyć słowa brytyjskiego uznania zawarte w monumentalnym dziele Jerzego Bogda-

na Cynka - „Polskie siły powietrzne w wojnie 1939-1945”. Wyraził je marszałek sir Frederick Rosier:

Jesienią 1939 roku wielka liczba Polaków, wśród nich doświadczone załogi latające i obsługa naziemna, zdecydowały walczyć dalej, przedzierając się do Francji i do naszego kraju.

W bitwie o Anglię stosunkowo niewielka siła uniemożliwiła przeważającej sile niemieckiej osiągnąć panowanie w powietrzu. Niestety, kiedy wojna dobiegła końca i wolny świat się radował, ofiary tych ludzi i ich wkład do zwycięstwa, nie przyniosły im tego, o co tak długo walczyli i czego najbardziej pragnęli - powrotu do wolnej Polski. Wśród nich był również chorąży pilot Ludwik Maciej.

Ludwik Maciej urodził się 16 maja 1915 roku w Dziedzicach, w rodzinie Jana i Anny z domu Donocik. Po ukończeniu Szkoły Powszecznej w Dziedzicach podjął dalszą naukę. Ukończył Gimnazjum Polskie w Bielsku. W latach szkolnych brał aktywny udział w działalności dziedzickiego „Sokoła”, jako piłkarz Sokolego Klubu Sportowego „Grażyna”. W 1935 roku został przyjęty do młodzieżowej grupy ochotników 2. Pułku Lotnictwa w Krakowie. Po przeszkoleniu został zawodowym pilotem. Należał do wyróżniających się lotników. We wrześniu 1939 roku, jako pilot 2. Pułku Lotnictwa w Krakowie



Ludwik Maciej, pilot 2. Pułku Lotnictwa w Krakowie, rok 1935

Rakowicach nie wziął udziału w walkach z hitlerowskim najeźdźcą, gdyż lotnictwo niemieckie zniszczyło bazę lotniczą tego pułku. Był internowany w Rumunii. Z nowymi dokumentami tożsamości przedostał się do Francji, gdzie szkolił się do pilotowania lekkich samolotów bombowych. Po klęsce Francji dotarł do Anglii i w ośrodku Bramcote został przeszkolony do wykonywania nocnych lotów na bombowcach *Vickers Wellington MK Ic*. W 300 Dywizjonie Bombowym „Ziemi Mazowieckiej” (d-ca ppłk M. Makowski) został dowódcą bombowca. Dywizjon Bombowy 300 do

końca wojny pozostawał w składzie lotnictwa brytyjskiego. Ludwik Maciej brał udział w działaniach tego dywizjonu od sierpnia 1940 do 12 czerwca 1941 roku, kiedy wracając z nocnego bombardowania Zagłębia Ruhry jego samolot został nad Düsseldorfem trafiony. Na uszkodzonym silniku doleciał nad kanał La Manche, gdzie wodował. Ranny w nogę, z częścią ocalałej załogi został wzięty do niewoli przez załogę niemieckiego kutra patrolowego.

Po leczeniu w szpitalu w Amsterdamie, jako jeńiec nr 39140 przebywał w obozach dla lotników we Frankfurcie nad Menem, w Bad Sulza w Turynii, w Żaganiu, w Bąkowie koło Częstochowy, w Tycho-
wie. W obozach tych w wyniku nieludzkich warunków bytowania i masowych egzekucji zginęło tysiące jeńców. W początkach 1945 roku ewakuowano jeńców, którzy przez Kołobrzeg, Świnoujście, Schwerin, Luneburg, Celle dotarli po trzech miesiącach do Lutov. Tam wyzwoliła ich armia angielska.



Ludwik i Janina Maciejowie, rok 1947



Rodzina państwa Maciejów w 1960 roku, krótko przed wyjazdem do USA

Przebył długie leczenie w Belgii (Bruksela) i w Anglii (szpital RAF-u w Cosford). Pozostał w Anglii, ożenił się i zamieszkał w Lincoln. Z żoną Janiną z domu Gwizdak wychowali dwóch synów Sylwestra Andrzeja i Luisa Martina. W 1947 roku został zdemobilizowany z Polskich Sił Powietrznych. Podjął pracę w Polskim Korpusie Przynależności i Rozmieszczenia w sekcji Repatriacja do Polski. Ukończył dziewięciomiesięczny kurs spawacza.

W styczniu 1949 roku wyemigrował z rodziną do Argentyny w poszukiwaniu

godziwej pracy i warunków życia. Mieszkał w sąsiedztwie stolicy Buenos Aires, na północy kraju w prowincji Salta i na południu w San Carlos de Bariloche. Pracował jako spawacz w elektrowni i robotnik fabryki samochodów osobowych.

W marcu 1961 roku z rodziną wyemigrował do USA. Tutaj, jako zasłużony pilot otrzymał żołąd i obywatelstwo amerykańskie. Na stałe osiadł w Kalifornii, w miejscowości San Pedro, należącej do zespołu miejskiego Los Angeles. Otrzymał pracę, jako spawacz w miejscowej stoczni, później w rafinerii Texaco i w bazie marynarki wojennej w Long Beach. W sierpniu 1963 roku zamieszkał we własnym domu. W 1977 roku przeszedł na emeryturę. Wolny czas poświęcił na zwiedzanie Ameryki Północnej i Południowej, Anglii, Polski i południowej Afryki. Spotykał się także z kolegami na zjazdach lotniczych.



Rodzinny grób Maciejów na cmentarzu parafialnym NMP Wspomożenia Wiernych w Czechowicach-Dziedzicach

Zmarł w San Pedro 12 marca 2007 roku. Urnę z jego prochami przyniósł do Polski starszy syn Ludwika Macieja Andrzej Sylwester Maciej i została ona złożona w rodzinnym grobowcu, na cmentarzu pa-

rafialnym przy kościele pw. Najświętszej Marii Panny Wspomożenia Wiernych w Czechowicach-Dziedzicach, w którym to też kościele, 10 kwietnia 2007 roku, odbyła się ceremonia pogrzebowa.

Ludwik Maciej był odznaczony (od lewej na poniższym zdjęciu):

- Orderem Virtuti Militari,
- Krzyżem Walecznych (trzykrotnie)
- Krzyżem „Za wrzesień 1939”
- Medalem „Polska Swemu Obrońcy”

Medalami międzynarodowymi:

- GRJ VI The 1939-1945 Star (Gwiazda za wojnę 1939–1945)
brytyjska gwiazda wojskowa przyznawana za udział w II wojnie światowej, pomiędzy 3 września 1939 a 2 września 1945;
- GRJ VI The Air Crew Europe Star (Gwiazda załóg lotniczych)
nadawana załogom samolotów Wspólnoty Brytyjskiej, które uczestniczyły w lotach bojowych z baz w Anglii nad Europę. Wymogami do klasyfikacji były minimum 2 miesiące lotów między 3 września 1939 a 8 maja 1945;
- GRJ VI The France and Germany Star (Gwiazda za Francję i Niemcy)
brytyjska gwiazda wojskowa przyznawana za udział w II wojnie światowej, zaliczana do medali kampanii brytyjskich. Gwiazda była nadawana za służbę na terenie Francji, Belgii, Holandii i Niemiec od 6 czerwca 1944 do 8 maja 1945;
- GBR Omn Rex Et India e Imp Georgivs VI D (War Medal 1939-1945)
brytyjski medal przyznawany tym, którzy służyli w pełnym wymiarze czasu w Siłach Zbrojnych lub marynarce handlowej przez co najmniej 28 dni między 3 września 1939 i 2 września 1945;
- International Prisoners Of War (Medal wojenny jeńca)
wyróżnienie Wojskowych Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych, które zostało zatwierdzone przez Kongres i podpisane przez prezydenta Ronalda Reagana w dniu 8 listopada 1985 r. Medal może być przyznany osobie, która była w niewoli po 5 kwietnia 1917 r.



Odnaczenia chor. pil. Ludwika Macieja, przekazane przez jego synów do Izby Regionalnej w Czechowicach-Dziedzicach

W powietrzu i na ziemi – autorskie wspomnienia Ludwika Macieja spisane w 2003 roku

Ja, Ludwik Maciej urodzony 16 maja 1915 r. mieszkałem wraz z rodzicami „na wsi” w Dziedzicach, przy ulicy Piasta 55 (obecnie 15). Dzielę się moimi przeżyciami. Do Szkoły Powszechnej zacząłem chodzić w Dziedzicach (budynek koło kościoła). Moją nauczycielką była pani Włodyżanka, kierownikiem szkoły był Leopold Piesko. Następnie uczęszczałem do Państwowego Gimnazjum (humanistycznego) w Bielsku przy ulicy Parkowej, którego dyrektorem był Jan Szajter.



Ludwik Maciej, pilot 2. Pułku Lotnictwa w Krakowie

Po 6-ciu latach studiów postanowiłem zaciągnąć się do wojska. Jako ochotnik wybrałem lotnictwo, gdzie w 1935 roku byłem zaprzysiężony i po ukończeniu kursu, jako pilot odbywałem zawodowo przedwojenną służbę wojskową w 2. Pułku Lotniczym w Krakowie na Rakowicach do września 1939 roku.

Jako były pilot 2. Pułku Lotnictwa Kraków przesyłam opis moich przeżyć wojennych.

Otóż w sierpniu 1938 roku za przyczyną por. pil. Tadeusza Nowierskiego zostałem czasowo przeniesiony z Eskadry 24-tej do treningowej na instruktora pilota-

żu. Po zakończonym kursie na PWS 26, tuż przed wojną, drogą wyjątkową, razem z uczniami otrzymałem urlop. Byłem w swoim mieście rodzinnym Dziedzicach, kiedy otrzymałem telegram, aby zameldować się natychmiast w Pułku. Zaczęła się ewakuacja samolotów naszej bazy. Leciałem dwa razy do Lwowa - ostatni na „ślepaku”. Po powrocie, w ostatnią noc przed bombardowaniem naszego lotniska zdałem spadochron na wartowni i zmęczony dowlokłem się do koszar. O świcie nastąpiło bombardowanie lotniska i ostrzeliwanie koszar z lotu koszącego, po którym hangary zaczęły się palić. Byli zabici i ranni. Po drugim nalocie wszystko było stracone, a nasze dowództwo bezradne.

Dostałem rozkaz sprawdzić w rejonie Olkusza zestrzelony samolot niemiecki. Poleciałem na RWD 8, ale nic nie znalazłem. To był mój ostatni lot w czasie naszej Kampanii Wrześniowej. 24 Eskadra na „Karasiach” była w tym czasie na Wołyniu, na połowym lotnisku.

Nastąpiła ewakuacja z Czyżyn, drogą kolejową. Moje prywatne rzeczy w transporcie zostały zbombardowane w Jarosławiu po nalocie niemieckich samolotów. Cały mój majątek to był Vis, 1.000 złotych i suchary. 17 - 18 września 1939 roku, w gronie Eskadry treningowej, autobusem przyjechaliśmy do granicy - i jako internowani przekroczyliśmy granicę rumuńską. Odesłano nas do obozu Kampulung-Muscel k/Ploesti. Rumuni byli dla nas przychylni i traktowali nas po bratersku. Po niedługim czasie, razem z Konradem Ziółkowskim i innymi opuściliśmy obóz, jako studenci po cywilnemu, pojechaliśmy taksówką do Bukaresztu, gdzie otrzymaliśmy lewe paszporty i pieniądze na przejazd koleją do portu Balcik. Tu spotkałem Mariana Wędzika, z którym wspólnie mieszkalem do czasu przyплыnięcia okrętu „Patris”.

Z początkiem listopada załadowaliśmy się na ten grecki okręcik, na którym warunki były okropne - był przeladowany i źle zaopatrzony w żywność. Depcząc jeden po drugim, 11 listopada 1939 roku minęliśmy Dardanele i Bosfor płynąc w kierunku Malty, gdzie nas rozdzielono. Ja dostałem się na „Franconia - Liverpool”, który popłynął do Marsylii. Następnie pociągiem do Lyon-Bron, gdzie zamieszkaliśmy w hangarach powystawowych, śpiąc na słomie, ale z dobrym wyżywieniem. Były nas tam setki - z różnych formacji. Tu 20 listopada

1939 roku zaczęła się ponowna rejestracja. Święta Bożego Narodzenia spędziłem w gronie polskich emigrantów, jak zawsze z wielką gościnnością i ubolewaniem nad naszym losem. Nastal czas oczekiwania. Nareszcie w lutym 1940 roku razem z Kundziem Ziółkowskim i Stefanem Wójcikiem oraz Dradrachem, Gorczycą i Jabłońskim dostaliśmy przydział do Rennes na przeszkolenie na samolotach lekkiego bombardowania. Po jakimś czasie przesunięto nas do Clermont-Ferrand, ponieważ Niemcy posuwali się w kierunku Bretanii. Muszę zaznaczyć, że Francuzi nie dbali specjalnie o nasze wyszkolenie, często musieliśmy się upominać nawet żeby postartować i lądować na samolotach starego typu jak „Amiot”, „Farmann”, „Bloch” natomiast jednym z nowszych był „Potez 63-11”. W początkach czerwca przesunięto nas do Tuluzy i tutaj zakończyło się nasze szkolenie. W sumie lataliśmy na kilku typach samolotów (tylko starty i lądowania) z nadzieją otrzymania „Breguetow 690”, które mieliśmy otrzymać przy sformowaniu się polskich eskadr. Upadek Francji był blisko. Nasze radio nawoływało, żeby wszelkimi sposobami dostać się do Anglii.



W czasie szkolenia we Francji, w 1940 roku

Po wziętej zaliczce u płatnika w Tuluzie, zdani na „dużo pieniędzy” i własne doświadczenie w zwiewaniu dotarliśmy na „palec” do Bayonny i po dwóch dniach z rybackiego portu Saint Jean de Luz, małymi łódkami dopłynęliśmy do angielskiego statku „Arandora Star”, którym, z początkiem lipca 1940 roku, przyплыliśmy „jeden na drugim” do Liverpoolu, skąd, po kwarantannie, przewieziono nas do Gloucester na weryfikację, która odbyła się 5 sierpnia 1940 roku, wtedy to zostałem przyjęty do wojska, jako szeregowiec i otrzymałem nr rejestracyjny AC2-P792369. Z Gloucester pojechaliśmy do Hereford. Byłem jednym z pierwszych wyznaczonych do przeszkolenia na „Wellingtonie” do 18 O.T.U. Bramcote k/Nuneaton.

Tutaj nastąpiło przyspieszone szkolenie i dobieranie złóg do lotów operacyjnych. Loty nie należały do łatwych, ze względu na mglistą pogodę (grudzień, styczeń), balony zaporowe w Coventry (nasze lotnisko było w Bramcote-Nuneaton, 4 mile od Coventry) i niemieckie naloty podczas naszych nocnych lotów (obydwa bombardowania Coventry były w moim czasie). Przy drugim bombardowaniu Niemcy zniszczyli miasto tak, że nie można było go poznać - a ja „wisiałem” w powietrzu przez parę godzin, kręcąc się koło naszego Bikona, zanim oświetlili pole do lądowania).

Luki nielatania były wypełniane lekcjami angielskiego, metrologią, astro-nawigacją - namiary sextansem. Drugim ważnym dla nas był „linktrener” - latanie na przyrządach w „śleparu” - przeloty, lądowania na ZZ, VHF beam find, S.B.A., B.F., „RA” - Lorentz. W sumie na sztucznych przyrządach przypadało około 20 godzin. Na tym samym lotnisku 18. O.T.U. (Operation Training Unit) przeszkalały się też inne grupy takie, jak strzelcy pokładowi, radiotelegrafści i niewylaszowani piloci, jako bombardierzy i obserwatorzy. Spotykając się z nimi w kasynie prawie codziennie, zapoznawaliśmy się i dobierały się załogi.

Zadaniem drugiej fazy przeszkolenia (Oper. Exer. Bomb) były loty już z załogami do lotów bojowych, nawigacja, loty wysokościowe, strzelanie, bombardowanie i poligon na Penrose oraz początki latania z załogą w nocy. Po około 80 godzinach przeszkolenia pilota, załogę wysyłano do dywizjonu bojowego.



Samolot bombowy Wellington MK Ic

Nam przyszło uzupełnić nasz polski Dywizjon Bombowy 300 im. Ziemi Mazowieckiej, którego dowódcą był płk pil. inż. Wacław Makowski. Swinderby nie posiadało wtedy betonowych pasów startowych i do lądowania, a znajdowało się między Newark a Nottingham. Tutaj spotkałem Mietka Słomę. On i ja byliśmy tylko z Krakowa w tym warszawskim Dywizjonie, jako piloci w tym czasie, dlatego też od pierwszego dnia byliśmy nierozłączni. Mietek wyjechał dużo wcześniej przed upadkiem Francji do Anglii, ja natomiast 7 miesięcy po nim tak, że Mietek dołączył do Dywizjonu 300 z angielskiego squadronu, a tam latał na Fairie Batlach. Mieliśmy wspólny samochód, którym rozjeżdżaliśmy się w wolnym czasie po dancinach za dziewczynkami.

Według przepisów RAF-u pierwsze 2 - 3 loty operacyjne trzeba było wykonywać z doświadczoną już załogą, jako „drugi”, żeby „zakosztować ognia nad Niemcami”. Wypadło mi polecieć z załogą Piotra Nowakowskiego na Brest do Francji, gdzie bombardowaliśmy w porcie „Gneisnau” i „Sharnhorst”. Drugi lot miałem z Józkiem Kuflikiem na Bremę, a następne loty już ze swoją załogą.

Wszystkie loty operacyjne były w nocy, pojedynczo, na swoją rękę, trwały one od 5 do 7 godzin, zależnie od celu.

W lutym ukończyłem latanie z awansem na SGT. 13 kwietnia 1941 roku, jako 9-ta załoga, uzupełniliśmy 300 Dywizjon Bombowy w Swinderby. Po zrobieniu pół kolejki operacyjnych lotów nocnych nad Dusseldorfem, w dniu 12 czerwca 1941 roku oberwaliśmy od artylerii i prawy silnik przestał pracować na 17000 stóp. Nie było mowy o locie ekonomicznym, żeby trzymać bezpieczną szybkość samolotu, przy ciągłej utracie wysokości trzeba było co pewien czas dodawać gazu, co powodowało stały wzrost temperatury głowic silnika. Śmigło ustawione „w chorągiewkę” na uszkodzonym silniku, poprawka steru kierunkowego i słaba pogoda były ujmą lotu. Przeczuwaliśmy, że nie dolecimy, że trzeba będzie wodować. Przy utracie wysokości do około 2000 stóp przedni strzelec Wacław Weinberg oznajmił, że widzi świetlne bikony. Według oceny obserwatora mogliśmy być o jakieś 25 - 30 mil od Anglii (jak dowiedziałem się po wojnie - wg zapisów na stacji Dywizjonu, nasza pozycja geograficzna była ustalona, jako 5230N, 0300E). Staraliśmy się utrzymać wysokość, aby dolecieć do Anglii. Niestety, po ryzykownym dodaniu pełnego gazu z nadzieją, że dolecimy do brzegów, co da nam możliwość ratowania się spadochronem, jednak po chwili nastąpiły samozapłony, wybuch ognia w rejonie gaźnika, czego następstwem było wodowanie. Mając wystarczającą wysokość i czas na jetisowanie (wyrzucanie do morza niepotrzebnego balastu-przyp. autora), zapalenie reflektorów i wypuszczenie klap przy świetle księżyca, nastąpiło uderzenie o wodę.....bulgotanie w uszach, may-westka wyciągnęła mnie przez poprzecznie wyrzucone drzwi nad głową pilota. Pływałem i krzychałem o pomoc. Byłem koło lewego silnika z przodu płatu i nie miałem się za co chwycić. Zrobiło się ciemno, duża fala lawirowała ze mną tu i tam, ale jakoś szczęśliwie dopłynąłem do skrzydła, gdzie któryś z załogi pomógł mi wydostać się na kadłub. Popilem dobrze wody, ale cały czas zdawałem sobie sprawę, że żyję!

Dinghy - gumowa, okrągła łódka do napompowania pływała już na sznurku po prawej stronie kadłuba samolotu. Normalnie jest ona zwinięta (jak spadochron) i umieszczona w górnym opływie prawego silnika, ale przy użyciu bowdena wyskakuje automatycznie na zewnątrz i małe butelki ze sprężonym powietrzem napęlniają ją częściowo, a potem dopompowuje się ją ręczną pompą, która razem z

apteczką, prowiantem i słodką wodą znajduje się na dnie tej gumowej, 6-stopowej średnicy łodzi-pontonu.

Pomimo, że wodowanie było względne (nasza załoga miała przedtem w hangarze lekcje pokazową dla innych załóg), w ciemności nie zauważyliśmy, że w pontonie było nas tylko pięciu. Do dzisiaj nie wiemy, dlaczego nasz radiotelegrafista Zygmunt Chowański nie wydostał się z tonącego samolotu, będąc tak blisko kopułki astro, którą on, tylny strzelec i obserwator mieli się ratować.

„Wellington” normalnie utrzymuje się na wodzie około 5 minut, dłużej, jeżeli zbiorniki benzynowe są puste.

Po odcięciu sznura, który był przywiązany do samolotu, dinghy odplynęła z nami w ciemności. Gdy się rozwidniło zauważyłem na swoim zegarku z wybitym szkłem, że wodowanie było 3.20 am i że dwóch kolegów weszło do dinghy suchą nogą. Mnie zaczął dokuczać ból w lewej nodze - miałem ciętą ranę w okolicy łydki-golenia, która w czasie pobytu na dinghy „dała mi się we znaki”. Widocznie jak pływałem (butów nie miałem), skaleczyłem nogę o śmigło, które ma zazwyczaj ostrą krawędź natarcia. Po uratowaniu nas przez Niemców odleżałem 10 dni w szpitalu w Amsterdamie, bo groziło mi zakażenie.

Nie będę opisywał jak przeżyliśmy prawie dwie najdłuższe w moim życiu noce, jak prawie będąc rozpoznani przez angielski samolot wywiadowczy „Hudson”, straciliśmy nadzieję na powrót, ponieważ został on zestrzelony na naszych oczach przez dwa niemieckie myśliwce, jak dwa Wellingtony z naszego dywizjonu przelatywały nad nami i z powodu deszczowej pogody i niskich chmur nie zostaliśmy rozpoznani. Było mgliście i widoczność była ograniczona, jak dzieliliśmy się resztkami konserw i ostatnią kroplą słodkiej wody, będąc w stanie podgorączkowym.

Przytoczę opis naszej sytuacji wg relacji mojego kolegi Stanisława Winka, który brał udział w poszukiwaniach naszej załogi:

„Zawieźli mnie na lotnisko, z lotniska do cywilnego więzienia. Jak się później okazało to było miejsce, gdzie zbierali zestrzelonych lotników i jak mieli 30 - 40, to autobusem na stację kolejową i do Frankfurtu, gdzie był „interrogation camp”. Wchodząc do autobusu ktoś krzyknął „Stasiu! patrz się, a to jest Ludwik Maciej”. Okropnie się zdziwiłem, że on żyje, ale zaczęną od początku.

Po powrocie z Dusseldorfu albo Osnabruck (nie pamiętam skąd) na odprawie powiedzieli nam, że Macieja załoga nadawała SOS i lądowali na morzu, kilka kilometrów od brzegu. Po śniadaniu 2 - 3 samoloty były gotowe i poleciliśmy ich szukać. Kilka razy lataliśmy gdzie powinni być, ale nie mogliśmy ich znaleźć. Według W/Op. wysłał telegram do bazy, że tylko jeden silnik pracuje, tracą wysokość i nadawał SOS. Niemcy tak samo odbierali ten SOS i wiedzieli gdzie samolot lądował. Wysłali natychmiast swój, wylądował, wzięli Macieja załogę do niewoli za wyjątkiem W/Op. Maciej był pilotem w 2. plot w Krakowie”.

Szczęście w nieszczęściu - Niemcy po jakimś czasie przylali „hydroplan“ Blohn & Voss 138, który zabrał nas na pokład i do niewoli. Byliśmy jednymi z pierwszych polskich lotników w niewoli. Po wywłodowaniu w Amsterdamie, moich kolegów odwieziono do więzienia. Mnie zaś jak poprzednio wspomniałem zatrzymano w szpitalu na leczeniu nogi. Z samolotu dwaj żołnierze z Luftwaffe pomogli mi dojść do szpitala. Dostałem zastrzyk usypiający. Obudziłem się z zabandażowaną nogą na wyciągu w izolatce, w której również ktoś leżał. Na wieszaku wisiał mundur niemieckiego pilota w stopniu feldfebla (chorążego). Po przeczytaniu gazety podszedł do mnie i zapytał mnie „Sind sie Engländer”? Odpowiedziałem „nein”- nie, jestem Polakiem. Zadumał się, pokiwał głową i powiedział: „Na Polskę nie latałem... zacząłem nad Francją, jestem rezerwistą”. Holenderka na wózku codziennie przywoziła mu obfite jedzenie, którym zawsze się ze mną dzielił.

Po dwóch dniach byliśmy w dobrej komitywie; powiedział mi że nazywa się Franz Kuntz i że ma rodzinę w Dusseldorfie, że został zestrzelony przez angielski statek i na spadochronie wodował. Po kilku dniach serdecznej rozmowy pożegnał mnie uściskiem ręki i powiedział ty dzisiaj „tu”, a jutro ja „tam”. Trafiłem na wyjątkowo dobrego Niemca, dlatego ten szczegół opisuję. Muszę zaznaczyć, że Luftwaffe obchodziło się ze mną możliwie dobrze, chociaż cały czas byłem pilnowany, natomiast po przewiezieniu mnie do armii obchodzono się ze mną brutalnie, bo było to więzienie, gdzie mnie po raz pierwszy przesłuchiowano.

Po naszym nieszczęściu, w naszym Dywizjonie nastąpiła fala niepowodzeń, bo jak się dowiedziałem w tym więzieniu siedziały już trzy polskie załogi w oczekiwaniu na transport w głąb Niemiec, do Frankfurtu/Main na dalsze przesłuchiwanie przez Gestapo. Po jakimś czasie (straciłem rachubę - może po 2 tygodniach) razem z innymi, jak wspominałem, przewieziono mnie do Frankfurtu.

Na początku przesłuchań Gestapo chciało mnie zmusić różnymi metodami do wyjawienia tajemnic wojskowych, między innymi przez wypełnienia druków niby do Czerwonego Krzyża, trzymając mnie w tym czasie na zupce. Dostałem też solidne lanie. Bito mnie i kopano, (mimo, że byłem ranny), skutkiem czego do tej pory nie słyszę w ogóle na lewe ucho. Ponieważ cały czas tłumaczyłem się, że nie rozumiem po niemiecku, przysłali do mnie szeregowca, który powiedział mi „jesteś ze Zbąszynia, bratku wszystko będziesz godał, my was tam wszystkich Polaków z Anglii wychwytomy i gestapo sie wami zaopiekuje”. Odpowiedziałem mu na to:

„Uratowaliście mi życie, więc możecie zrobić ze mną, co chcecie”, a on na to: „nie bądź taki morowy, bo jak sie Gestapo za ciebie weźmie to będziesz i tak wszystko godał”.

Po jakimś czasie wypełnili sami papiery do Czerwonego Krzyża, a mnie przetransportowano do obozu, w którym mogło być ponad 2000 ludzi z różnej angielskiej broni. Mojej załogi tutaj nie było, natomiast naszych Polaków było tu 9-ciu, ale nie na długo, bo za kilka dni tylko Polaków wywołali i powiedzieli ze zabierają nas do innego Kampu. Dosyć zagadkowo to dla nas wyglądało, dlaczego tylko nas Polaków. Jeden z naszych powiedział: „Koniec z nami - jedziemy na rozstrzał!”.

Po stacjach kolejowych zorientowaliśmy się, że jedziemy na wschód. Po całodziennej podróży z przesiadkami, dojechaliśmy do Turynii, do miejscowości Bad Sulza, gdzie był obóz IXC z jeńcami kalekami, wziętymi do niewoli. Tu otrzymałem numer niewolnika 39140.

Obóz ten był zasadniczo dla żołnierzy i podoficerów armii brytyjskiej wziętych do niewoli pod Dunkierką. Wyżywienie było marne, na szczęście pomogły nam przetrwać paczki Czerwonego Krzyża, które otrzymywaliśmy co pewien czas. Warunki życia w tym obozie nie były

przychylne. W barakach wegetowało za dużo jeńców. Trzypiętrowe prycze z siennikami wypchanymi papierowymi sznurkami plus dwa zawieszone koce były naszym posłaniem. Nasze buty wymieniono nam na holenderskie kolki drewniane.



Jeńcy Stalagu Luft III z Żagania. Jeniec nr 39140 Ludwik Maciej, drugi z lewej w II rzędzie

W lecie 1942 roku przeniesiono cały personel lotniczy do Stalag Luft III, który był zbudowany w miejscu po wyrębie sosnowego lasu koło Sagan - obecnie Żagań. Baraki były tu drewniane, prycze dwupiętrowe, na końcu każdego baraku były umywalnie. Niestety znacznie pogorszyło się wyżywienie. Ja uzupełniałem go gotowanymi obierkami z kartofli wyciąganymi ze śmietnika i czasem zupą z kwiatów akacji, która rosła koło naszego 44 baraku. Kilka prób ucieczek z obozu skończyło się śmiercią. W czerwcu 1943 roku wszyscy podoficerowie za wyjątkiem małej grupki zostali przeniesieni do obozu Stalag Luft IV znajdującego się gdzieś koło Kłajpedy. W liczbie tych kilku w obozie między innymi pozostali: ja, Michał Offierski, Alek Franczak, Stefan Mucha, Gustek Watolski, Bruno Biliński i Eryk Dębkowski, jako chory, później był odwieziony do szpitala. Dlaczego nas Niemcy zatrzymali w tym obozie nie wiadomo? Przypuszczam, że

było to związane z propozycjami Niemców (kilkakrotnie byłem wzywany w tej sprawie do Komendantury), abym jako Ślązak przeszedł na ich stronę. Z końcem sierpnia 1943 roku przenieśli nas sześciu podoficerów, drogą wyjątku, do nowego obozu oficerskiego Stalag Luft III. Było tam kilkanaście baraków, jeden był przeznaczony tylko dla polskich oficerów. Przy końcu baraku zarezerwowany był pokój dla nas. Najwyższy stopniem oficerskim był W/Com. Stefan Janus i płk pilot Szczepan Ścibior, niesłusznie skazany na karę śmierci, rozstrzelany po powrocie do Polski przez komunistów 7 sierpnia 1952 roku o godz. 20.30. Tu spotkałem elitę naszych lotników, którzy dostali się z Anglii do niewoli.

Byliśmy też świadkami ucieczki przez tunel, kiedy w marcu 1944 roku ponad 80 oficerów wydostało się z obozu, w tym 5-ciu oficerów polskich (opisane w książce „Het Great Escape”).

W międzyczasie Eryk Dębowski zachorował i został przeniesiony do szpitala. Nasza szóstka, jako podoficerowie została z końcem lipca skierowana do Stalag Luft VII Bankau (Bąków) na zachód od Częstochowy. Obóz ten zastaliśmy w budowie i spaliliśmy pod namiotami. Byliśmy tam kilka tygodni zanim Niemcy postanowili nas połączyć ze starymi jeńcami, przedtem przeniesionymi spod Kłajpedy.

Przy dobrej komitywie z eskortą nas sześciu ostatecznie bez trudności, dotarło do obozu Stalag Luft IV Gross Tischau, obecnie Tychowo, który był od stacji kolejowej oddalony około 2 km. Tutaj zaczęły się szykany. Po ściślejszej rewizji i odebraniu nam własnych rzeczy zaprowadzono nas do baraku głównego obozu. Po spotkaniu się z kolegami, których „Niemiaszki” ewakuowali przedtem okrętem - węglarką z Kłajpedy przed posuwającym się ruskim frontem, dowiedziałem się o okrutnym traktowaniu naszych jeńców przez marynarzy niemieckich, którzy biciem zmuszali do biegu z tobołami w reku, przeganiając ich bagnetami cały czas od stacji do obozu. Dołączyły też do nas resztki załóg, które latały z Włoch na pomoc Warszawie. Pod koniec roku 1944 wiadomości z obu frontów były zadawalające. Kiedy zaczęła się wschodnia ofensywa, nastąpiła ewakuacja naszego obozu. Początkiem lutego 1945 r. nastąpił 3-miesięczny marsz wzdłuż brzegu Morza Bałtyckiego w kierunku na Kołobrzeg, Trzebiatów,

Kamień Pomorski, Wolin, Międzywodzie, Świnoujście, Usedom, Anklam, Teterow, Schwerin, Boizen, Luneburg do Celle.

Kilometrowa kolumna brudnych, schorowanych, głodnych jeńców, pod uzbrojoną eskortą szkopów, posuwała się żółtym krokiem, ostatnimi siłami na zachód, z nadzieją dnia oswobodzenia. Jakie niewygody, co w tym 3 - miesięcznym marszu człowiek mógł wytrzymać, tylko ten wie, kto to przeżywał w tym czasie. Przytoczę szczegół, kiedy naprawdę byłem głodny, chleba nie było, głównym pożywieniem były kartofle, brukiew i makuchy:

Byliśmy stłoczeni w stodole, kiedy nastąpił nocny atak naszych „Mosquitow” (pomyłkowo - w mniemaniu, że my to Niemcy). Stodoła się zapaliła, jeńcy rozbiegli się po całej miejscowości - ja przypadkiem znalazłem się na podwórku hodowli świń. Było zimno - świtało. Byłem głodny, zobaczyłem przymarznięte niedojady na korytach świń. Bez namysłu odbiłem je kamieniem i położyłem na worku po cemencie, zacząłem chciwie jeść. Następstwem tego w dalszym marszu był ból żołądka i biegunka, bez papieru.

W małej miejscowości Lutov, w dniu 5 maja 1945 r. zostaliśmy oswobodzeni przez angielski patrol. Powiedziano nam żeby dostać się do miejscowości Eshede, gdzie było lądowisko, skąd „Dakoty” zabierały, grupkami wszystkich jeńców do Brukseli. Tam w szpitalu, po spaleniu wszystkich naszych rzeczy, po wykąpaniu się, po weryfikacji i po oględzinach lekarskich, przy dobrym samopoczuciu, oczekiwaliśmy na dalszy lot do Anglii. Do szpitala RAF - u w Cosford przylecieliśmy „Lancasterami”. Tutaj zakończył się mój ciężki okres przeżyć wojennych.

Lot na Dusseldorf 11 - 12czerwca 1941 r.

„Wellington MK IC”

Załoga 5666BH – H

F/o Sędzik Stanisław

F/o Sojka Walerian

SGT Kruk-Szuster Stanisław

SGT Chowański Zygmunt

SGT Weimberg Wacław

SGT Ludwik Maciej

Ludwik Maciej KW, VM

Ex Pilot Dyw. 300

W/O Royal/Polish Air Force

1135w 22nd St, San Pedro

California, 90731-4926 USA

Tel. 1-310-833-6557

San Pedro, marzec 2003 r.

Wspomnienia te, to znany w środowisku kombatanatów lotniczych, list Ludwika Macieja do swojego przyjaciela mjr. pil. Antoniego Tomiczka, pilota Polskich Sił Powietrznych w Anglii, który po powrocie do kraju w 1947 roku zamieszkał w rodzinnej Pstrążnej k/Rybnika, gdzie zmarł 19 listopada 2013 roku, w wieku 98 lat (treść listu zamieszczona była w magazynie lotniczym „Gapa” nr 10).

Wspomnienia uzupełnił syn Sylwester Andrzej Maciej

Po leczeniu w szpitalu RAF-u Ludwik Maciej pozostał w Anglii i zamieszkał w miejscowości Lincoln. Wkrótce w Blackpool poznał panią Janinę Gwizdak, późniejszą żonę.

Tutaj, chociaż w kilku słowach, mimo, że jest to opowieść o ojcu, muszę wspomnieć naszą mamę, ponieważ był to wspaniały człowiek, a po jej śmierci ojciec powtarzał, że zawsze byli, ciągle są i razem pozostaną. Poznali się już po wojnie. Mama była pracownikiem Służby Naziemnej Polskiego

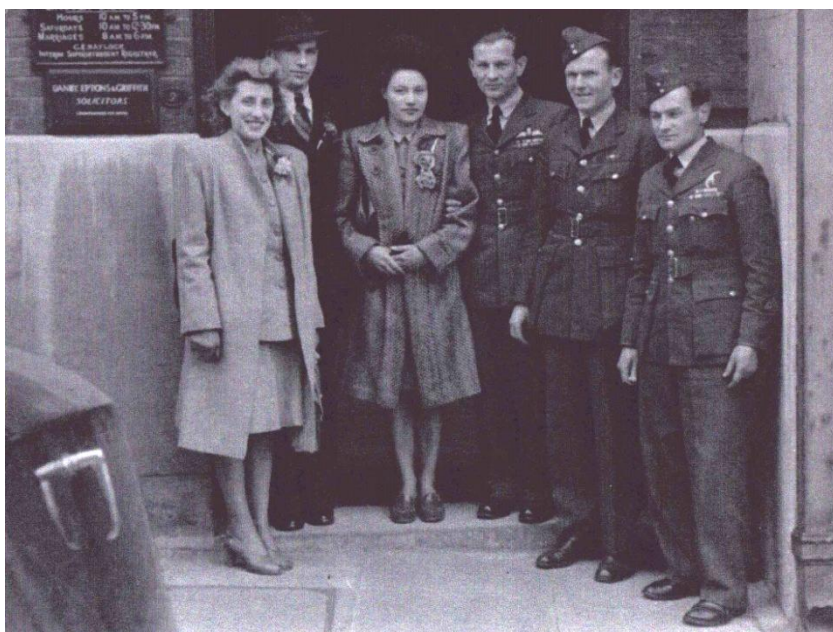


Ludwik Maciej w
1946 roku



Oświadczyły Ludwika Macieja Janinie Gwizdak

Lotnictwa w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie, gdzie trafiła z głębi ZSRR, w wyniku umowy podpisanej przez generała Władysława Sikorskiego. Urodziła się w osadzie Puzieniewicze, koło wsi Turzec niedaleko Nowogródka, w obwodzie grodzieńskim (dzisiaj Białoruś), a dzięki wspomnianej umowie, wraz z rodziną, poprzez Palestynę, dotarli do Wielkiej Brytanii, gdzie sama natychmiast zgłosiła się do Polskich Sił Zbrojnych i przeszła pomyślnie pełne wyszkolenie rekruckie. Ojciec zobaczył ją po raz pierwszy w komendanturze bazy i wtedy serce mocniej zabiło, ale pierwsze próby nawiązania kontaktu były nieudane. Dopiero narzeczona jego kolegi, ubolewając nad samotnością ojca, zaprosiła na kolejny piknik swoją koleżankę, którą okazała się właśnie ta jedyna dziewczyna. Poznali się wtedy bliżej, długo rozmawiali i w efekcie tego, 14 kwietnia 1946 roku wzięli ślub i razem zamieszkali w Lincoln.



Ślub Ludwika Macieja z Janiną Gwizdak w Lincoln, w 1947 roku

W styczniu 1947 roku Ludwik Maciej został zdemobilizowany z Polskich Sił Powietrznych, a 1 grudnia 1947 roku urodził się w Didington, w Anglii pierwszy syn, Sylwester Andrzej Maciej.



Ludwik Maciej w komendanturze PRC, pierwszy z lewej

Do 1949 roku pracował w administracji PRC, (Polish Resettlement Corps - Polski Korpus Przysposobienia i Rozmieszczenia), w sekcji „Repatriacja do Polski”. W tym też czasie rozpoczął i ukończył 9-cio miesięczny kurs spawaczy w Barrow in Furness na koszt Brytyjskiego Rządu.

Krótko po ukończeniu kursu, 10 stycznia 1949 roku cała rodzina wyemigrowała do Argentyny. Wypłynęliśmy z Portu Tilbury (Londyn) statkiem flagi angielskiej „Royal Mail Line”, nazwanym „Highland Princess”. Do stolicy Argentyny, Buenos Aires przybyliśmy 6 lutego 1949 roku i zamieszkaliśmy w Hotelu Emigracyjnym w Darsena Norte. Po krótkim czasie, przenieśliśmy się do miejscowości Ramos Mejia i zamieszkaliśmy przy ulicy Juramento, na przedmieściach stolicy Buenos Aires. Później, przenieśliśmy się do miejscowości Platanos, między ulicami Diagonal C i Antonio Savini, 32 km od stolicy Buenos Aires. Ludwik Maciej pracował jako spawacz w elektrowni Dock Sud i w Campana. 16 sierpnia 1950 roku w szpitalu imienia Hospital Alvear w Buenos Aires urodził się drugi syn Ludwika Macieja, Luis Martin Maciej. Ponownie przeprowadziliśmy się do innego miejsca w Platanos, między ulicami Calle 40 i Republica de Italia. W 1955 roku ma miejsce następną przeprowadzka do miej-

scowosci Quilmes, na ulicę 1 ro de Mayo 911 (25 km od stolicy Buenos Aires). W tym samym roku kolejna przeprowadzka z Quilmes do miejscowości Cordoba (721 km na północny zachód) w związku z nową pracą Ludwika Macieja w amerykańskiej firmie IKA (Industria Kaiser Argentina), producenta samochodów osobowych. Mieszkaliśmy w hotelu o nazwie „Hotel Gallerano”. W 1957 roku ponownie wróciliśmy do Quilmes, gdzie Ludwik Maciej pracował jako spawacz, na północy Argentyny w prowincji Salta (1500 km) oraz na południu w miejscowości San Carlos de Bariloche (1600 km).



Przed domem w Argentynie - Mayo 911, Quilmes, 16 maja 1960 r.

Po cyklu tak wielu przeprowadzek rodzina podejmuje decyzję o ponownej emigracji i 6 marca 1961 roku wyjeżdża, tym razem do USA, do miejscowości Buffalo w stanie Nowy Jork. Początkowo Ludwik Maciej podejmuje pracę nie w swoim zawodzie, jako pracownik wykończeń stolarskich (oklejał obrzeża blatów stołów). Nie była to praca stała, tylko na umowę w okresie od marca do sierpnia 1961 roku. Następnie znowu przeprowadzka z Buffalo, aż do San Pedro w Kalifornii. Podróżowaliśmy samochodem z przyczepą, przejeżdżając 11 Stanów i 4000 km przez całe Stany Zjednoczone słynną drogą „Route 66”. Po 8 dniach wycieczki przyjechaliśmy do San Pe-

dro w połowie sierpnia 1961 roku, gdzie prawie w tym samym dniu Ludwik Maciej dostał pracę, tym razem już w swoim zawodzie, jako spawacz w stoczni Todd Shiyards Corporation oraz mieszkanie w wynajętym domu pod adresem 539 West 21ST Street, San Pedro. Po dwóch latach wynajmowania mieszkania, pod koniec sierpnia 1963 roku, przenieśliśmy się ostatecznie do własnego domu, pod adresem 1135 West 22nd Street, o jedną ulicę dalej, ale „pod górkę”.



Ludwik Maciej ze swoim synem Sylwestrem Andrzejem przed własnym domem w San Pedro, styczeń 1971 rok

Ludwik Maciej przeszedł na emeryturę w 1977 roku, w wieku 62 lat. Pracował w tym czasie nieprzerwanie w firmach: Stocznia Todd Shipyards, Rafinerie Texaco, Atlantic Richfield i Baza Amerykańskiej Marynarki Wojennej w Long Beach. Po przejściu na emeryturę spędzał wolny czas odwiedzając znajomych i kolegów na zjazdach lotniczych w Kanadzie, Detroit, Nowym Jorku, Londynie i ostatnim swoim zjeździe, w 1992 roku, w Dęblinie. Dużo wolnego czasu przeznaczał również na zwiedzanie turystyczne Argentyny, Kanady, Anglii, Polski i Afryki Południowej (RPA).

Rok 1999 jest rokiem przygnębienia i wielkiego smutku. Po długiej walce z ciężką chorobą nowotworową, 20 maja, zmarła żona Ludwika Macieja św. pamięci Janina Maciej, nieodłączna towarzysząca i wierny przyjaciel w jego trudnej drodze życiowej.

Ludwik Maciej kochał wędkowanie w Oceanie Spokojnym u wybrzeży Kalifornii oraz latanie samolotem z młodszym synem Luisem, który mieszka w niedalekim Lakewood.

Ludwik Maciej zmarł 12 marca 2007 roku, w swoim domu w San Pedro, w stanie Kalifornia, w USA.

Był i pozostanie członkiem tzw. Klubu „Złotej Rybki”, za wodowanie samolotem po zestrzeleniu w czasie lotu bojowego.



Synowie Ludwika Macieja



Starszy syn Ludwika Macieja **Sylwester Andrzej Maciej** mieszka w Droitwich, w hrabstwie Worcestershire w Anglii. Jest inżynierem technicznym, ukończył studia na uniwersytecie w Portsmouth w specjalizacji projektowanie urządzeń mechanicznych oraz kolejno na uniwersytecie w Los Angeles w specjalizacji kierownictwo i organizacja oraz analizy biznesowe. Założył i prowadzi własną firmę dystrybucji, montażu i serwisu urządzeń AGD. Do Polski przyjeżdżał już w okresie studiów i w dalszym ciągu bardzo często odwiedza kraj ojczysty swojego ojca oraz utrzymuje stały kontakt z mieszkającą tu jeszcze rodziną. Od wielu lat zainteresowany jest „korzeniami” swojej rodziny i prowadzi intensywne poszukiwania pochodzenia swoich przodków. W Anglii uzyskał uprawnienia tłumacza języka polskiego.



Młodszy syn Ludwika Macieja **Luis Martin Maciej** mieszka na stałe w Lakewood w Kalifornii w Stanach Zjednoczonych. Pan Luis Martin Maciej jest inżynierem w specjalizacji motoryzacyjnej. Zajmuje się serwisem oraz konstrukcją pojazdów samochodowych dla różnych firm motoryzacyjnych, jak również był wykładowcą zagadnień motoryzacyjnych na

uniwersytecie. Jednak głównym celem pana Luisa było pójść w ślady ojca i zostać pilotem zawodowym. Licencję pilota prywatnego otrzymał już w 1986 roku, jednak licencja pilota zawodowego, która była jego głównym celem, to sprawa o wiele trudniejsza. Po latach szkoleń i ćwiczeń udało się w 2011 roku cel ten osiągnąć z jednoczesnym certyfikatem instruktora lotniczego urządzeń naziemnych. Ostatecznym celem pana Luisa jest zdobycie licencji instruktora lotniczego pilotów w powietrzu. Pan Luis Martin Maciej bardzo często przyjeżdża do Polski, do rodzinnego miasta swojego ojca. Jego żoną jest Polka pochodząca z Czechowic-Dziedzic.

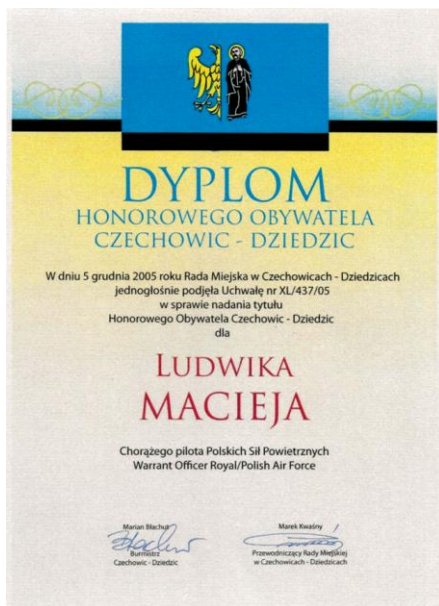
Obaj synowie pana Ludwika Macieja, mimo że urodzili się poza granicami Polski, bardzo dobrze mówią po polsku.

Honorowy Obywatel

W dniu 5 grudnia 2005 r. Rada Miejska w Czechowicach-Dziedzicach jednogłośnie podjęła Uchwałę nr XL/437/05 W sprawie nadania tytułu Honorowego Obywatela Czechowic-Dziedzic chorążemu pilotowi Ludwikowi MACIEJOWI

Nadając Mu tytuł Honorowego Obywatela Czechowic-Dziedzic Rada Miejska w osobie Ludwika Macieja - chorążego pilota Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, Warrant Officer Royal/Polish Air Force - honoruje tych wszystkich, którzy nie doszli do końca drogi.

Uchwała nr XXXV/300/01 w sprawie regulaminu nadawania Honorowego Obywatelstwa Czechowic-Dziedzic została ustanowiona 22 maja 2001 roku. Tytuł Honorowego Obywatela Czechowic-



Dziedzic jest zaszczytnym wyróżnieniem i może być nadawany osobom szczególnie zasłużonym dla gminy Czechowice-Dziedzice. Honorowy Obywatel otrzymuje dyplom nadania tytułu oraz odznakę z herbem miasta, wręczaną z okazji Święta Narodowego bądź Dni Czechowic-Dziedzic.

Nazwisko Honorowego Obywatela Czechowic-Dziedzic zostaje wpisane do księgi pamiątkowej.

**Uchwała Nr XL/437/05
Rady Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach**

z dnia 5 grudnia 2005 r.

w sprawie nadania Honorowego Obywatelstwa Czechowic-Dziedzic.

Na podstawie art.18 ust. 2 pkt 14 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz.1591 ze zm.) oraz § 1 załącznika do uchwały Nr XXXVI/300/01 Rady Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach z dnia 22 maja 2001 r. w sprawie uchwalenia regulaminu nadawania honorowego obywatelstwa Czechowic-Dziedzic, w uznaniu zasług dla gminy Czechowice-Dziedzice, na wniosek Przewodniczącego Rady Miejskiej

**Rada Miejska w Czechowicach-Dziedzicach
uchwała :**

- § 1.** 1. Nadaje się Honorowe Obywatelstwo Czechowic-Dziedzic Panu Ludwikowi Maciejowi.
2. Okoliczności uzasadniające przyznanie honorowego obywatelstwa zawarte są we wniosku Przewodniczącego Rady Miejskiej stanowiącym integralną część uchwały.
- § 2.** Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi.
- § 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady Miejskiej

Marek Dopierała

Uhonorowany tym tytułem chorąży pilot Ludwik Maciej zawsze twardo stąpał po ziemi, ale też odważnie pruł powietrze na wszystkich wysokościach. Skutecznie walczył z burzliwymi falami Kanału La Manche. Jego stalowo-szary mundur zdobią od lat liczne odznaczenia. Najwyżej cenił trzykrotnie nadany Mu Krzyż Walecznych i Order Wojenny Virtuti Militari - najwyższe odznaczenie za wybitne czyny połączone z odwagą i ofiarnością na polu Walki. Odznaczony jest także medalami i orderami „Za Wierność i Oddanie Krajowi Ojczystemu”.

Urodził się 16 maja 1915 roku, w najpiękniejszym zakątku na ziemi - jak sam zawsze utrzymywał - w słomą krytej chacie w Dziezdicach przy ulicy Piasta 79.

Ludwik Maciej był pilotem Dywizjonu Bombowego 300 W/O Royal/Polish Air Force. Litery kodowe dywizjonu - BH piloci tłumaczyli sobie żartobliwie, jako nakazanie „bij Hitlera”. Ta jedna z najlepszych jednostek utworzona została 01.07.1940 roku w Bramcote. Pierwszy rozkaz dzienny - 23.08.1940 roku. Gotowość operacyjna - 12.09.1940 roku, Swinderby. Do głównych operacji tego „Maciejowego” dywizjonu należały ataki na niemiecką flotę inwazyjną we Francji i podczas ofensywy przez Kanał La Manche, bitwy o Ruhrę, Hamburg, Berlin, udział w Bitwie Normandzkiej oraz niszczenie latających rakiet V.



Orzeł Polskich
Sił Zbrojnych

Odnaka
300 Dywizjonu
Bojowego

Ostatnie zadanie bombowe Dywizjonu Bombowego 300 im. Ziemi Mazowieckiej wykonano 25.04.1945 roku. Celem było Berchtesg-

den, siedziba Hitlera w Alpach Bawarskich. Rozwiązanie dywizjonu nastąpiło 02.01.1947 roku w Faldingworth.

Polscy piloci i członkowie załóg lotniczych zabici w II Wojnie Światowej spoczywają na stu trzydziestu cmentarzach w Wielkiej Brytanii - od wzniesień Devonu po pogórze Szkocji.

Najwięcej Polaków - w większości załóg bombowych - pochowano na cmentarzu w miasteczku Newark-upon-Trent w Nottinghamshire. Nad ich grobami stoi duży kamienny krzyż z wyrytym polskimi słowami **Za wolność**. Z drugiej strony krzyża widnieje cytat ze św. Pawła, stanowiący credo blisko dwóch tysięcy polskich lotników, którzy oddali swoje życie walcząc pod brytyjską komendą w II Wojnie Światowej: „*Walczyłem o dobra sprawę, w biegu wytrwałem do końca, dochowałem wiary*”.



Pamiątkowy medal
Ludwikowi Maciejowi
Honorowemu Obywatelowi
Czechowic-Dziedzic



Złota Odznaka
„Honorowy Obywatel
Czechowic-Dziedzic”

Program uroczystości

1. Uroczysta msza św. w kościele pw. NMP Wspomożenia Wiernych w Czechowicach-Dziedzicach
2. Przejście z kościoła na cmentarz parafialny, do grobu rodzinnego Maciejów
3. Otwarcie uroczystości
4. Uroczyste odsłonięcie zrekonstruowanej tablicy nagrobnej grobu Maciejów
5. Krótki rys historyczny życia i walki na frontach II wojny światowej chor. pilota Ludwika Macieja
6. Zakończenie uroczystości