

JAN LUCJAN KOCHANOWSKI
HERBU KORWIN

SZTAUER Z LUBELSKIEJ WIOSKI

LEGENDA NOSTALGIĄ MALOWANA,
CZYLI EPITAFIUM DLA PEWNEJ EPOKI

KSIĄŻKA ZOSTAŁA WYDANA Z INCJATYWY
STOWARZYSZENIA EKSPERTÓW MORSKICH W SZCZECINIE.

≈MEA≈

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH
MARITIME EXPERTS ASSOCIATION
POLAND - SZCZECIN

Wydanie książki zostało umożliwione dzięki hojności organizacji:

Pro Publico Mare

Akademii Morskiej w Szczecinie

Euroafrica- Szczecin

Stowarzyszenia Ekspertów Morskich w Szczecinie

Oraz osób:

Prof. Dr.Hab.Zofii Józwiak

Prof. Dr.Hab.Czesławy Christowej

Prof.Dr.Hab. Wiesława Galora

Kpt.ż.w. Wiktora Czappa- Prezesa Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej

Kpt.ż.w. Jerzego Kabacińskiego

Kpt.ż.w. Jerzego Litwińskiego

Dr. Wojciecha Milke

Do grona darczyńców dołączyć należy osoby które na własne życzenie pragną pozostać w cieniu.

Im wszystkim w imieniu Autora składamy serdeczne podziękowania.



KSIĄŻKA ZOSTAŁA WYDANA POD PATRONATEM PREZYDENTA MIASTA SZCZECINA



Prezydent Miasta Szczecin
Piotr Krzystek
pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin
tel. +4891 42 45 204, fax +4891 42 45 855
prezydent@um.szczecin.pl • www.szczecin.eu

Szczecin, 09.02.2010 r.

Pan
Kpt. ż.w. Andrzej Kryżan
Prezes
Stowarzyszenia Ekspertów Morskich

Z zaszczytem obejmuję honorowym Patronatem Prezydenta Miasta książkę autorstwa Jana Kochanowskiego pt. „Sztauer z lubelskiej wioski”.

Biografia jednego z twórców polskiej gospodarki morskiej regionu dokumentująca wydarzenia z powojennej historii Szczecina, tworzenia szkolnictwa morskiego, burzliwych lat transformacji ustrojowej widziane poprzez perspektywę osobistych doświadczeń to wartościowa pozycja wśród tych poświęconych naszemu Miastu.

Wierzę, że książka stanie się dla wielu zwłaszcza młodych czytelników inspiracją do realizacji marzeń, a maksyma życiowa Jana Kochanowskiego „chcieć to móc” pozwoli uwierzyć im we własne możliwości.

Życząc satysfakcji i zadowolenia z pracy zawodowej oraz sukcesu w realizacji zamierzonych działań, łączę wyrazy szacunku.

Piotr Krzystek





Akademia Morska w Szczecinie

Akademia Morska w Szczecinie jest uczelnią kształcącą profesjonalistów, którzy z powodzeniem znajdują zatrudnienie na morzu i lądzie. Nasi absolwenci są doskonale przygotowani do wymogów rynku pracy - dobrze mówią po angielsku i mają nowoczesną wiedzę techniczną.

Akademia Morska w Szczecinie to szkoła wyższa o dużym dorobku naukowym i znaczącym wkładzie w rozwój regionu.

Stale prowadzi badania naukowe oraz współpracuje z ośrodkami naukowymi w kraju i zagranicą.

Uczelnia dysponuje doskonale wyposażoną bazą laboratoryjną, symulatorami i własnym statkiem naukowo-badawczym.

Ośrodki szkoleniowe Akademii Morskiej w Szczecinie i Świnoujściu organizują kursy specjalistyczne dla kadr morskich, ze szczególnym uwzględnieniem transportu drogą wodną i bezpieczeństwa na statku.

ul. Wały Chrobrego 1-2

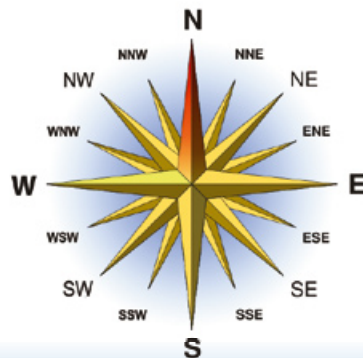
70-500 Szczecin

tel. 91 48 09 400

www.am.szczecin.pl

POLSTEAM

Quality and tradition
in marine transport



Polska Żegluga Morska – POLSTEAM
www.polsteam.com.pl

Polska Żegluga Morska

Pl. Rodła 8

Phone: +48 91 3594 333

E-mail: pzmmanagement@polsteam.com.pl

Ships Management Division

Phone: +48 91 3594 707

E-mail: zef@polsteam.com.pl

◀EuroAfrica▶

LINIE ŻEGLUGOWE

20 LAT MORSKIEJ PRZYGODY





Fundacja **Pro Publico Mare** została powołana w 2003 roku przez podmioty Grupy PŻM. Jej głównym celem jest inspirowanie działań na rzecz morskiej racji stanu, polskiej żeglugi oraz szkolnictwa morskiego. Fundacja wspiera działalność stowarzyszeń, organizacji społecznych i młodzieżowych, placówek naukowych i szkolnych, placówek służby zdrowia, kultury i sportu oraz osób indywidualnych, związanych ze środowiskiem ludzi morza.

Plac Rodła 8, 70-419 SZCZECIN

JAN LUCJAN KOCHANOWSKI
HERBU KORWIN



SZTAUER Z LUBELSKIEJ WIOSKI

LEGENDA NOSTALGIĄ MALOWANA,
CZYLI EPITAFIUM DLA PEWNEJ EPOKI

SZCZECIN 2005-2010

Okładka : Katarzyna Wielgosz

Grafika : Andrzej Kryżan

Redakcja : Andrzej Kryżan

Korekta : Andrzej Kryżan

Copyright:

ISBN

Druk i wydawca

Archiwalne zdjęcia stron miesięcznika Morze udostępnione zostały przez firmę Magemar oraz Książnicę Pomorską. Zdjęcia dotyczące wydarzeń z życia autora pochodzą z jego prywatnych zbiorów.

Zdjęcia z Zebrania Otwartego Stowarzyszenia Ekspertów Morskich wykonane zostały przez Kpt.ż.w. Jerzego Litwińskiego

PODZIĘKOWANIA

Serdecznie dziękuję Małgosi Ciosmak za to, że w chwilach zwątpienia zainspirowała mnie do kontynuowania pisania i do-kończenia moich wspomnień, a pani Danusi Sabale za to, że bez-interesownie podjęła się korekty tego, co popełniłem. To dzięki niej nie muszę się już rumienić przy tych, którzy czytali, czytają lub będą czytali „Sztauera z lubelskiej wioski”.

W XXXV edycji konkursu literackiego „Dzieje Szczecińskich Rodzin” zorganizowanego przez Szczecińskie Towarzystwo Kul-tury, dnia 24 czerwca 2005 roku za „Sztauera z lubelskiej wio-ski” autor otrzymał I nagrodę w dziale monografii instytucji..

*Małgosi, Dorotce, Mikołajowi,
Masiowi, Ewuni i Heniutkowi
poświęcam*

Spis treści

PODZIĘKOWANIA	6
SŁOWO WSTĘPNE	7
PROLOG	13
KOCIĘCE LATA	17
CZAS DORASTANIA	28
KU MORZU	64
EKSPERTEM BYĆ	73
W LUDOWYM WOJSKU I PÓŻNIEJ	90
U SZCZECIŃSKIEGO ARMATORA	104
JESTEM EKSPERTEM – PIERWSZA EKSPERTYZA	119
ZLECENIODAWCY I ZLECENIA	130
EKSPERCKIE APANAŻE	136
„ROZRYWKI”	143
MEWY I „MEWKI”	148
WYKĄPAĆ EKSPERTA	165
DUMNY „HIDALGO”, WESOŁEK COLLINS I INNI	184
POD BANDERĄ Z SIERPEM I MŁOTEM	201
POŻAR NA MOTOROWCU „JON”	223
SIERPIEŃ ’80, GRUDZIEŃ ’81 I WCZEŚNIEJ	233
STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH „MEA”	246
ZAKOŃCZENIE	259
POST SCRIPTUM	263

SŁOWO WSTĘPNE

Profesor Dr hab. Kpt.ż.w. Aleksander Walczak

Dostałem od Janka Kochanowskiego maszynopis Jego książki „Sztauer z lubelskiej wioski”. Na kilka dni zostaliśmy sami: książka, okulary i ja. Zagłębiłem się w treść obszernego pamiętnika – życia jednego człowieka. Wszystko to na tle wydarzeń historii naszego kraju – ostatniego wieku. Zawiera ona bogactwo faktów, osobistych przemyśleń, doznań i refleksji.

Autor, syn ziemianina na emeryturze, chwyta za pióro w mocno dojrzałym wieku. Zakres treści książki stanowią jego osobiste losy od dzieciństwa do czasów współczesnych, I dekady XXI wieku.

Urodzony daleko od morza w dniu 26 lipca 1928 w majątku ziemskim Kępa, w pobliżu rodzinnego dworu w Łopienniku na ziemi lubelskiej.

Na chrzcinach otrzymał imiona Jan Lucjan przed nazwiskiem Kochanowski. Często brano go za potomka rodu Jana z Czarnolasu, co było nie możliwe, gdyż poeta nie miał syna tylko córki.

Dzieciństwo miał szczęśliwe, które z nostalgią i wzruszeniem wspomina w książce. Gdy czyta się jej pierwsze rozdziały widzi się obraz ukwieconych łąk, łany falujących zbóż, zieleń lasów, nurty czystych rzek oraz tafle rybnych stawów. Przepiękny sielski widok utrwalony przez Autora. Czuję się także ciepłą atmosferę rodzinnego dworu, którego zręby kryją tradycje pokoleń.

Janek, wrażliwe dziecko, chłonnął opowieści o patriotycznych dziejach rodu, o powstaniach narodowych, walkach i zesłaniach. Czulem i przeżywałem głęboko jego relacje, rozumiejąc go doskonale, albowiem jestem też z tego pokolenia, które żyło w tych skomplikowanych okresach naszego kraju: II RP, podczas hitlerowskiej okupacji, w PRL oraz w II Rzeczypospolitej.

Przeszedł on osiemdziesięcioletnią drogę życia, na której spotkał więcej przeszkód niż wygodnej nawierzchni. Po radosnych i beztrudnych latach dzieciństwa wszedł w ponury okres okupacji, który wtargnął brutalnie w jego rodzinne strony. Dzielił los z innymi, biedę i ciągły strach o życie swoje i najbliższych. Obserwował przemoc, ludzkie tragedie, często kończące się zagładą całych osad i wiosek oraz śmiercią ich mieszkańców.

Ocierał się o działalność konspiracyjną, tworzenia podstaw do zbrojnego zrywu narodowego Armii Krajowej.

Po tym marazmie nastąpił powojenny czas, który nie stanowił dla Jego rodziny wymarzonego dnia wyzwolenia. Był tylko zmianą form przemocy: parcelacją majątku i skazaniem ich właścicieli na tułaczy los w poszukiwaniu nowego miejsca zamieszkania i pracy.

Młody Janek w dziecięcych i młodzieńczych latach do chwili opuszczenia rodzinnych stron w sierpniu 1944 roku miał intensywne okresy zainteresowań świa-

tem. Początkowe fascynacje indiańską literaturą May'a zastąpił wybór powieści: Kraszewskiego, Sienkiewicza, Gąsiorowskiego i innych z tysięcy woluminów dworskiej biblioteki o historii dziejów ojczystych. Dorastając dotarł do pozycji podróżniczych między innymi „Opowieści Mórz Południowych” Londona oraz książek Conrada-Korzeniowskiego Lorda Jima „Szaleństwo Almayera”. Te nie zawsze były dla Niego strawne zwłaszcza trudne dywagacje psychologiczno-moralne Conrada. Ale kropla drążyła. Prowadziła do wylewu zainteresowań nieznanymi lądami, przebiegiem bitew morskich, opisem pięknego i kapryśnego żywiołu, oraz charakterem i specyfiką pracy ludzi morza. Pokochał morze zanim je poznał. Kiedy los rzucił go na Wybrzeże miał sprecyzowane cele. Dążył do spełnienia swoich młodzieńczych marzeń o pracy na pokładach statków pod polską banderą. Niestety piętno pochodzenia kolidowało z praktyką istniejącej ideologii „walki klasowej”. Po dramacie pożegnań rodzinnych stron, autokratyczny system dyktował dalsze życiorysy ludzkie, komplikował drogi życiowe także Jankowi, choć często trafiał na przypadki i zrządzania losu o pozytywnych cechach, o różnej wadze i znaczeniu dla Niego.

Wybór pracy był wypadkową dążeń Autora, jego silnej potrzeby trzymania się morza, jeżeli nie bezpośredniej pracy na pokładzie statków to przynajmniej zatrudnienia i kontaktów z jednostkami pływającymi, których dostarczał port.

Ponadto miał szczęście poznać znakomitych ludzi, wybitnych znawców i mistrzów zagadnień eksploatacyjnych portu, od których mógł czerpać wiedzę i siłę wzmacniającą zapal do realizacji przyjętych celów.

Po dość długim terminarskim czasie przygotowań zawodowych pod okiem życzliwych i mądrych ludzi został sztauerem, specjalistą kierującym załadunkiem towarów na statek. Sztuka sztauerska polegała na rozmieszczeniu towarów w ładowniach lub na pokładzie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ludziom, stateczność jednostki oraz właściwe przechowywanie ładunku, aby nie ulegał zniszczeniu, aby odpowiednie jego partie przeznaczone kolejno do wyładunku znajdowały się w łatwo dostępnym miejscu.

Ekspert sztauerski to wyższy stopień wtajemniczenia, to znawca „kompozycji utworu”, jakim jest bezpieczny rozkład ładunków okrętowych, współtwórca lub krytyk w ocenie jego stanu.

Jan Kochanowski został sztauerskim Chopinem, wybitnym znawcą przedmiotu, wykonawcą setek ekspertyz, z których wielu ich jakość była pozytywnie weryfikowana w sporach prawnych i merytorycznych różnych stron, przez sądy arbitrażowe Europy.

Swoje doświadczenia i przebieg wieloletniej pracy zawarł w rozdziałach książki. Tak powstał „Sztauer lubelskiej wioski”. Jest człowiekiem prawym i uczciwym o zdecydowanych, stałych poglądach, wierny wyznawanym ideałom i przyjętym tradycjom wyniesionym z domu. Pokochał swój zawód, jest do niego przywiązany i szczerze oddany, daje mu pełną satysfakcję i spełnienie jego marzeń. Ten zawód wniósł w jego życie wiele ciekawych niezapomnianych chwil i doznań a nawet zabawnych sytuacji.

Każdy rozdział, którego treść przeczytałem odbierałem ze szczególną uwagą, aby nie pominąć słów ważących na istocie prezentowanych myśli, ocen i decyzji. Nasuwały mi one wiele skojarzeń, refleksji, wyzwalały we mnie obrazy własnych przeżyć i nasuwały konieczność porównań swoich zachowań oraz wywołały wiele pytań. Skąd czerpał On siły w rozwiązywaniu bardzo złożonych, trudnych problemów, aby nie załamać się, nie stracić przytomności umysłu, spokoju i panowania nad sobą? Czy zawdzięcza to wychowaniu i tradycjom rodzinnym, które kształtowały jego charakter? Czy istniejące warunki społeczne miały wpływ na poprawne zachowanie i czy były także inspiracją do wybranych dróg życiowych?

Odpowiedzi na te pytania znajdzie każdy czytelnik w treści przedkładanej książki. Nie można jej czytać bez analizy faktów, przemyśleń, szukania przyczyn i źródeł: w domu, w szkole, w kościele czy w czerpaniu wzorów od wybitnych osób. Kieruje ona także uwagę na drogi penetracji historii naszego kraju, kieruje w zakamarki sumień i charakterów ludzkich.

Miałem przyjemność wspólnie z Autorem pracować w szczecińskim szkolnictwie morskim, kształcić młodzież kilku pokoleń, przygotować ich nie tylko do zawodu, ale także przybliżać im świat wartości, podpowiadać drogi rozumnych wyborów. Przygotowywać ich do życia w różnych warunkach i sytuacjach jak również do spełniania i wykonywania wielu ról społecznych.

Z Nim także tworzyliśmy studia zaoczne Wydziału Nawigacyjnego, kładliśmy podwaliny obecnego Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Jestem przekonany, że treść prezentowanej książki będzie lekturą poszukiwań nie sensacyjnych zdarzeń, lecz źródłem dogłębnych refleksji każdego czytelnika. Stworzy podstawę do zastanowienia się nad własnym wyborem dróg życiowych, nie narzucając nikomu możliwości własnych rozwiązań. Kończąc nie mogę pominąć dwóch istotnych cech tej książki:

- zawiera ona piękne opisy przyrody, ukazuje przywiązanie do rodzinnych stron, do tradycji, zwyczajów, ukazuje bez fałszu radość i smutek, fantazję i rozsządek w różnych okresach Jego życia.

- prezentowane zdarzenia nie są fikcją literacką, nie są zmyślane – są autentyczne, ukazujące rzeczywiste fakty, doznania i odczucia Autora, oraz prawdziwe Jego oblicze i życia przekazy Jego.

Aleksander Walczak.

WSTĘPU CIĄG DALSZY

POLSKA BANDERA, SWOJĄ DROGĘ ZNACZONĄ
KRWIĄ OD WARSZAWSKIEJ BITWY
AŻ PO MONTE CASSINO,
KOŃCZY SWÓJ ŻYWOT UKRYTA WSTYDLIWIE
W SKRYTCE POCZTOWEJ
GDZIEŚ NA WYSPACH BAHAMA.

NIECH TE SŁOWA NOSTALGIĄ PISANE
PRZYPOMNĄ MARZENIA I PRACĘ
JANA LUCJANA KOCHANOWSKIEGO
I JEGO POKOLENIA.

MORZE NR.1 LISTOPAD 1924



BUDUJMY FLOTĘ HANDLOWĄ

Wielowiekowe odcięcie od morza, wielowiekowa tradycyjna myśl o ekspansji na wschód, zdecydowały o naszym stosunku do zagadnień pierwszorzędnej wagi — do zagadnień związanych z posładaniem własnego wybrzeża, do zagadnień pływających z suwerennością Rzeczypospolitej na Bałtyku.

Małac już dość znacznie rozwinęły handel zamorski, rozwijając stosunki nasze z państwami nadbałtyckimi, sięgając już w swojej naturalnej ekspansji handlowej rynków oceanicznych i połączonych na drugiej półkuli ziemskiej, nie zdołaliśmy dotychczas stworzyć własnej floty handlowej, pozostając w tej dziedzinie w całkowitej zależności od flot obcych i podpadając pod wpływy wciąż wzrastającej żegluzi gdańskiej. Małe miało to, przed wojną należące do trzeciorzędnych portów na Bałtyku, zyskało w Polsce taki hinterland, o którym w swoich dawnych okresach istnienia, poza okresem należenia do Polski, nie marzyło.

Będąc wytrawnymi kupcami i doskonałymi marynarzami, gdańszczanie z łatwością zagarnęli dla siebie część naszego handlu zamorskiego, wspierani przez swój niedawny Vaterland, który pod pokrywką floty gdańskiej rozciągał do końca swe siła.

Stoimy dziś przed smutnym faktem, że małac wszystkie dane do samodzielnego prowadzenia handlu morskiego, daliśmy te niesłychanie ważne galeje życia państwowemu opanować inicjatywę obcej, nam wrożej, bo to, czego gdańszczanie nie zdołali zagarnąć w swoje ręce, trafiło do rąk bezpośrednio niemieckich, idąc na Szczecin, Królewiec, Breme, Hamburg.

Na ten stan rzeczy złożyło się kilka przyczyn zasadniczych. A więc niezrozumienie naszych sfer handlowo-przemysłowych i bankowych całej rozciągłości i znaczenia zagadnień morskich; niemożliwość dla czynników rządowych dawać silnej i skutecznej ingerencji i inicjatywy w tej sprawie. Wspomnieć na-

leż, że wszystkie Rządy odrodzonej Rzeczypospolitej stawały dotychczas przed najważniejszym i najkonkretniejszym zadaniem — rozwiązaniem problemu finansowego.

Dzisiaj, po dokonanej sanacji Skarbu, po rozpoczęciu aktywnej pracy dokoła rozbudowy Gdyni, stanął Rząd w zrozumieniu całej doniosłości zagadnień morskich, przed koniecznością i możliwością wywarcia silniejszego wpływu — skuteczniejszej pomocy dla inicjatywy prywatnej, do której należy nierozdzielnie obowiązek stworzenia własnej floty handlowej.

Dotychczasowe, niestety smutne, próby stworzenia polskich przedsiębiorstw żegluzi morskiej, nie mogą i nie powinny nikogo odstraszać — wszak koniunktura ogólno-swiatowa a i wewnętrzna, jak polityczna, tak i ekonomiczno-finansowa zasadniczo się zmieniła, niła.

Dowodem tego, jak realnie w świetle cen rynkowych przedsiębiorstwa żegluzowe, niech służy poniżej podana kalkulacja.

Przy robieniu kalkulacji tej przyjęto, że linja żegluzowa ma utrzymywać stałą komunikację, przewozić na odcinku Gdańsk-Gdynia-Anglia, drzewo, Anglia-Algier — węgiel angielski i Algier-Gdynia — nawozy sztuczne.

Wszystkie, niżej przytoczone dane wzięte są ze specjalnych statystycznych wydawnictw państwowych. Po stronie dochodów — a więc wysokość frachtu morskiego policzona jest o 10 — 15 procent niżej od istniejących na rynku światowym; po stronie wydatków — wszystkie pozycje o 10 — 15 proc. wyżej, aniżeli obecnie istniejące.

W rezultacie rocznej eksploatacji dwóch statków o 2000 ton deadweight (siły nośnej ładunku) takie przedsiębiorstwo z kapitałem 40.000 £. miaoby zapewnić minimalny zysk 7.800 £, t. j. 18 proc. w stosunku rocznym.

Niech przytoczone poniżej liczby, najbardziej ostrożnie wzięte, z największą gwarancją w stronę uszczuplenia dochodów i zwiększenia wydatków; posłużą za konieczny dowód i zachętę dla prywatnej inicjatywy, dla ludzi czynu — do stworzenia własnej żegluzi morskiej i do wydarcia z rąk obcych naszego handlu zagranicznego, a co zatem idzie, do wywalczenia suwerenności dla Polski na morzu faktycznej, jaką posiada Rzeczypospolita już na tem morzu „de jure”.

Kalkulacja rentowności przedsiębiorstwa żegluzowego przy dwóch statkach po 2000 ton dw. na linji Polska-Anglia-Algier-Polska:

Cena jednego statku	17.000 £.
Kapitał obrotowy	3.000 £.
Razem	20.000 £.
Dla dwóch statków	40.000 £.

D O C H O D Y:

Z Polski do Anglii drzewo 700 standartów po 50 sh.	1.750 £.
Z Anglii do Algieru węgiel 2000 ton po 9 sh.	900 £.
Z Algieru do Polski nawozy sztuczne 2000 ton po 10 sh.	1.000 £.
Razem za jeden rejs	3.650 £.
Przyjmując rocznie 6 rejsów	21.900 £.

R O Z C H O D Y:

Utrzymanie załogi	1.500 £.
Węgiel	5.000 £.
Asekuracja i podatki	1.700 £.
Amortyzacja	1.000 £.
Remont i materiały	500 £.
Oplaty portowe	1.800 £.
Stewardoring	2.000 £.
Administracja	500 £.
Wyżywienia załogi	1.000 £.

Razem rocznie 15.000 £.

Dochód brutto rocznie	21.900 £.
Wydatki rocznie	15.800 £.
Dochód netto na jeden statek	6.900 £.
Dochód netto na dwa statki	13.800 £.

Import nawozów sztucznych z północnej Afryki do Polski wynosił:

W roku 1922	6.200 ton
W roku 1923	38.000 ton
W ciągu 4 miesięcy r. b.	6.307 ton

FELIKS ROSTKOWSKI



PROLOG

Był ciepły majowy wieczór. Słońce w swej drodze za Warszawskie Wzgórza powoli kryło się za masywną bryłą portowego elewatora „Ewa”. Ze skrzydła mostku nawigacyjnego wysłużonego motorowca „Theonymphos” obserwowałem końcową fazę załadunku statku. Właśnie dwie brygady robotników kończyły mocowanie do pokładu ostatnich lokomotyw spalinowych, kilka innych, zamocowanych dla sprostania trudom oceanicznej podróży na Kubę, stało już na pokładzie. Widok licznych lin stalowych przytrzymujących je do pokładu jakoś mile zaczął mi się z czymś kojarzyć.

Mimowolnie przymknąłem oczy. Przede mną rozpościerała się łąka skąpana wczesną poranną rosą, taką, jaką często widywałem po wschodzie słońca w trakcie moich wędkarskich wędrówek. Niewidzialne gołym okiem kropelki rosy wydobywały na światło dzienne misterne, regularne wiązania nici pajęczych okrywających rośliny. Widok ten bardzo mnie odprężył, poczułem się błogo, zapominając zupełnie o całodziennym nerwowym napięciu i zmęczeniu.

Tego dnia wstałem przed piątą rano, aby o szóstej być już na odległym od centrum miasta portowym nabrzeżu „Ewa”. Rozpoczynała się nowa zmiana robocza i musiałem uzgodnić z gospodarzem statku i brygadzystami zakres prac, poinstruować statkowego oficera służbowego i sprawdzić, czy załadunek i mocowanie lokomotyw przebiegają prawidłowo. O ósmej na Wałach Chrobrego rozpoczynałem wykłady, później była jakaś narada, później konsultacje i interesanci. O czternaściej, na rozpoczęcie nowej zmiany roboczej, musiałem ponownie być na statku. Był to już kolejny, bodajże czwarty dzień takiego kieratu. Dzisiaj perspektywa końca załadunku i wyjścia statku w morze napawała optymizmem, łagodząc trudy ostatnich dni. Nie mogłem jednak opuścić statku, powrócić do domu i pozwolić sobie na spacer do parku z moimi dziewczętami lub wypoczynek. Pośpiech towarzyszący ostatniej fazie załadunku i wieczorowa pora sprzyjały zwykle niedoróbkom i bylejakości, a pełne życiowej mądrości przysłowie „Pańskie oko konia tuczy” jak ulał pasowało do mojej eksperckiej rzeczywistości.

Stałem oparty wygodnie łokciami o miękką, wyścielaną ceratą poręcz skrzydła mostku i obserwowałem z góry, co się na pokładzie dzieje. Nagle na lokomotywy i mocujące je liny nałożył się ponownie widok bezimiennej, pokrytej zroszonymi pajęczynami łączki. Później łączka zakwitła cała barwnym kwieciami i stała się niezmiernie swojska i dobrze mi znana. Przecież to moja ulubiona łączka w łopiennickim parku przy rowie melioracyjnym, a raczej już strumyku, w którym mieszkają nieuchwytnie rybki – karłowate ślize. Strumyk był jednym z licznych dopływów rzeczki Chodlik, która wpadała do Chodelki. Była to już spora lubelska rzeka, która poniżej Kazimierza wpadała do Wisły.

Łączka przy strumyku była wyjątkowo urokliwa, bo rosło na niej znacznie więcej kwieciami niż trawy. Żółtozłote jaskry kontrastowały pięknie z fioletowoniebieskimi dzwonicami, a misternie strzępiaste, pąsowe kwiatki goździków łąkowych z białymi płatkami i żółtymi koszyczkami dzikich margerytek. Było też sporo mniej strojnych, ale za to odurzająco wonnych kwiatków: macierzanki, storczyka plamistego, naparstnicy i dzikich bratków, a bliżej strumyka mięty pieprzowej i dzięgielu. Cały ten bukiet poprzetykany białymi wacikami bawełnianki ściągał rój równie barwnych motyli, ciem, ważek i muszek. Przedmiotem moich szczególnych dziecięcych zainteresowań były unoszące się nad łączką motyle. Już jako dziesięcioletni zapalony łowca i kolekcjoner mogłem się poszczycić pięknym ich zbiorem. W moich gablotach brakowało do kompletu zaledwie kilku bardziej rzadkich okazów, między innymi ćmy trupiogłówki i pazia żeglarza. Trupiogłówka nie pokazywała się w naszych stronach, natomiast paź żeglarz, znacznie rzadszy od pazia królowej, czasami odwiedzał łączkę. Dostawałem wówczas jakiegoś kolekcjonerskiego amoku, pędziłem za nim z siatką na motyle, potykając się i drapiąc na ukrytych w trawie pędach jeżyn. Natomiast paź z prawdziwie dworską gracją szybował zwykle nad łączką, nie wykazując ku mojej rozpaczy żadnego zainteresowania rosnącym poniżej kwieciami.

Tym razem stało się jednak inaczej – paź nagle zawisł nad wysokim ostem i spłynął jak na spadochronie na jeden z rozkwitłych już kwiatów. Chyba nie szukał nektaru, natomiast zupełnie płasko rozłożył skrzydełka i nieco się obrócił, tak aby promienie słoneczne padały na nie prostopadle. Teraz albo nigdy – pomyślałem i powoli, jak tylko mogłem, bezszelestnie skradałem się w kierunku ostu. Paź jak gdyby drzemał, ja byłem już zupełnie blisko i z wyciągniętą siatką sprężyłem się do skoku.

Nagle ocknąłem się. Byłem ponownie na skrzydle mostku „Theonymphosa”, serce waliło mi młotem, byłem cały mokry od potu i ciężko oddychałem. Moje rękawice robocze z dużym napisem „SURVEYOR” (w jęz. ang. ekspert) na zewnętrznej stronie mankietów spadły z poręczy i leżały obok na podłodze mostku. Pomyślałem sobie, że dobrze, że nie spadły w drugą stronę, czyli na pokład, po którym kręciło się sporo ludzi. Zapewne zaraz znalazłby się jakiś amator, bo były bardzo eleganckie, całe z miękkiej skóry i stanowiły zapewne łakomy kąsek. Na obcych statkach dawano mi za nie dwie pary nowych bardzo porządnych rękawic brezentowych, ale tylko podszytych skórą. Byłem jednak do nich tak przywiązany, że żadna zamiana nie wchodziła w rachubę, a łącznie z walizkową maszyną do pisania stanowiły podstawowe atrybuty mojego eksperckiego wyposażenia.

Powoli dochodziłem do siebie i ni stąd, ni zowąd zacząłem zastanawiać się, co ma wspólnego moja łączka z napisem na rękawicach. Po łączce z siatką na motyle biegał chłopiec z długimi, sięgającymi szyi lokami, w kolorowym fartuszu z długą kieszonką na wysokości pasa, który nosił sięgające kolan spodniki, a na gołych nogach sandały. Na skrzydle „Theonymphosa” stoi natomiast posiwiasty już i wprawdzie tylko kontraktowy, ale zawsze docent wyższej uczelni morskiej, w granatowym mundurze kroju „battle dress” ze złotymi komandorskimi galonami na epoletach. Przy nim leżą rękawice robocze „surveyora” – eksperta sztauerskiego, osoby postawionej dość wysoko w portowo-morskim rankingu zawodowym. Szybko też doszedłem do genialnego wniosku, że ten uganiający się za motylami ziemiański paniczek i wygalonowany w peerelowskiej rzeczywistości docent i ekspert sztauerski to jedna i ta sama osoba – to po prostu jestem ja! Natomiast łączkę w zapadłej lubelskiej wiosce i pokład „Theonymphosa” zacumowanego w porcie szczecińskim dzieli odległość ponad 700 kilometrów i prawie półwiecze. Zastanawiając się dalej nad swoją metamorfozą w czasie i przestrzeni, przypisałem ją zawirowaniom naszej historii i po raz pierwszy pomyślałem, że może warto by było ją opisać.

Dalsze rozmyślenia przerwało wejście na mostek pana Leonidasa Zepposa, kapitana statku, na którym poza pasiastą liberyjską banderą z pojedynczą gwiazdą w jednym z rogów i napisem Monrovia na rufie wszystko pozostałe było greckie, łącznie z unoszącym się od strony kambuza zapachem frytury na oleju z oliwek. Kapitan podobnie jak ja oparł się o poręcz skrzydła i bystrym spojrzeniem ogarnął prowadzone na pokładzie prace. Na śniadej twarzy tego w podeszłym już wieku wygi morskiego pośród licznych wyłobionych przez wichry morskie i czas bruzd oraz zmarszczek zauważyłem ledwie widoczny uśmiech, a może tylko tik zadowolenia. Nie odwracając głowy, rzekł: „Idę dzwonić do superintendenta w Pireusie, a jak wrócę, zapraszam na drinka”. Odchodząc, przystanął, odwrócił się do mnie i po okrągłym geście ręką, ogarniającym jak gdyby cały pokład statku, powiedział: „Well done job Mister Surveyor” (dobrze wykonana praca, panie ekspercie).

Tym razem w okolicach mego jeszcze tak niedawno rozdygotanego serca poczułem przypływ czegoś ciepłego. Dlaczego – pomyślałem? Przecież solidna praca w całym cywilizowanym świecie to coś normalnego, za co się specjalnie nie dziękuje. Może dopiero na koniec, najczęściej podczas pożegnania, wypowiadane są ewentualnie zdawkowe podziękowania, przeważnie za „nice cooperation” (miłą współpracę). Z niczym innym się dotychczas nie spotykałem i, dodam, niczego nie oczekiwałem. Tym razem, w ustach starego wygi morskiego było to lapidarne w brzmieniu, ale jakże pełne wyrazu, uznanie dla mnie, ongiś paniczka z zapadłej lubelskiej wioski. Pomyślałem sobie, że była to rekompensata za nieosiągalnego pazia żeglarza, którego nawet we śnie nie udało mi się pochwycić.

Było mi dobrze. Już w pełni świadomie na moment przymknąłem oczy, a pokład ponownie przeistoczył się w moją łopiennicką, pełną kwiecica łączkę. Tę metamorfozę zawdzięczałem najwidoczniej „Theonymphosowi”, czyli po przetłumaczeniu greckiej nazwy statku – boskiej nimfie.

KOCIĘCE LATA

Osoby, z którymi spotykam się po raz pierwszy, zadają mi często pytanie: „Czy jest pan potomkiem Jana z Czarnolasu?”. Odpowiadam wówczas, że bardzo bym chciał, ale gdyby tak istotnie było, to nie mógłbym nosić nazwiska Kochanowski. Wynika to stąd, że poeta miał wprawdzie siedmioro potomstwa, w tym syna pogrobowca, ale wieku prokreacyjnego dożyły jedynie cztery córki. Trzy z nich powychodziły za mąż i były obdarzone licznym potomstwem, natomiast czwarta zmarła w stanie pannieńskim i bezpotomnym w wieku 50 lat.

A w ogóle urodziłem się pod znakiem Lwa i dlatego zrywam ze stereotypami i nie godzę się, aby pierwsze lata życia małego lewka nazywały się szczenięciami. Nam, królom kotów, przynosi to ujmę, a w ogóle psi ród lekceważymy.

Po tym wstępie muszę ujawnić, że dwa podstawowe parametry personalne – data i miejsce urodzenia są we wszystkich moich dokumentach, poczynając od paszportu, a kończąc na karcie pływackiej, nieprawdziwe. Ponadto ten drugi, uprawniający do topienia się dokument uzyskałem nielegalnie – po znajomości i bez egzaminu, co chyba nie jest istotne, bo pływam jak korek.

Wróćmy jednak do tych nieprawdziwych parametrów. Otóż nie tylko moi rodzice, ale wszyscy starsi członkowie rodziny i domownicy byli ponad wszelką wątpliwość zgodni, że przyszedłem na świat na św. Anny A.D. 1928. W tym dniu corocznie, nie pomnę już odkąd, zdmuchiwałem dzielnie świeczki na urodzinowych tortach ku uciesze oczekującego nerwowo na poczęstunek otoczenia. Szybło wyszło z worka dopiero w 1943 roku, gdy odebrałem swój pierwszy, niestety ozdobiony hitlerowską gapą dokument – kenkartę. Widniała na nim równo o miesiąc wcześniejsza data 26 czerwca. Po sprawdzeniu księgi metrykalnej okazało się, że zgodnie z zapisem istotnie przyszedłem na świat w dniu św. Pawła. Wówczas rodzinny areopag orzekł, że zapis jest oczywiście błędny, ale nic już nie da się zrobić. I tak zostało. Stryj Adaś, który miał fenomenalną pamięć, przypomniał sobie, że w dniu chrztu, a więc i zapisu w księdze, był wyjątkowy upał, a kościelny w parafialnym Ratoszynie, gdzie byłem chrzczony, znany był ze skłonności do kieliszka i umarł na marskość wątroby. Natomiast moja bona pani Maria Kowalczyk zinterpretowała to następująco: licząc na napitek godny chrztu ziemiańskiego potomka, kościelny pozwolił sobie na coś a conto, nie wiedząc, że będzie musiał wpisać mnie do księgi metrykalnej, bo księdzu proboszczowi bardzo spieszyło się na uroczysty obiad. Na to nałożył się upał i nic dziwnego, że kościelnemu zgubiła się gdzieś jedna z pałek w rzymskiej siódemce. Napitek musiał być suty, bowiem brak pałki nie był jedynym potknięciem kościelnego. W księdze metrykalnej określił on zawód Ojca jako „dziedzic”, co też nie było zgodne z prawdą, bo hipoteczną właścicielką Łopiennika była z jakichś tam fiskalnych względów Mama, i to jej, a nie Ojcu, we wrześniu 1944 roku ludowa władza zabrała majątek ziemski na rzecz reformy rolnej.

W epoce wczesnego Peerelu chwalenie się obszarniczym pochodzeniem nie było bynajmniej aktem rozsądku, a ponieważ w często wypełnianych ankietach

trzeba było podawać zawód ojca i pochodzenie społeczne, zgodnie z prawdą podawałem – administrator majątku. Pochodzenie – inteligencja pracująca – było zatem logiczną konsekwencją zawodu Ojca. O ironio! Przy całej przebiegłości systemu wśród kilkudziesięciu rubryk czterostronicowej ankiety personalnej nie było ani zawodu, ani pochodzenia społecznego matki. Kościelną metrykę z „dziezdicowskim” zawodem ojca musiałem przedłożyć w 1951 roku przy wyrabianiu dowodu osobistego, na szczęście nie było w nim rubryki z zawodem ojca. Później już żadna władza ani uganiający się za wrogiem klasowym personalnicy o metrykę nie pytali. Opierała się ona wszak na danych kościelnych, a więc była dokumentem obcym ideologicznie i dlatego zapewne lekceważonym.

Żeby wyczerpać temat mojego obszarniczego pochodzenia, wyznam, że raz świadome pochwalenie się nim okazało się jednak wielce pożyteczne. Otóż w 1953 roku, na tydzień przed zwolnieniem z przedłużonej do trzech lat służby wojskowej, ja i kilkunastu moich kolegów zostaliśmy wezwani przed oblicze oficera informacyjnego, czyli takiego pułkowego ubeka przezywanego „Sherlockiem Holmesem”. Mając wtyczki w sztabie pułku i w tajnej kancelarii, wiedzieliśmy już, że będziemy wszelkimi metodami przymuszani do podpisania podania o przyjęcie do szkoły oficerskiej i minimum pięcioletniego kontraktu po jej ukończeniu. Mieliśmy wszyscy po dziurki w nosie ogłupiającej służby wojskowej, a ponieważ każde spotkanie z informacyjnym zaczynało się od „odmówienia” życiorysu, postanowiliśmy wszyscy ułożyć sobie takie, które wyeliminują nas na zawsze, jako klasowo nieprzydatnych, od godności oficera ludowego wojska. Gdy przyszła na mnie kolej, jak księdzu przed konfesjonałem i nic nie tając, wypowiadałem się ze swojego pochodzenia. Odkryłem oczywiście AK-owskie dossier ojca i WiN-owskie siostry, łącznie z jej wyrokiem i ówczesnym pobytem w osławionym więzieniu w Fordonie. Następnie przystąpiłem do wyliczania zagranicznej rodziny. Cała ta moja spowiedź nie robiła na „Holmesie” najmniejszego wrażenia, więc pomyślałem wówczas, że może jednak lepiej będzie nieco skłamać, i oświadczyłem, że wybieram się do seminarium duchownego na księdza. Tym razem chyba przebrałem miarę, „Holmes” podskoczył jak oparzony, huknął pięścią w biurko i wyrzucając mnie za drzwi, ryknął: „Won! Obszarnicza swołocz, przed tobą był tutaj komandir bandy UPA, a tak i ty, i on pajdiotie w oficery”. A jednak nie poszliśmy.

Drugi raz szczerłość zupełnie mi się nie opłaciła. Było to na początku lat sześćdziesiątych. Zostałem wytypowany na placówkę PŻM do Konakri w Afryce i od razu zainteresowało się mną UB z zamiarem zrobienia mnie swoim „X27”. Mimo że placówka była bardzo atrakcyjna materialnie, na współpracę z UB nie dałem się namówić. A ponieważ obawiałem się, że zdecydowana odmowa może mieć dla mnie jakieś przykre reperkusje, pozorując niezdecydowanie sprawę przeciągałem. Kosztowało to mnie ponad rok nerwowych i wyczerpujących rozmów z moim „aniołem stróżem” w różnych ubowskich „dziuplach”. Zmęczony już postanowiłem zagrać *va banque* i ujawnić pochodzenie wykluczające w moim mniemaniu współpracę z tzw. służbami. Miałem pecha. Następnego dnia wyszła na światło

dzienne sprawa Czechowicza – ubowskiej wtyczki w rozgłośni „Wolna Europa”. Przeniknął on do rozgłośni jako prześladowany przez PRL, niestety autentyczny ziemiański syn i do tego akowiec z Wileńszczyzny. W rezultacie to, co miało zdyskwalifikować, podnosiło jeszcze moje walory jako kandydata na „iksę”. Anioł stróż, który zaklinał się, że o moim obszarniczym pochodzeniu nic nie wie, przystąpił zaraz do frontalnego ataku. Byłem wzywany ciągle do różnych „dziupli” na długotrwałe i nerwowe rozmowy, ale – jak to się podobno w ubecji mawiało – „nie pękłem”. Widocznie lekceważyliśmy się wzajemnie, jako że IPN nie zdołał odszukać mojej teczek operacyjnej. Nie byłem zapewne wart jej zakładania albo jako zbyt pusta została zniszczona jeszcze za czasów Peerelu.

Wracam do drugiego nieprawdziwego parametru – miejsca urodzenia. Wbrew powszechnemu przekonaniu i zapisach we wszystkich możliwych księgach i dokumentach urodziłem się nie w naszym rodzinnym Łopienniku, ale po sąsiedzku, w odległej o 1,5 km Kępie. Może sobie ktoś pomyśli, że moja kochana śp. Mamusia nie zdążyła na czas do Łopiennika, bo mnie się aż tak bardzo spieszyło na świat. Nic z tych rzeczy. Uprzedzam też ewentualne zarzuty czepiania się nieistotnych detali, czyli tego kilometra z hakiem i innej nazwy miejscowości. Otóż Kępa, niezależnie od kilku trwałych na całe życie sentymentów, stanowi dla mnie to coś, co postaram się dalej przelać na papier.

Kępa była ubogim, liczącym sto kilkadziesiąt hektarów mająteczkiem ziemskim i chyba resztówką jakiegoś większego ongiś majątku. Sadzę po tym, że graniczyła z dużą wioską o nazwie Kolonia Kępska, a takie kolonie powstawały zwykle w wyniku parcelacji większych dóbr. Właścicielkami Kępy były siostry Zuzanna i Bronisława Janiszewskie. Moja babka po kądzieli była de domo Janiszewska, a kępskie siostry, zwane potocznie ciotuniami, były krewnymi Mamy. Ciotunie były starymi pannami. Pamiętam je doskonale jako ciche, niezwykle serdeczne i gościnne staruszcзки. Zmarły jedna po drugiej podczas okupacji. Obie były wielkimi społecznikami i robiły wiele dobrego dla okolicznej biedoty.

W okresie moich spodziewanych urodzin w Łopienniku gasła powoli na bürgera babka po mieczu – Maria z hetmańskiego rodu Gosiewskich. Właśnie odcięto jej kolejny kawałek nogi. Zmarła kilka dni po moim urodzeniu. Mimo przestronności łopiennickiego dworu i wygod w postaci kanalizacji, ciepłej wody w kranach i kilkuosobowej służby Mama zdecydowała się na połów u ciotuń. Nie dziwię się, bo, jak mówiła, atmosfera w Łopienniku była ze zrozumiałych względów ponura.

Kępski modrzewiowy, kryty gontem dworek był tak stareńki, że nikt nie wiedział, ile ma lat. Oglądając jedyną zachowaną fotografię z czasów jego jeszcze jakiejś takiej świetności, szacuję go na przełom XVII i XVIII wieku. Potwierdzają to biegli w temacie, którzy twierdzą, że przeciętny taki dworek żyje 250-300 lat (oczywiście jeżeli wcześniej coś lub ktoś mu nie „pomoże”). Za mojej pamięci, a więc w pierwszych latach okupacji, dworek przypominał już dwugarbnego wielbłąda, bowiem pierwotną linię kalenicy utrzymywały jedynie okolice jego dwóch kominów. W części należącej do ciotuń (drugą zajmował administrator) w większości pomieszczeń kapąło z sufitów i pachniało stęchlizną. Pan Lakutowicz – bo

tak nazywał się administrator – nieczuły na nieśmiało nagabywanie ciotuń odkładał ciągle remont dachu na po żniwach albo na lepsze czasy i tak już zostało. Dworek nie doczekał Peerelu i spłonął od pioruna w nocy z 22 na 23 lipca 1944 roku, a następnego dnia pojawili się w Kępie pierwsi Sowieci. Spłonął prawie na moich oczach, bowiem tej właśnie nocy jako żołnierz BCh pełniłem w pobliżu wartę nocną w związku z zagrożeniem napadu ze strony band ukraińskich.

Skrzydło dworku zamieszkane przez ciotunie tonęło w gąszczu zdziczałych bzów i tylko w okolicach ganku jedyną ozdobę stanowił łąn floksów i wieczornic. Pierwsze pachniały odurzająco w dzień, drugie podobnie intensywnie wieczorem i w nocy. Zapach tych kwiatów musiał zaraz po urodzeniu zakodować się dobrze w mojej pamięci. Czuję go stale z tą samą intensywnością do dzisiaj, a floksy i wieczornice są niezmiennie moimi ulubionymi kwiatami. Przed gankiem był tradycyjny podjazd, a dalej zarysy okrągłego klombu, na którym rosło kilka potężnych, wyjątkowo strzelistych i zapewne bardzo starych świerków. Przy drodze, na wysokości rozwalającej się już bramy wjazdowej, rosła olbrzymia, żywa już tylko z jednej strony topola nadwiślańska, nie wiem, dlaczego zwana w tamtych stronach hikorą.

Dwa małe pokoiki zajęte przez ciotunie, jedyne bez zaciekających sufitów, pełne były różnych bibelotów i souvenirów z zagranicznych podróży. Natomiast cała sień ozdobiona była przybitymi do ścian barwnymi pocztówkami. Budziły moje wielkie zainteresowanie, bo miały jeszcze znaczki sprzed pierwszej wojny światowej. Za zgodą ciotuń moje zbiory filatelistyczne wzbogaciły się o kilka wartościowych okazów. Pocztówki nosiły stemple Nicei, Biarritz, Sorrento, Wenecji, Soczi, Połagi, Karlsbadu i innych atrakcyjnych i dziś miejscowości uzdrowiskowych i turystycznych.

Do chwili opuszczenia rodzinnych stron, w sierpniu 1944 roku, Kępa była dla mnie zawsze wielką atrakcją z uwagi na znajdujące się tam dwa jeziora. Pierwsze, zapewne ongiś wyrobisko torfu z krystalicznie czystą wodą, położone było w dolince na wschód od dworku. Drugie znajdowało się we wsi po prawej stronie drogi na Kłodnicę. Było ono większe, ale płytsze i małym strumykiem łączyło się ze wspomnianym już Chodlikiem. Woda w nim przypominała barwą i konsystencją postny, a więc zabielony tylko mąką wiejski żur. Kępscy gospodarze pławili w nim bydło i konie, a ponadto nie ulegało wątpliwości, że wszystko, co mogło z położonej nieco wyżej wioski ściekać, ściekało do niego. Nie wiem, jak to się miało do praw rządzących ekologią, ale mieszkwały w nim wielkie jak kłody szczupaki i liny jak łopaty. Takich okazów nie widziałem już później nigdy w swej wędkarskiej karierze.

Na tych właśnie jeziorach zdobywałem wędkarskie ostrogi. Moim cicerone był wuj Stanisław Wolicki, który chyba słusznie rozpoczął od nauki pływania. Moje postępy na płytkiej wodzie nie były jednak obiecujące i dlatego wuj wsadził mnie na łódkę i na tym większym jeziorze, bez słowa, po prostu wyrzucił za burtę. Napiłem się sporo wspomnianego żuru i to zapewne poskutkowało, bo do łódki dopłynąłem sam. Edukacja wędkarska zaczęła się od tego, że najpierw musiałem

samodzielnie zrobić wędkę, a od wuja dostałem jedynie stalowy haczyk. Ówczesne żyłki były albo z jelit baranich, albo z jedwabnej plecionki i kosztowały krocie, dlatego żyłkę robiło się u nas z końskiego włosia. Produkcję należało rozpocząć od wypatrzenia na pastwisku stosownego konia, najlepiej siwka z nieprzystrzyganym ogonem. Następnie należało wyrwać pojedynczo około stu włosów. Wielką pomocą przy wyrywaniu było kilka kilogramów owsa rozsypanego tak, żeby koń jadł go, stojąc tyłem do płotu. Pojedyncze włoski dawały się łatwo wyrywać i póki owsa starczało, wszystko szło dobrze. Wycięcie włosów nożyczkami nie wchodziło w rachubę, bowiem pozostawiało ślady, a właściciel siwka wiedział dobrze, gdzie szukać brakującej części ogona. Następnie, w zależności od zaplanowanej grubości żyłki, a raczej już linki, wiązało się końcami od dwóch do ośmiu włosów i skręcało. Powstawały wówczas tzw. przęsła, które należało powiązać bardzo misternym węzłem płaskim i linka była gotowa. Linka ośmiowłoskowa była tak wytrzymała, że można było bez żadnego ryzyka wyciągać dziesięciokilogramowego szczupaka. Żadnego kłopotu nie było ze spławikami – robiło się je z kory, a dowolne ilości właściwego surowca dostarczała wspomniana wcześniej topola. Należało tylko kozikiem wyciąć jakiś stosowny kształt, wypolerować i zmontować w całość. Wędziska dowolnej grubości i długości dostarczała wszędobylska leszczyna. Szczytem elegancji była elastyczna szczytówka wędkę z okorowanego i oszlifowanego pędu jałowca, należało ją tylko odpowiednio wyrezonować i zapokostować. Szczytówkę łączyło się z leszczynowym wędziskiem za pomocą obciążonej gilzy karabinowej. Nadawały się wyłącznie gilzy mauzerowskie, ale te w porównaniu z poniewierającymi się wszędzie po wojnie gilzami od mosinów i manlicherów należały do rzadkości i były w cenie.

Sporo wody upłynęło w Chodliku, zanim złapałem swoją pierwszą rybę – sporego lina. Ponieważ były podzielone zdania odnośnie do jego wagi, został położony na dużej majątkowej wadze ważącej z dokładnością do kilograma i na pewno miał co najmniej kilogram. Nie wspomnę, ile ważyłem wówczas, bo miałem nadwagę, w każdym bądź razie brakowało mi wówczas nieco do dziewięciu lat. Zanim jednak go złapałem, wuj traktował mnie wyłącznie jako pomocnika. Kopałem glisty, zbierałem rosówki, nęciłem ryby, oczyszczałem przedpole, zakładałem na haczyk glisty i patroszyłem złapane przez wuja ryby. Co najwyżej w wolnych chwilach mogłem połapać na małą wędeczkę żywczyki, przy czym wuj preferował raz karaški, a raz uklejki, nazywając je wierchowodkami lub wierchochodkami. Natomiast moją wędeczkę preferowały głównie drobne jazgarzyki nadające się jedynie jako zakąska uwielbiana przez koty. Gdy brakło stosownych żywczyków, wuj mawiał, że nie ma ze mnie żadnego pożytku, ale z drugiej strony nigdy nie skąpił wyjaśnień i porad, wprowadzając tym samym w arkana wędkarskiej wiedzy.

Drugim wędkarskim cicerone był Zbyszek Lakutowicz, znacznie starszy ode mnie syn administratora. Był to również zapalony, ale już raczej rybak niż wędkarz. Zastawialiśmy różne bębenki, wędzierze i pupy, a Zbyszek pokazywał, jak i gdzie się to robi. Nauczył mnie też ciekawej metody łowienia szczupaków „na oko”. Polegała ona na wypatrzeniu zaczajonego na zdobycz szczupaka na niezbyt

głębokiej wodzie. Później trzeba było do niego podpłynąć tratwą lub łódką w absolutnej ciszy, a więc wyłącznie w dryfie. Z kolei przywiązana do kija i zwisająca pętlę z dość sztywnej linki należało zatopić w wodzie tuż przed paszczą ryby i pozwolić płynnym ruchem nasunąć ją na paszczę, za skrzela, aż po płetwy piersiowe. Wówczas wystarczyło tylko energiczne poderwanie kija i ryba ładowała w łódce. Dodam, że samo nasuwanie pętli na paszczę było już dziecinnie łatwe i szczupak nie zwracał na nie uwagi, natomiast osiągnięcie tego momentu było arcytrudne i wymagało anielskiej cierpliwości i benedyktyńskiej precyzji. Każdy odgłos lub ruch płoszył zaraz rybę, niweczając połów. Średnio co dziesiąte podejście było skuteczne i, o dziwo, im większy szczupak, tym łatwiej było o sukces. Niestety, te większe niechętnie odwiedzały płytsze wody, a na głębokich metoda „na oko” odpadała.

Piszę o tym wszystkim może zbyt szczegółowo, ale właśnie w Kępie kształtowały się załazki mego szeroko pojętego zamiłowania do wody i morza, i wszystkiego, co z nimi jest związane. Z wodą słodką i słoną związałem jednak nie tylko moje życie zawodowe, ale poza brydżem wszystkie pozostałe życiowe hobby: żeglarsstwo morskie, turystykę morską i kajakową, a przede wszystkim wędkarstwo. Możliwości wiekowe ograniczyły już wprawdzie uprawianie niektórych hobby, ale jeżeli pominąć wyniki, to wędkarstwo uprawiam nadal z powodzeniem i jak długo zdrowie i siły dopiszą, to z niego nie zrezygnuję. Aby nie tracić kontaktu z wodą, musiałem się też przenieść z mórz i oceanów na basen pływacki. Otuchy dodał mi znajomy instruktor, mówiąc, że jestem jedynym staruszkiem, który nie schodzi do basenu po drabinie, lecz skacze do niego „na główkę”. Nie jest więc jeszcze aż tak bardzo źle!

Zgodnie z wielowiekową tradycją szlacheckich siedzib w naszym rodzinnym Łopienniku był również staw, a raczej sadzawka przylegająca jednym końcem nieomal do samego dworu. Nie darzyłem jej jednak taką sympatią jak kępskie jezioro. Po pierwsze, była sztuczna i ze sztuczną wysepką pośrodku. Na niej rósł piękny srebrny świerk, co zgodnie z zamysłem znanego parkowego architekta stanowiło centralny element dekoracyjny przydworskiego parku. Po drugie, sadzawka była zdominowana przez stado niezmiernie krzykliwych, a może lepiej kwakliwych dworskich kaczek. Rozdeptywały one i rozgrzebywały brzegi, mąciły i tak już mętną wodę, płoszyły ryby i co najgorsze – pozostawiały wszędzie swoje zielonkawe, a więc w trawie mało widoczne kupki. Ciągle w nie wpadałem i brudziłem się. Po trzecie, sadzawka była tak zarośnięta latem rzęsą, że lustro wody nie było w ogóle widoczne. Gdy stado kaczek chytrze rządkiem, jedna za drugą, płynęło, to za ostatnią rzęsa się zamykała. Wydawało się wówczas, że dzięki jakiejś magicznej sile suną same, jak gdyby w bezruchu, po wielkim zielonym dywanie. Ponadto sadzawka była płytka, woda śmierdziała bagnem i nie nadawała się do kąpieli. Rokrocznie Ojciec kupował na wiosnę dużą beczkę kroczków karpia i wpuszczał do sadzawki. Szybko przyrastały na wadze i późną jesienią nadawały się już na stół. Po spuszczeniu wody i odłowieniu karpie jechały do Chodla na dezodoryzację. Tam w żydowskich sadiach umieszczonych w bystrym nurcie Chodelki karpie

płukały się, tracąc bagienny zapach i smak. Taka kwarantanna musiała trwać co najmniej miesiąc. Z innych ryb mieszkwały w sadzawce jeszcze karłowate karaski – były uwielbiane przez koty i nadawały się wyłącznie na żywca.

Izia (Izabella), moja starsza siostra, była również zamiłowaną jednostronnie wędkarką. Łowiła wyłącznie dobrze zanęcone, śmierdzące karpie. Z zazdrością wyznam, że szło jej to dobrze i miała niezłe wyniki. Dla mnie łowienie hodowlanych w sadzawce karpi było barbarzyństwem, nie pozwalał zresztą na to Ojciec. Nie wiem, dlaczego, ale siostry ten zakaz nie dotyczył, ba, była nawet chwalona za wyniki. Ja pozostałem zawsze wierny kępskim jeziorkom, które z kolei siostrę zupełnie nie interesowały.

Dodatkową atrakcją Kępy, a raczej już samego kępskiego dworku, były bziki kępskie. Wpadaliśmy na nie chętnie, zwłaszcza po kąpieli. Były to pieczone w piecu chlebowym przasne, ale dość kruche, średniej wielkości suche placki uformowane w kształcie muszli. Wnętrza muszli najlepiej było wypełniać masłem, takim prosto z maselnicy. Zamiast masła można było stosować również powidła lub konfitury. Smakowały doskonale i znane były w całej okolicy. „Na Kępę” – jak to mawiali starsi – jeździło się na kępskie bziki.

Szukanie związków pomiędzy kępskimi jeziorkami, bzikami, floksami a późniejszą moją sztawerską specjalnością nie mieści się w żadnych logicznych kategoriach. Natomiast cała ta moja kępofilia stanowiła bezsprzecznie pieprz i sól moich kocięcych lat. W Kępie zostawiłem część mojego serca i zabrałem ze sobą na całe życie wiele miłych wspomnień i doświadczeń z dzieciństwa.

Mglisty zarys moich przyszłych profesjonalnych zainteresowań zaczął się jednak kształtować w Łopienniku. Zawdzięczam to głównie Ojcu, ale po części również i łopiennickiej śmierdzącej sadzawce. Otóż w wieku pięciu-siedmiu lat byłem dość chorowity i często zapadałem na przeziębienia, nieżyty żołądek i bardzo uczciwie pozaliczałem wszelkie choroby wieku dziecięcego. W pamiętniku siostry Izi znalazłem na ten temat następujący lapidarny zapis z 1935 roku: „Było świniobicie, Azor [nasz pies] i Jaś [tzn. ja] pochorowali się na żołądki”. Aby mniejsze nudził w trakcie długotrwałych pobytów w łóżku, ojciec powiesił nad nim wielką mapę fizyczną świata E. Romera, którą zaraz bardzo się zainteresowałem. Widząc to, ojciec dawał mi do oglądania wielki i bardzo ciężki niemiecki atlas geograficzny. Przeglądałem go godzinami, zapamiętując nazwy mórz, rzek, gór, państw i miast. Później stałem się pożeraczem książek.

Początkowo preferowałem te o Indianach, potem podróżnicze i wojenne. Widząc moje czytelnicze zainteresowania, Ojciec zaczął powoli je ukierunkowywać. A miał czym. Księgozbiór łopiennicki liczył kilka tysięcy woluminów mieszczących się w wielkich, opasłych, sięgających po sufit dębowych szafach. Jedna z nich, zamknięta stale na klucz, mieściła same starodruki. Zanim nauczyłem się czytać, rodzice czytali nam na głos „Trylogię”, „Krzyżaków”, Kraszewskiego i Gąsiorowskiego. Jak już dobrze czytałem, Ojciec dał mi „Opowieści mórz południowych” Londona. Przeczytałem je z wypiekami na twarzy, wyszukując w atlasie wymienione morza, wyspy i porty, a później długo rozważałem w myślach

i snach treść. Wielką fascynacją stała się dzięki Ojcu seria „Roju” obejmująca kilkadziesiąt książeczek Strumph-Wojtkiewicza na temat bitew morskich XX wieku, poczynając od Cuszimy, a kończąc na Scapa-Flow. Po przeczytaniu tej serii powziąłem mocne postanowienie, że jak dorosnę, zostanę oficerem na okręcie. Zaraz też zapisałem się do Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Konsekwencją zainteresowań była budowa całej floty papierowych okrętów. Przeprowadzałem nimi niekończące się manewry lub bitwy morskie. Umiejętność robienia spławików i doskonały surowiec z kępskiej hikory bardzo przydały się do robienia z kory pięknych żaglowców z bambusowymi masztami oraz papierowymi żaglami. Póki sadzawka nie zarosła rżesą, przeprowadzałem na niej regaty lub bitwy morskie. Przy silnym wietrze moje okręty rzadko osiągały przeciwny brzeg, przeważnie przewracały się i traciły żagle, ale nie tonęły – były przecież z kory. Wydobywałem je później z wody, chyba że wiatr zagnał je gdzieś w niedostępne trzciny.

Moja flota potrzebowała przecież portów i przystani. Budowałem je mozolnie na brzegu sadzawki, używając kamyków i patyków. Powstawały potężne baseny, doki i falochrony. W miarę jak wyrastałem, przybywały różne wymyślne urządzenia portowe w postaci dźwigów, pochylni itp. Od czasu do czasu moje porty nawiedzał kataklizm w postaci najazdu dworskich kaczek, które, nie wiem, dlaczego, urządzały sobie na ich terenie żerowiska. Po takim kaczym desancie widok portowych ruin napawał mnie wielką nienawiścią do całego kaczego rodu, a przy okazji wyciskał mi z oczu – stopniowo coraz mniej – łzy. Po którymś tam kolejnym desancie wypowiedziałem ptaszyskom wojnę. Przyłapane raz na gorącym uczynku zaatakowałem kamieniami. Jedną trafiłem w głowę. Rozczapierzona zaległa nieruchomo na wodzie, pozostałe uciekły w popłochu z wielkim hałasem. Ja też uciekłem i schowałem się w krzaki. Przestraszyłem się reprimendy, jaka oczekiwała mnie za zabicie ptaka. Do dziś nie wiem, czy kaczka ożyła, czy też nie dopatrzonego jej braku w kurniku. Ja żadnych jej śladów nie znalazłem. Wiele lat później, gdy byłem już ekspertem sztauerskim i dyrektorem Instytutu Eksploatacji Portów, a więc u szczytu zawodowej kariery, będąc raz na statku w porcie, zauważyłem od strony Ostrowa Grabowskiego stadko kaczek. Podobnie jak dworskie w Łopienniku były białe, tylko jakieś ciche, nieśmiałe i z respektem utrzymujące dystans od kadłuba statku. W mgnieniu oka przypomniałem sobie swoje kaczce anse i jeszcze szybciej wszystko wszystkim kaczkom raz na zawsze wybaczyłem.

Jesienią, gdy zaczynały się chłody i już nie można było taplać się w wodzie, czytałem więcej książek, preferując oczywiście te, które miały coś wspólnego z morzem. Gdzieś na dwa lata przed wojną zacząłem interesować się prasą. Ojciec prenumerował katolicki „Mały Dziennik” i jakieś periodyki. Wycinałem z nich wszystko, co było na temat mórz, statków i portów, później, co pewien czas, uważnie studiowałem te wycinki. W wieku 10-11 lat byłem już na bieżąco w wielu sprawach morskich, a więc, jak się to u marynarzy mawia, „leżałem na dobrym kursie”. Uczestnicząc po latach wielokrotnie w rozmowach kwalifikacyjnych z kandydatami na studia w Wyższej Szkole Morskiej, nie potrafiłem sobie

wytłumaczyć, jak ci dojrzały już formalnie młodzi ludzie chcą powiązać z morzem swoje życie, a tak niewiele o nim wiedzą. Jako dziesięcioletni brzdąc w zapadłej lubelskiej wiosce, wiedziałem o morzu więcej niż kilku dorosłych kandydatów razem wziętych. Do naszego Łopiennika kino objazdowe dojeżdżało dwa-trzy razy w roku. Radia słuchało się raczej rzadko, bo jak mawiali starsi: „Baterie się szybko wyczerpują”. O telewizji nikt jeszcze nie słyszał, a ja w tym czasie porwałem się już na lekturę Conrada-Korzeniowskiego. Zmogłem wprowadzić ze sporym wysiłkiem „Murzyna z załogi »Narcyza«”, ale „Szaleństwo Almayera” było już dla mnie zupełnie niestrawne. Ciągające się w nieskończoność różne dywagacje psychoanalityczne Conrada i brak jakiejś zdecydowanej akcji, wstyd przyznać, ale i dziś zniechęcają mnie do tego rodzaju lektury.

W 1938 roku jeden ewenement stał się dla mnie przez pewien czas motorem różnych planów i konkretnych działań. Pojechałem raz z Mamą na plebanie w Ratoszynie. Powodem był odbiór brudnej bielizny kościelnej (nie proboszcza), którą okoliczne dwory na zmianę prały, krochmaliły, prasowały i w miarę potrzeby reperowały. Podczas gdy Mama z pokojówką i proboszczem odbierała bieliznę gdzieś w kościele, ja pozostałem w kancelarii parafialnej. Jedyną interesującą rzeczą, którą tam zauważyłem, była spora mapa ścienna. Będąc z mapami na ty, od razu wiedziałem, że to mapa parafii i okolic. Uwagę moją przykuły zaznaczone na mapie niebieskie wstęgi rzek i rzeczek. Jedna z nich o nazwie Chodlik wypływała (przynajmniej tak z mapy wynikało) prosto z naszej sadzawki przed dworem. Z zapartym techem i zapewne wypiekami na twarzy śledziłem, jak Chodlik wpada do Chodelki, a ta już prościutko do Wisły w okolicach Kazimierza. A więc droga wodna z naszego zapadłego Łopiennika na dalekie morza i oceany stała otworem! Zaraz też przypomniałem sobie, jak dwa lata temu dwaj moi starsi kuzyni – Staś i Kazio Boduszyńscy z sąsiedniego Radlina – zbudowali przy wydatnej pomocy dworskiego stolarza kajak. Po przewiezieniu go wozem konnym nad Wisłę spłynęli do Gdańska, tam kajak sprzedali i pełni wrażeń powrócili koleją do Opola Lubelskiego i stamtąd bryczką do Radlina. Moje plany były bardziej ambitne, miałem płynąć sam, własnoręcznie zbudowanym statkiem i wyłącznie drogami wodnymi do Gdańska. Miał to być pierwszy etap podróży, jako że docelowo zamierzałem osiągnąć londonowskie morza południowe.

Przez najbliższe dni straciłem apetyt i źle spałem. Nurtowała mnie ciągle wizja wyprawy i problemy związane z jej organizacją. Ponieważ postanowiłem przed nikim nie ujawniać swoich zamiarów, u nikogo nie mogłem zasięgać porad przy rozwiązywaniu piętrzących się problemów. Pewnej nocy miałem proroczy sen. Żeglowałem już w pobliżu jakiegoś porośniętego palmami atolu. Na brzegu piękne czekoladoskóre i półnagie Malajki z girlandami kwiatów zasłaniających ledwo tzw. topless machały do mnie kusząco rękami, zapraszając jak gdyby na ląd. Nie byłem jeszcze w wieku, w którym miewa się sny erotyczne, i popłynąłem dalej, zastanawiając się, skąd ja te dziewczyny tak dobrze znam. Przecież to te same, które spotkał Koziołek Matołek w trakcie podróży dookoła świata, gdy po spóźnieniu się w Zanzibarze na statek popłynął dalej na tratwie. Eureka! Ja też popłynę tratwą,

którą zbuduje się bez problemów. Przecież już raz zbudowałem taką z tataraku i wprowadzie na leżąco, ale nieco na niej pływałem. Więc niepotrzebnie martwiłem się, jak zbudować samodzielnie kajak, jako że pomoc dworskiego stelmacha nie wchodziła w rachubę. Miałem z nim bowiem zerwane stosunki dyplomatyczne od czasu, kiedy pobiliśmy się z jego synem.

Po teoretycznym rozwiązaniu węzłowego problemu jednostki pływającej, która miała mnie przemieścić na morza południowe, powstał następujący plan. Start nastąpi poniżej mostku, około 200 metrów za moją łączką z pazurem żeglarzem, gdzie szerokość Chodlika jest dla małej tratwy wystarczająca. Rozpoczęcie pierwszego etapu wyprawy, do Gdańska, nastąpi w lecie, podczas wakacji. Opracowanie koncepcji następnego etapu odłożyłem na później na zasadzie „to się dalej jakoś zobaczy”. Podstawą wyżywienia będą własnoręcznie złowione ryby pieczone na ogniskach wraz z ziemniakami z nadrzecznych pól. Uzupełnieniem tej dość jednostajnej diety miały być jagody i owoce z nadbrzeżnych lasów i łąk. Drobne moje oszczędności miały wystarczyć na tzw. suchy prowiant i cukierki, które zamierzałem kupować po drodze. Ponieważ mój kapitał nie przekraczał 5 zł, solennie postanowiłem, że nie wydam nawet jednego grosika na inne niż wyprawa cele.

Uspokojony, że już wszystko wiem, co robić, przystąpiłem do budowy tratwy. Wcześniej wpadłem jednak na następny genialny pomysł dotyczący surowca na jej budowę. Trwały akurat zbiory chmielu, który przed workowaniem był suszony w suszarni opalanej tzw. strachami sosnowymi. Były to młode, sięgające kilka metrów sosenki. Cięto je na początku lata, później wysychały i razem z igliwem paliły się jak przysłowiowe, oczywiście dobre zapalki, dając w ciągu kilku minut potrzebną do suszenia wysoką temperaturę. Zacząłem po kryjomu wyciągać pojedyncze sosenki, oczyszczać je z gałęzi i chować w krzakach w pobliżu miejsca startu, gdzie miała powstać prowizoryczna stocznia. Sosnowe paliki były lekkie, dawały się łatwo przycinać, a ponadto ociekały żywicą, o której myślałem, że działa impregnująco. W ciągu kilku dni zgromadziłem potrzebną ich ilość. Tratwa miała mieć wymiary 2 na 1 metr i grubość trzech warstw palików powiązanych miękkim drutem żelaznym, którego było do woli w sąsiednim chmielniku. Pewnego pięknego wrześniowego dnia tratwa była gotowa i nastąpiło wodowanie. Odbyło się ono nie bez kłopotów, jej ciężar okazał się mimo wszystko większy niż możliwości dziesięciolatka i musiałem nieco podkopać brzeg. Jakoś się jednak udało. Zaraz wskoczyłem na tratwę, a ponieważ w miejscu wodowania kanał melioracyjny łączył się z Chodlikiem i było małe rozlewisko, odpychając się od brzegów, przepłynąłem kilka metrów tam i z powrotem. Udało się, więc byłem cały w skowronkach. Tratwa była wprowadzie nieco chybotliwa i bokami nabierała wodę, ale byłem pewien, że jak dołożę jeszcze jedną warstwę palików, to wady te zdołam wyeliminować. Tratwa była zbyt ciężka, aby ją wyciągnąć na brzeg i gdzieś ukryć, dlatego zacumowałem ją w najmniej widocznym miejscu i zamaskowałem gałęziami.

Następnego dnia, po śniadaniu, pobiegłem do swojej tratwy, aby ją zrekonstruować i nieco na niej popływać. Stała się jednak rzecz straszna – paliki tak nasiąkły

wodą, że po moim zaokrętowaniu tratwa wprawdzie nie tonęła, ale zachowywała się jak łódź podwodna. Doszedłem wówczas do smutnego wniosku, że zastosowany budulec był po prostu do kitu. Szukając innego rozwiązania, przypominałem sobie, że Indianie budowali łódki z trzciny. Tataraku i trzciny było u nas pod dostatkiem, tyle że o tej porze roku z jakichś tam względów wszystko było wykoszone. Trzeba było przełożyć wyprawę na następny rok. Na dobitkę wracała właśnie z urlopu nasza guwernantka pani Kalińska, rozpoczynały się lekcje, należało się uczyć i czekać cierpliwie na następne wakacje.

Koncepcja wyprawy nurtowała mnie jednak w dalszym ciągu i postanowiłem nie dać za wygraną. Dlatego kilka dni później zrobiłem wyprawę pieszą wzdłuż pierwszego odcinka trasy na wyspy mórz południowych. W granicach pól łopiennickich Chodlik płynął spokojnie małym jarem. Jego szerokość sięgała dwóch metrów, a głębokość nie była mniejsza niż dwadzieścia centymetrów. Nieco gałęzi w nurcie nie stanowiło problemu. Zamoczyłem wprawdzie buty i rajtuzy, ale gałęzie udało się usuwać bez trudu. Zaraz jednak za granicami Łopiennika Chodlik wpływał w ciągnące się blisko kilometr bagniste rozlewiska porośnięte kępami wierzby i ziela. Skonstatowałem, że tędy ani łódką, ani tratwą nie przepłynę. Zbyt nie się jednak nie martwiłem, bo zaraz przypominałem sobie, że jak przychodzą roztopy i wysoka woda, to będzie tu jedno wielkie jezioro, które pokonam w ciągu piętnastu minut. Jakoś naiwnie nie zastanowiłem się, że roztopy przychodzą najpóźniej na przełomie marca i kwietnia, i postanowiłem na nie czekać. Gdy już nastąpiły, to znacznie wcześniej od nich miały miejsce różne Anschlussy i szykowało się Zaolzie. W Gdańsku, przez który miałem przepływać, prasa rozpisywała się o różnych antypolskich ekscesach. Rozważałem na zimno swoje szanse w przypadku starcia z hitlerowskimi bojówkarzami. Jedyłą moją bronią był mały fiński nożyk z ostrzem o długości siedmiu centymetrów, ale na imieniny przypadające 24 czerwca miałem już obiecany prawdziwy flower. Postanowiłem znowu przełożyć termin wyprawy. Później nie było już problemów z przekładaniem terminów – wybuchła wojna, a ja skończyłem właśnie jedenaście lat.



CZAS DORASTANIA

Jeszcze przed wakacjami 1939 roku zostałem zapisany do ostatniej klasy prywatnej szkoły powszechnej pani Papieskiej w Lublinie. Pod koniec wakacji powoli szykowałem się do wyjazdu, który miał nastąpić 4 września. Prawdę powiedziawszy, do wyjazdu brak mi było zupełnie entuzjazmu i skrycie liczyłem, że wiszący w powietrzu wybuch wojny go opóźni, a może nawet wykluczy, i tak się istotnie stało.

W naszym zabitym deskami świecie, czyli w Łopienniku, i w pierwszych dniach wojny, i później właściwie niewiele się działo. Na bezchmurnym wrześniowym niebie widać tylko było ciągle przelatujące klucze niemieckich bombowców i słyszać było dalekie odgłosy bombardowania. Później, gdy przez kilka dni z polowego lotniska w niedalekim Radawcu operowała Warszawska Brygada Pościgowa, dochodziło nad naszą okolicą do częstych walk powietrznych. Atakowane przez nasze myśliwce szyki niemieckich eskadr rozpadały się, było dużo strzelaniny i powietrznych gonitw, ale wbrew moim oczekiwaniom nic więcej się nie działo. Raz tylko zauważyłem lecący nad samym lasem niemiecki bombowiec, któremu z jednego silnika nieco się dymiło. Innym razem nad horyzontem ukazał się spadający powoli spadochron, a że i u nas panowała psychoza zagrożenia ze strony dywersantów, ruszyła w jego kierunku drabiniastym wozem powstała samorzutnie grupa pościgowa uzbrojona w jedną dubeltówkę, widły i coś tam jeszcze. O mało się nie popłakałem, gdy mnie z moim małokalibrowym flowerem nie pozwolono uczestniczyć w obławie. Prawdę powiedziawszy, nie przyniosła ona żadnych rezultatów.

Stopniowo narastała fala uchodźców, wśród nich zjechała do nas rodzina z Krakowa i z Warszawy. Część z tych uciekinierów po naradzie z Ojcem pozostała z nami na dobre i złe przez całą okupację. Tymczasem niepokojących wydarzeń było z dnia na dzień coraz więcej.

Byłem pełen dziecinnej wiary w męstwo naszych żołnierzy i w ich zwycięstwo do 6 września. Tego dnia zastaliśmy w parku dwóch młodych wojskowych: porucznika i podchorążego. Byli zarośnięci, brudni, bez pasów i broni. Najbardziej jednak utkwił mi w pamięci sosnowy, taki niedawno wyłamany w lesie kołek, którym porucznik się podpierał, i jego pełne rezygnacji spojrzenie. Na ten widok coś się we mnie załamało i dopiero wówczas uświadomiłem sobie, że istotnie jest bardzo źle. Jakże od tych rozbitków z bitwy pod Iłżą, bo za takich się podawali, różniło się kilka grup oficerów w pełni umundurowanych i z bronią, którzy w październiku i listopadzie przedzierali się na Węgry. Zjawiali się zwykle nad ranem, cały dzień wypoczywali, a o zmroku ruszali z przewodnikiem dalej na południe. Zwłaszcza utkwiła mi w pamięci grupa kilku kawalerzystów. Elegancyści, piękni, tryskający energią i optymizmem. Po kolacji jeden z nich siadł przy fortepianie i zaczął grać. Inni porwali nasze panie do tańca. Gdy zjawił się przewodnik, był „Jeszcze jeden mazur dzisiaj”, a za chwilę już ich nie było. Ubrani w długie peleryny roztopiali się w mroku jak jacyś tajemniczy mnisi. Nabrałem wówczas pewności, że póki tacy istnieją, nie wolno tracić nadziei. Dzisiaj, po tylu latach, gdziekolwiek usłyszysz mazura, niezmiennie stają mi w oczach. W pamiętniku siostry pozostał ich trwały ślad – wpis z datą i podpisami.

Nie zapomnę również doskonale zorganizowanej kolumny ewakuacyjnej jakiegoś majątku ziemskiego, którą na pięknym wierzchołku prowadziła otoczona sforą psów elegancka właścicielka pani Kamocka. Po 17 września nie było jej w powrotnej fali uchodźców, niemniej byliśmy pewni, że ta dzielna niewiasta na pewno nie dała się zająć wkraczającej Armii Czerwonej.

Odgłosy toczących się na Lubelszczyźnie walk słyszać było u nas bliżej lub dalej do pierwszych dni października. Nie przerwał ich nawet najbardziej ponury z ponurych dzień 17 września, po którym w powrotnej fali uchodźców trafiła do nas rodzina z Polesia.

Pierwszych Niemców zobaczyłem dopiero pod koniec września. Sprowadził ich Ojciec z sąsiedniej Kępy na prośbę ukrywającej się u nas grupy oficerów państwowej policji z Kalisza, którzy chcieli się wreszcie komuś poddać i złożyć broń. Łaskawa Opatrzność zatrzymała ich u nas przed dalszym marszem na wschód, czyli nieuchronnie w kierunku Ostaszkowa i śmierci z kulą w potylicy. Mieli szczęście, rozbrajało ich dwóch niemieckich kawalerzystów na roślach gniadych koniach, którzy, nie licząc, pozbierali piękne, lśniące pistolety i rewolwery do worka na obrok, nie chcieli dać pokwitowania i odjechali. Jeden z nich – mówiący dobrze po polsku, zapewne Ślązak – powiedział na odjeździe: „Synek, szybko ucz się niemieckiego”. Tej rady nie potraktowałem poważnie, natomiast pomyślałem naiwnie, że może policjanci nie wszystko oddali i ukryli w naszym parku jakąś broń. Myszkowałem zawzięcie, ale poza garstką amunicji ukrytej w krzaku piwonii nic więcej nie znalazłem.

Mniej więcej w tym samym czasie dotarła do nas wiadomość, że Niemcy cofają się za Wisłę, a nasze tereny obejmują bolszewicy. Później z dnia na dzień docierały do nas coraz bardziej złowieszcze wieści, że w Kraśniku Żydzi budują dla

bolszewików bramę powitalną, a koło Moniak pokazały się już jakoby bolszewickie czołgi itp. Później wszystko ucichło, uciekło, ale odwlekło się tylko do lipca 1944 roku, kiedy co się miało stać, stało się.

Nie wiem, czy szkoła pani Papieskiej w Lublinie funkcjonowała podczas okupacji, czy też nie, ale sprawa naszego, tzn. mojego i siostry, dalszego kształcenia została rozwiązana. Pośród uciekinierów z Warszawy, którzy się u nas zatrzymali, była siostrzenica stryjenki Hani – Rita Chałupczyńska, świeżo upieczona maturzystka po ekskluzywnym prywatnym liceum pani Gepnerówny w Warszawie, jej ojciec był konsulem II RP w Użhorodzie na Węgrzech, a matka dziennikarką zamieszkałą na stałe w Chicago. Rita na czas okupacji postanowiła pozostać u nas i podjęła się przerabiania z nami obowiązujących programów nauczania. Nasze postępy w nauce były później rokrocznie sprawdzane na tajnych kompletach prowadzonych przez siostry urszulanki w Lublinie.

Wojna i okupacja wykluczyły możliwość realizacji moich ambitnych planów żeglugi po londonowskich morzach południowych, a w miarę dorastania zacząłem sobie zdawać sprawę z absurdalności żeglugi tratwą poza łopiennicką sadzawkę. Byłem jednak w swoich zainteresowaniach konsekwentny i postanowiłem zostać oficerem na okręcie wojennym. Wcześniej jednak musiała zakończyć się wojna, a na razie nic na to nie wskazywało. Z księgozbioru Ojca wyczytałem już wszystko to, co miało cokolwiek wspólnego z morzem, później już czytałem ciekawsze pozycje ponownie. Śledziłem prasę gadzinową, w której ukazywały się relacje ze zwycięstw Kriegsmarine. Prowadziłem własny rejestr zatopionego tonażu alianckiego i entuzjazmowałem się, gdy Niemcy przyznali się do straty krążownika „Admirał Graf von Spee” i pancernika „Bismarck”. Później, gdy mieliśmy łatwiejszy dostęp do prasy konspiracyjnej, rozpierała mnie duma, gdy od czasu do czasu trafiałem na relacje z bohaterskich dokonań naszej floty wojennej i handlowej u boku aliantów.

W latach 1939-1942 mieszkało u nas na wsi małżeństwo Naruszkiewiczów wysiedlone z Gdyni. Pan Wacek był marynarzem i nosił nawet autentyczne granatowe marynarskie spodnie bez rozporka i z poszerzonymi na dole nogawkami, a ponadto ciekawie mówił o morzu, portach i statkach, zresztą zapewne więcej, niż sam widział. Ale i tak z zapałem słuchałem jego opowiadań, których akcja toczyła się głównie w tawernach i knajpach portowych różnych egzotycznych krajów. Znał również sporo piosenek na tematy morskie, które podśpiewywał niezłym głosem, a my wtórowaliśmy mu. Po prostu sama marynistyka!

Nasze radosne młodzieńcze chwile przytłaczało jednak toczące się wokół nas okupacyjne życie. Jeszcze przed końcem 1939 roku Niemcy wykonali publiczny wyrok śmierci przez powieszenie na grupie pierwszych konspiratorów. Został wykonany w leżącej w bliskim sąsiedztwie Łopiennika Kłodnicy. Pośród straconych był nasz stelmach Dalecki i rotmistrz Jerzy Nowakowski, który był właścicielem pobliskiego majątku Jeżów i naszym powinowatym. Na wiosnę 1940 roku odbył się pogrzeb ciotecznego brata Ojca, młodego lekarza Stasia Boduszyńskiego, którego pochwycili Niemcy przy próbie przedostania się na Węgry. Śmierci i pogrze-

by mają zawsze swoją określoną wymowę, tym razem był to pogrzeb wyjątkowo tragiczny. Rodzice chowali prochy swojego syna znajdujące się w niepozornej metalowej puszcze – urnie, która ginęła gdzieś na tle wielkiego grobowca Boduszyńskich na cmentarzu w Ratoszynie. Z licznych pogrzebów, w których dotychczas uczestniczyłem, właśnie ten najbardziej wrył się w moją pamięć. Później nastąpiła prawie na naszych oczach tragedia Żydów, których, zwłaszcza w przeludnionych okolicznych miasteczkach, mieszkało bardzo dużo.

Na przełomie 1940 i 1941 roku zaczęły powstawać getta, w których Niemcy grupowali Żydów z mniejszych miejscowości. W naszych stronach takie getta powstały w Chodlu i w Bełżycach. Z dnia na dzień warunki bytowe stłoczonych tam Żydów pogarszały się, a choroby głód i wycieńczenie dziesiątkowały ich. Tymczasem z podbitych krajów europejskich nadchodziły ciągle nowe transporty, pogarszając i tak już tragiczną sytuację. Wówczas ojciec i inni okoliczni ziemianie podjęli akcję pomocy Żydom. Polegała ona na tym, że w porozumieniu z władzami okupacyjnymi i Judenratem udało się wydobyć z chodelskiego getta pewną liczbę rodzin żydowskich i umieścić je na terenie majątków. Pretekstem była pomoc Żydów w pracach polowych dla zapewnienia terminowych dostaw obowiązkowych kontyngentów. Dwory zatrudniające Żydów organizowały zakwaterowanie i wyżywienie, natomiast należne wynagrodzenie przekazywały Judenratowi. W Łopienniku grupa licząca 50-60 osób została zakwaterowana w nieczynnej o tej porze roku suszarni chmielu. Wcześniej zostały w niej zainstalowane prowizoryczne sanitariaty, wybudowano kuchnię i przepierzenia dla poszczególnych rodzin. Wśród przybyłych było sporo dzieci i starców, w rezultacie do pracy stawało kilkanaście bardzo wynędzniałych osób. Ojciec zatrudniał ich raczej symbolicznie, do lżejszych prac polowych, w warzywniku i w parku. Po dwóch miesiącach wracali do getta zupełnie inni, zregenerowani już ludzie. Żegnając się, płakali i całowali Ojca po rękach, mówiąc: „U jaśnie pana dziedzica to wcale nie była praca, to było prawdziwe sanatorium”.

W następnym roku getta zostały uszczelnione, a Żydzi nie mogli już zamieszkiwać poza ich murami. Niemniej za pośrednictwem Kreislandwirta udało się Ojcu zatrudniać przez kilka miesięcy 25-30 Żydów ponownie pod pretekstem zapewnienia terminowych dostaw kontyngentów. Należało ich codziennie przywozić rano do Łopiennika i odwozić przed zmrokiem do odległego o siedem kilometrów Chodla. Mieli być to wyłącznie zdolni do pracy ludzie, tymczasem przyjeżdżali głównie skrajnie wyczerpani, potrzebujący pomocy. Taką pomocą były przyznawane im bez wiedzy władz deputaty żywnościowe i kierowanie do pozorowanych prac. Przejeżdżając w drodze do pracy przez wioski, mieli obowiązek śpiewania określonych piosenek. Słyszałem ten tragikomiczny śpiew kilka razy. Utkwiła mi nawet w pamięci następująca zwrotka jednej z piosenek:

„Marszałek Śmigły Rydz nie nauczył nas roboty nic, a Hitler kochany, złoty nauczył nas roboty”.

Zapamiętałem, jak pewnego dnia została przywieziona „do pracy” grupa Żydów austriackich. Było w niej dwóch profesorów uniwersyteckich z Wiednia oraz stu-

dentki z jakiegoś konserwatorium. Jeden z profesorów był prawnikiem, drugi fizykiem. Pierwszy, posługując się kieszonkowym słownikiem, starał się dowiedzieć, co się dzieje na frontach, i był bardzo wdzięczny, gdy mu przyniosłem niemiecką gazetę. Drugi znał nawet francuski, ale nie chciał ani ze mną, ani z kimkolwiek rozmawiać. Był widocznie zupełnie załamany. Studentki były bardzo delikatne i z pracą fizyczną nie miały nigdy do czynienia. Wśród nich była jedna piękność, na którą wszyscy zwrócili uwagę. W naszych stronach getta zostały zlikwidowane w 1942 roku.

Nigdy do końca nie przywykliśmy do aresztowań, wyroków i innych tragicznych lub niepokojących zaszłości okupacyjnego życia. Pojawiały się ciągle nowe, jak chociażby na przełomie lat 1941-1942 napady band rabunkowych. Na bezwzględnie egzekwowane przez okupanta dostawy kontyngentowe nakładały się rabunki band, a nasz standard życiowy znacznie się obniżył. Przypominam sobie, jak po niektórych napadach i zupełnym opróżnieniu dworskiej spiżarni jedliśmy na śniadanie niesolone zacierki na mleku z pożyczonej na wsi mąki i mleka ze świeżego udoju. Napady nie kończyły się jednak wyłącznie na rabunku. U nas, w Łopienniku, doszło do gwałtu na pokojówkach i ciężkiego pobicia naszego administratora, dzielnego pana Brogowskiego, który usiłował przeciwstawić się bandzirom. W promieniu 20 kilometrów miało miejsce kilka mordów na właścicielach ziemskich. W najtragiczniejszym z napadów, w Józnowie koło Bychawy, zostali zamordowani na oczach rodziny, w tym małych dzieci, ziemianin pan Jankowski i rządcą majątku pan Ubogorski. Ponieważ napady miały miejsce wyłącznie nocą i było ich nieraz kilka w ciągu jednego tygodnia, rodzice pojechali do Warszawy, aby odespać się i wypocząć. Trafili pechowo na pierwszy bezsensowny nalot radziecki, podczas którego ucierpiała wyłącznie ludność cywilna, a że w sąsiednią kamienicę trafiła bomba, a w dzień na ulicach szalały łapanki, pośpiesznie wracali do Łopiennika.

Nasze, początkowo dziecięce, a później młodzieżowe, dni okupacyjne wypełnione były dość szczerze nauką. Rita okazała się bardzo wymagającym pedagogiem. Zadawała wiele ćwiczeń domowych, wypracowania i lektury, urządziła ciągle różne klasówki i sprawdziany wymagające dodatkowego przygotowania i tylko wakacje zapewniały nieco więcej swobody. Napisałem „nieco więcej”, bo liczni wówczas domownicy, a pośród nich i my, młodzież, byli zatrudniani do różnych prac, między innymi do zbierania ziół, owoców, grzybów, jagód i na końcu chmiełu.

Stopniowo, ale bardzo powoli, zaczęły pojawiać się różne bardziej optymistyczne symptomy. A to Niemcy i Włosi brali cięgi w Afryce Północnej, a to impet niemiecki utknął w zimie pod Moskwą, a później nad Wołgą w Stalingradzie. Zaczęło się też coś dziać w samym Łopienniku. Ciągle gdzieś wyjeżdżał Ojciec, a to znowu odwiedzali go nieznani dotychczas ludzie. Przebywali we dworze jacyś rekonwalescenci lub osoby zapewne ukrywające się. Wyczuwało się wprost, jak bezgłośnie rośnie w siłę konspiracyjne podziemie. Cisza, która zapadła po ostatnich walkach Wydzielonego Oddziału Wojska Polskiego majora Dobrzańskiego

„Hubala” po maju 1940 roku, nie trwała zbyt długo. Wiosną 1942 roku miały już miejsce w naszych stronach dwie potyczki z Niemcami jakichś, na razie bezimiennych, oddziałów leśnych. Później zbrojne podziemie szybko uporało się ze zmorą band rabunkowych, z których część została zlikwidowana, a pozostałe połączyły się z partyzantką komunistyczną lub zaprzestały swojej działalności. W 1943 roku nie było już w okolicach żadnej wsi bez konspiracyjnych placówek AK, NSZ lub BCh, a teren zaczęły stopniowo opanowywać już nie dorywczo organizowane grupy, ale regularne oddziały leśne tych organizacji. Wówczas uświadomiłem sobie, że nie tylko Ojciec, który tkwił w konspiracji od 1939 roku, ale prawie wszyscy dorośli domownicy są już w nią w jakimś stopniu zaangażowani. Nawet starsza ode mnie o dwa lata siostra przechodziła gdzieś w okolicy kurs sanitarny, a później praktykę w jednym z lubelskich szpitali, a ja wiedziałem, że nie miało to nic wspólnego z przerabianym wówczas programem gimnazjalnym.

Zazdrościłem warszawskim kuzynom Jędrkowi i Staszce Gumowskim, moim rówieśnikom, którzy przyjeżdżali do Łopiennika na wakacje. Podczas swojego pobytu u nas w 1943 roku opowiadali bezosobowo o różnych brawurowych wyczynach Szarych Szeregów, a ja domyślałem się, że tkwili w nich po uszy. W powstaniu, podczas ewakuacji Starówki, zginęli obaj wraz z matką w kanałach, do których Niemcy wrzucili karbid. Walczyli wszyscy bohatersko w harcerskiej „Zośce” – „Jawor”, „Zbyszko”, „Aga” (matka sanitariuszka), bo takie były ich pseudonimy. No cóż, Warszawa to nie nasz zabity deskami Łopiennik, gdzie Niemcy pokazywali się zaledwie kilka razy do roku. Uzupełniały ich w jakimś stopniu, jeżeli chodzi o emocje, nawiedzające nas nader często różnej maści bandy rabunkowe, ale to przecież nie było to samo.

Tradycji niepodległościowych w rodzinie nie brakowało; antenaci uczestniczyli we wszystkich narodowych zrywach, od insurekcji kościuszkowskiej poczynając, Ojciec i stryj Jan byli ochotnikami w latach 1918-1920. To właśnie po stryju Janie, ułanie ostatniego prywatnego oddziału kawalerii – słynnej „Jazdy Jaworskiego” – nosiłem imię. Drugie imię nosiłem po pradziadku po kądzieli Lucjanie Berezowskim – powstańcu styczniowym, który w 1863 roku jako siedemnastolatek uciekł z gimnazjum we Lwowie i przez zieloną granicę dołączył do powstańczej partii. Ciężko ranny w potyczce dogorywał na pobojuwisku – uratowała go złota dewizka od zegarka. Błyszczała widocznie z daleka, bo zauważył ją miejscowy parobek, który, pokonując strach przed kręcącymi się w pobliżu kozakami, podczołgał się i szarpnął nią. Ocuciło to na moment dziadka. Amator dewizki okazał się dobrym patriotą, zawiadomił okolicznych ziemian i po zapadnięciu zmroku pomógł przewieźć rannego do dworu. Troskliwa opieka sprawiła, że jakoś wylizał się z ran.

Byłem głęboko przekonany, że już same imiona zobowiązują mnie do wzięcia udziału w wojnie, która powoli zmierzała ku końcowi. Nie wiedziałem jednak zupełnie, co począć, aby swoje zamiary urzeczywistnić. W naszym deskami zabitym Łopienniku nie było wszak Szarych Szeregów, a ja miałem dopiero 15 lat. Postanowiłem, że w jakimś stosownym momencie zwrócę się do Ojca.

Latem 1943 roku nastąpił gdzieś w bezpośrednim sąsiedztwie Łopiennika pierwszy nocny aliancki rzut. Tej nocy nie tylko mnie obudził zupełnie odmienny w tonacji od dotychczas przelatujących junkersów, heinkli i dornierów warkot wielosilnikowego alianckiego samolotu, który zapewne poszukiwał świateł sygnalizujących rzutowisko lub kilkakrotnie nalatywał na nie. Tej samej nocy gościł u nas na podkurku albo, jak kto woli, na bardzo wczesnym śniadaniu jakiś osłonowy oddział AK.

Zrzut dodał mi jakoś odwagi i tego samego dnia, widząc, że Ojciec, mimo nieprzespanej nocy, jest w bardzo dobrym nastroju, poprosiłem go o ułatwienie wstąpienia do Szarych Szeregów lub do AK. Najpierw dowiedziałem się, że żadnych Szarych Szeregów w okolicy nie ma oraz że smarkaczy do AK jeszcze nie przyjmują. Później usłyszałem przydługie kazanie na temat tego, że obecnie moim obowiązkiem jest nauka, bowiem po wojnie Ojczyzna będzie potrzebowała wielu wykształconych ludzi. Mam uczyć się, a na konspirację przyjdzie jeszcze czas. Próbowiałem bąknąć, że niezadługo kończę już gimnazjum i będę zdawać tzw. małą maturę, ale ojciec nie słuchał lub nie chciał tego słyszeć.

Szły akurat wakacje, niezadługo miałem ukończyć 15 lat, a że pobity przez bandytów pan Brogowski zwolnił się z pracy, Ojciec zagonił mnie do pomocy w gospodarowaniu majątkiem. Może miało być to antidotum na moje konspiracyjne ciągoty, w każdym razie wstawałem na dzwonek o godzinie szóstej rano, a Ojciec wysyłał mnie najczęściej do nadzoru jakichś prac polowych: przerywania buraków cukrowych, przewracania suszącego się siana i tym podobnych. Po obiedzie były znów jakieś prace w gumnie: wydawanie obroków, pomoc w kuciu koni, pojenie bydła lub robienie w kancelarii jakichś wykazów i ich podliczanie. Wraciałem do domu skonany, a po kolacji jedyną rzeczą, na którą miałem ochotę, było łóżko. Podczas żniw było jeszcze gorzej, bo pracowałem również w większość sobót, a nawet w niektóre niedziele.

Tymczasem na wakacje zjechały do nas rodziny z Warszawy i Lwowa, a dwór pełen był młodzieży szukającej coraz to nowych rozrywek, w których przeważnie nie mogłem uczestniczyć. No cóż, jedni nie bardzo wiedzieli, co zrobić z wolnym czasem, a ja pracowałem w pocie czoła bez większego entuzjazmu do tego, co robiłem. Wola Ojca była jednak dla mnie święta. Byłem wszak tym pierworodnym synem ziemiańskim, który zwyczajowo przejmował schedę po ojcu. Wbrew moim własnym planom na to się właśnie zanosilo. W dodatku siostra zupełnie nie przejawiała ciągót do gospodarowania majątkiem, a młodszy o dziesięć lat braciszek Marek uwielbiał wprawdzie grzebanie w ziemi i robienie z niej babek, a ponadto namiętnie chował się w zbożu, ale to wcale nie oznaczało przyszłych inklinacji do rolnictwa. Dlatego uradowały mnie wielce wyczytane w jakiejs konspiracyjnej bibule dywagacje emigracyjnego rządu RP w Londynie na temat konieczności przeprowadzenia w powojennej Polsce radykalnej reformy rolnej. Rozumowałem, że jeżeli nas „zreformują” i odbiorą Łopiennik, to nie będzie już przeszkód, bym zaciągnął się na okręt wojenny. Być może dlatego przywieziony rok później z Mo-

skwy po konsultacjach ze Stalinem dekret o reformie rolnej z 6 września 1944 roku nie zrobił już na mnie większego wrażenia.

W drugiej połowie 1943 roku Armia Czerwona zbliżała się do naszej przedwrześniowej granicy wschodniej, alianci zachodni wylądowali już we Włoszech, a nasz dwór tętnił cały życiem konspiracyjnym. Wychowany na „Trylogii” i pięknych rodzinnych tradycjach niepodległościowych zacząłem się poważnie obawiać, że wojna skończy się bez mojego udziału. Na szczęście wkrótce zaistniały okoliczności, w wyniku których zaangażowałem się w podwójną konspirację: tę normalną przed okupantem i dodatkową przed własnym Ojcem.

Byłem dobrze zorientowany w konspiracyjnej geografii, to znaczy, w której wiosce znajduje się placówka konspiracyjna jednej z trzech organizacji (AK, NSZ, BCh). We wsi Łopiennik działała już placówka AK, ale nie obejmowała służby folwarcznej, pośród której byli mężczyźni „po wojsku”, w tym kilku uczestników walk wrześniowych. Wśród tych ostatnich swoją postawą niepodległościową i patriotyzmem wyróżniali się kowal Michał Mrok i fornał Szczepan Stolarski, obaj kaprale; pierwszy z artylerii konnej, drugi z KOP. Właśnie w kuźni dworskiej po pracy gromadzili się ludzie „po wojsku” i prowadzili ożywione dyskusje na temat sytuacji w okupowanym kraju i na frontach. Brałem udział w tych spotkaniach i byłem głównym „donosicielem” najświeższych wiadomości. Pochodziły od Ojca, który z zakonspirowanego w Ratoszynie radioodbiornika słuchał prawie codziennie polskojęzycznych audycji BBC.

Późną jesienią 1943 roku na jednym z takich spotkań Mrok zaproponował założenie placówki konspiracyjnej i objęcie jej działalnością wszystkich mężczyzn ze służby folwarcznej. Został zaraz gorąco poparty i pozostawało tylko rozstrzygnięcie, z którą formacją niepodległościową nasza konspiracyjna placówka powinna się związać. W rachubę wchodziły w pierwszym rzędzie najlepiej zorganizowane i najaktywniejsze w naszych okolicach NSZ, natomiast AK, niesłusznie traktowana jako kontynuacja sanacyjnej armii, miała niewielu zwolenników. W przymiarkach zupełnie nie zostały uwzględnione komunistyczne formacje GL i AL, o których działalności w naszych stronach niewiele się jeszcze mówiło, a jeśli już, to jako o bolszewickiej agenturze. Muszę też stwierdzić z całą stanowczością, że pośród naszej służby folwarcznej nie było jeszcze wówczas żadnych ciągów komunistycznych, a tym bardziej prosowieckich.

Był natomiast jeden „jawny” komunista – nocny stróż Mikołaj Niedziela, zapewne były członek KPP, a w ogóle były czerwonoarmista i uczestnik rewolucyjnych wydarzeń w Petersburgu w 1917 roku. Jako bezbożnik był w folwarcznym środowisku zupełnie wyobcowany i nikt z nim i jego rodziną nie utrzymywał kontaktów. Stanowiłem wyjątek i byłem z nim autentycznie zaprzyjaźniony. Prowadziliśmy niekończące się rozmowy na temat Denikina, Wrangla, barona Ungera i innych białogwardyjskich wodzów, z którymi Niedziela walczył i sporo o nich opowiadał, a ja jedynie czytałem Goetla i Ossendowskiego. Pamiętam jedno z opowiadań Niedzieli o niszczeniu na osobisty rozkaz Lenina bogatych zapasów win i szampanów znajdujących się w piwnicach Pałacu Zimowego w Pe-

tersburgu. Niszczenie polegało na obtłukiwaniu butelkowych szyjek i wylewaniu zawartości do zlewów. Był to równocześnie sprawdzian proletariackiej dyscypliny. Każdy z wylewających czerwonoarmistów, który ulegał pokusie i po pewnym czasie tracił równowagę i przewracał się, był na miejscu rozstrzeliwany przez wyznaczonego specjalnie czekistę jako ofiara kapitalistycznej trucizny. Niedziela nie zdradził, czy przetrwanie przy wylewaniu carskich trunków zawdzięcza mocnej głowie, czy proletariackiej autodyscyplinie. Dodam natomiast, że nigdy nie częstował mnie komunistyczna trucizną, czyli nie agitował.

Po kilku dniach dyskusja na temat wyboru organizacji niepodległościowej została wznowiona. Wersja związania się z AK zupełnie odpadała, gdyż oznaczałoby to podporządkowanie się istniejącej już na wsi placówce AK, a trzeba dodać, że służba folwarczna nie darzyła wsiowych gospodarzy zbyt dużą sympatią. Ostatecznie większość opowiedziała się za NSZ i praktycznie została już podjęta decyzja, pozostawał jedynie do omówienia tryb nawiązania kontaktów.

W prywatnych rachubach wiązanie się z NSZ mogło być dla mnie brzemienne w skutki. W tej formacji działali aktywnie nasz bliski krewny Bodyszyński oraz powinowaci Pacewicz i Rojowski, a mój udział w placówce mógł szybko dojść do wiadomości ojca. Obowiązywał mnie wszak zakaz wiązania się z konspiracją i mogła zaraz wyniknąć wpadka. Rozwiązanie przyszło samo. Właśnie w graniczącym z Łopiennikiem Majdanie Radlińskim żandarmeria niemiecka złapała z bronią w ręku partyzanta z oddziału NSZ „Zęba”. Złapała go rano, a wieczorem wypuściła, odbierając jedynie karabin. Rozeszło się to szerokim echem po okolicy i właściwie wykluczyło jakiekolwiek kontakty z NSZ. Pozostały już tylko Bataliony Chłopskie, których placówki istniały w bliskim sąsiedztwie, głównie dlatego, że kilku eneszetowskich watażków poróżniło się ze swoją zwierzchnością i zmieniło „firmę”, przechodząc z całymi placówkami do BCh.

Przy kolejnym spotkaniu w kuźni, wykorzystując „wpadkę” NSZ, zacząłem delikatną probeczkową agitację. Podkreślałem, że formacja skupia dbałych o losy wsi ludowców, że jest podporządkowana również rządowi RP w Londynie, głosi konieczność reformy rolnej itd. Moje argumenty przypadły wszystkim do gustu i już nikt nie miał wątpliwości, że powinniśmy się związać z BCh. Stało się i, o ironio, dworski panicz w trosce o zaspokojenie swoich wcale nie politycznych ambicji miał może mało znaczący, ale jednak jakiś wpływ na to, że konspiracyjna folwarczna placówka zamiast endeckiej stała się ludową. Mnie opcja ludowa wcale nie przeszkadzała w walce z okupantem, a jej polityczne aspekty były oczywiście istotne, ale dopiero po zakończeniu działań wojennych.

Niezwłocznie rozpoczęliśmy poszukiwanie kontaktów z BCh. W tym celu pojechaliśmy z Mrokiem do Zosinka, gdzie dowódcą placówki BCh był znany nam tylko z pseudonimu wsławiony w walce z Niemcami „Kruk” – człowiek ze sporymi zadatkami na typowego partyzanckiego watażkę. Nie wiedzieliśmy wprawdzie, gdzie mieszka, ale jakaś mała dziewczynka zapytana o „Kruka” zaraz wskazała nam jego dom. „Kruk” był z naszych zamierzeń bardzo zadowolony, ale skierował nas do zamieszkałego w Skrzyńcu niejakiego Gołębia, jak się później okazało –

kapitana „Ostrogi”, komendanta obwodu BCh o kryptonimie „Chata”. Gołąb, repatriant z Poznańskiego, który był nauczycielem w szkole w Majdanie Skrzyneckim, wysłuchał nas z dużą uwagą, zadał kilka pytań, a następnie w bardzo zwięzły i przystępny sposób wyłożył podstawowe zasady konspiracji oraz cele i tryb działania konspiracyjnej placówki. W tym wszystkim, co usłyszeliśmy, nie było ani krzty polityki. Żegnając nas, obiecał pomoc i zalecał uzbrojenie się w cierpliwość.

Nie pamiętam już, czy to był listopad, czy grudzień 1943 roku. Zapamiętałem tylko, że było to 11-go, był lekki mróz, ale bez śniegu, i piękna księżycowa noc. Jeszcze za dnia goniec z Zosinka zawiadomił, że w nocy przybędzie „Kruk” i nastąpi zaprzysiężenie. Zebraliśmy się w mieszkaniu Mroka, było nas kilkunastu. Czekał już nakryty białym obrusem stół, a na nim krucyfiks i dwie świece. Wystawiona przy drodze do Radlina czujka czekała na pojawienie się „Kruka”. Przybył koło północy w asyście uzbrojonych po zęby kilku podkomendnych z placówki w Zosinku. Paradował w doskonale skrojonym mundurze oficerskim bez dystynkcji, bowiem oficerem nie był. Na stole obok krucyfiks wyładował jako dodatkowa dekoracja – symbol czasów – radziecki erkaem Diechtiarowa i zrobiło się bardzo uroczyście. Po chwili „Kruk” zarządził zbiórkę w dwuszeregu, podał komendę „Baczość!” i czytał zdaniami rotę przysięgi, którą po nim powtarzaliśmy. Rota była w swej prostocie piękna i o ile dobrze sobie przypominam, brzmiała następująco:

= Przysięgam Panu Bogu Wszechmogącemu w Trójcy Świętej Jedynemu, Jezusowi Chrystusowi, Najświętszej Maryi Pannie i Tobie, ukochana Ojczyzno, że do ostatniej kropli krwi, do ostatniego tchu w piersiach będę służyć Ci wiernie. Tajemnic organizacyjnych nie zdradzę, nawet gdyby groziła mi śmierć. Rozkazy przełożonych będę wykonywał jak najsumienniejsz. Tak mi dopomóż Bóg i Ty, Najświętsza Ojczyzno – Amen =

Później przypadł mi zaszczyt przechowywania roty, a jako najmłodszy, obdarzony najlepszym wzrokiem i na placówce najbardziej „gramotny” odczytywałem tekst przy następnych zaprzysiężeniach. Dodam, że rota była napisana maczkiem na bibułce do skręcania papierosów i była naprawdę słabo czytelna.

Po zaprzysiężeniu „Kruk” ogłosił, że nasza placówka ma kryptonim „Jabłoń”, i polecił sporządzić listę według pseudonimów, stopni wojskowych i rodzajów broni. Dowódcą placówki został Michał Mrok i w związku z jej nazwą konsekwentnie przybrał pseudonim „Jabłko”. Jego zastępca Szczepan Stolarski wybrał równie owocowy pseudonim „Grusza”. Ja już wcześniej wybrałem stare rodowe zawołanie rycerskie Kochanowskich „Bujny”. Jaki jednak był mój zawód, gdy identyczny pseudonim wybrał już wcześniej ktoś obdarzony wyjątkowo bujną czupryną i nie chciał z niego zrezygnować. Wprawdzie „Kruk” doradzał, abym został „Bujnym II”, ale zupełnie mi to nie konweniowało. Zdegustowany, prawie bezmyślnie, podałem „Orkan” – właśnie ostatnio przerabiałem na lekcji Władysława Orkana i pomyślałem sobie, że będzie i wietrznie, i na ludowo. Nie przewidziałem jednak, że najczęściej będą na mnie wołać „Organ”, a bardziej dociekliwi konspiratorzy będą

mnie dręczyli pytaniem, czy moje pseudo wywodzi się od instrumentu muzycznego, czy od części męskiego ciała, a jeżeli tak, to od której? W rubryce stopień wojskowy i rodzaj broni podałem adekwatne chyba słowo „rekrut”. Na szczęście nie było rubryki rok urodzenia i nie musiałem rozpoczynać konspiracyjnej kariery od kłamstwa. Niemniej byłem najmłodszym członkiem placówki, a do ukończenia 16 lat brakowało mi blisko roku. Jak na swój wiek byłem bardzo dobrze rozwinięty fizycznie i o nieletniość nikt mnie nie podejrzewał. Dopiero później dowiedziałem się, że w BCh obowiązywał zasadniczo wiek 18 lat. Szydło wyszło z worka przy próbie ujawnienia się w Gdańsku w 1945 roku (o czym będzie mowa dalej).

Kilka dni później Ojciec wezwał mnie do kancelarii. Był to ponury pokój na uboczu, w którym zwykle przeprowadzał tak zwane zasadnicze rozmowy. Czasami, ale rzadko, kończyły się one karami cielesnymi egzekwowanymi za pomocą paska lub laski. Oczywiście czegoś takiego się nie spodziewałem, ale jak zobaczyłem, że jest tam już mój dowódca Mrok, poczułem wątpliwość w nogach i pomyślałem, że już koniec mojej konspiracyjnej kariery.

Byłem święcie przekonany, że Ojciec wymógł już na Mroku, aby mnie usunął z placówki, chociażby z uwagi na prawie smarkaty wiek. Okazuje się, że nie doceniałem mojego kochanego Ojca, bo zamiast tego, czego się spodziewałem, usłyszeliśmy z Mrokiem, że cieszy się z powstania placówki i liczy, że przy sposobności zapewni ona ochronę dworu przed bandami, a na jej dobrojenie przewiduje 100 tysięcy złotych. Była to wówczas znaczna kwota wystarczająca na zakup kilku dobrych karabinów. Wychodziłem z kancelarii cały w skowronkach, bo nie dość, że Ojciec wybaczył mi złamanie zakazu i miałem jego placet na partyzantkę, to jeszcze placówka otrzymała finansowe wsparcie na zakup bardzo potrzebnego uzbrojenia.

Niestety, z miastem nie mieliśmy kontaktów, a na wsi zakup broni był bardzo trudny. Brak broni był zresztą powszechną bolączką, nawet placówek AK, bowiem należy pamiętać, że najczęściej nieprawidłowo zakonserwowana broń z 1939 roku nie nadawała się już do użytku, a ta zrzucona szła w całości do magazynów mobilizacyjnych. Dopiero na wiosnę Mrok przywiózł gdzieś z okolic Biłgoraja bardzo zardzewiałego, ale jeszcze sprawnego mauzera, kilka granatów ręcznych i nieco amunicji. Kolejny mauzer został zakupiony w maju, a dwa mosiny już bezpośrednio od czerwonoarmistów. Od oddziału „Argila” dostaliśmy uszkodzony włoski karabinek i chociaż Mrokowi, który w wojsku był nie tylko podkuwaczem, ale i rusznikarzem, udało się go naprawić, to było do niego tylko 20 sztuk amunicji. Okresowo przechowywaliśmy jeszcze i użytkowali zrzuconego stena i dubeltówkę. Czyli z bronią było bardzo słabo i dopiero w czerwcu 1944 roku byliśmy w stanie wystawić jako tako uzbrojony patrol w sile 1 + 2. Nie było oczywiście mowy o ostrych strzelaniach ćwiczebnych, w zamian ćwiczyliśmy ciągle tzw. trójkąt błędów, do czego wystarczała zupełnie laska lub nawet miotła.

Marzyłem o własnej broni krótkiej i wtedy Mrok na moje imię wytrzasnął skądś mały bębenkowiec typu bulldog z jedną sztuką amunicji. Później dorobiłem sobie jeszcze dwa naboje, z tym że kaliber pocisków był mniejszy niż lufy, więc

można było strzelać, tyle że mało skutecznie, bowiem wystrzelony pocisk wyla-tywał z lufy jak wróbel. Byłem już „uzbrojony” i bardzo dumny z tego faktu. Na szczęście nie musiałem się nigdy posługiwać swoim bulldogiem na serio, czyli strzelać, bo gdy w dniu „ogłoszenia niepodległości” chciałem strzelić na wiwat, to na trzy sztuki amunicji były tylko trzy niewypały. Nieświadomie posługiwałem się jedynie atrapą broni.

W oczekiwaniu na broń dwa razy w tygodniu ćwiczyliśmy musztrę i przera-bialiśmy regulaminy wojskowe. Spotykaliśmy się również wieczorami na czyta-nie prasy konspiracyjnej, najczęściej „Szańca” i „Biuletynu Informacyjnego”, oraz śpiewanie partyzanckich piosenek. Często śpiewaliśmy „Armaty pod Stoczką”, która to pieśń traktowana była jako nieoficjalny hymn BCh. Szczególnie dobitnie i głośno śpiewaliśmy zwrotkę: „Panowie w stolicy palili cygara, radzili o braciach zza Buga”. W moim mniemaniu po zamianie panów na towarzyszy z PPR, a cygar na skręty z samosiejki pasowało to jak ulał do ówczesnej rzeczywistości.

Pewne związane z konspiracją zdarzenie, które miało miejsce wiosną 1944 roku, opiszę obszerniej. Sprawilo mi bowiem sporo emocji i co tu ukrywać – strachu. Otóż „Kruk” obiecał przekazać nam niesprawny, ale doskonale nadający się do musztry karabin. Pojechaliśmy do Zosinka, aby go odebrać. Żegnając się, „Kruk” zapowiedział, że niedługo odwiedzi nas w Łopienniku ze swoimi ludźmi. Mówił: „Poćwiczymy razem, a wasi będą mieli okazję zapoznać się z nowoczesną bronią”.

Nasze zbiórki odbywały się wieczorem w środy i soboty w dworskiej stajni, o czym „Kruk” wiedział. W najbliższą sobotę ćwiczyliśmy właśnie chwyt bronią. Koło północy, mimo posterunku alarmowego przy drzwiach, nagle z wrzaskiem „Hande hoch!” i bronią gotową do strzału wpadło do stajni kilkunastu Niemców. Tłuczeni kolbami karabinów stanęliśmy twarzami do ściany z rękami podniesio-nymi do góry i szybko zostaliśmy zrewidowani. W stajni panował półmrok, a ja, stojąc jako ostatni w szeregu, postanowiłem ratować się i czmychnąć. Patrząc ką-tem oka, zauważyłem na mundurze jednego z domniemanych Niemców ryngraf z Matką Boską Częstochowską, a już wcześniej wydawało mi się, że przybyli roz-mawiają pomiędzy sobą po polsku. I wtedy doznałem olśnienia, że to przecież bywali u nas eneszetowcy z oddziału „Zęba”. Mimo woli opuściłem nieco ręce i dopiero potężny kopniak, który zainkasowałem wraz z dodatkiem „Ty czerwony ch...”, utrwalił moje olśnienie. Tymczasem nadciągnął ze swoimi „Kruk” i my-śląc, że w stajni jesteśmy sami, weszli bez zachowania środków ostrożności. W tu-mulcie, który wówczas w stajni zapanował, część krukowców została rozbrojo-na, a niektórym udało się ukryć broń w słomie. Rozbrojenie zostało potraktowane jako odebranie swojego, bowiem „Kruk”, opuszczając niedawno szeregi NSZ, „za-pomniał” zwrócić jakoby eneszetowską broń. W pierwszym odruchu zamierałem iść do „Zęba” na skargę w sprawie broni, domyślając się, że został przez Ojca za-proszony na kolację. Był to cichociemny, który – jak to się mówi oględnie – „prze-niósł się” z AK do NSZ, a skądinąd przez stryjenkę był z nami spowinowacony. Szybko jednak ochłonąłem – szanse na odzyskanie broni były żadne, kopniaka

już zainkasowałem, więc dałem sobie spokój. Natomiast nie zapomniałem o autorze kopniaka, którego ślad zachował mi się przez długie lata tam, gdzie plecy swą szlachetną nazwę tracą. Chciałem się mu w jakiś sposób odwzajemnić, nawet udało mi się ustalić, że miał pseudo „Orlik”, że w 1945 roku przeszedł front wraz z osławioną „Brygadą Świętokrzyską”, ukrył się gdzieś u Amerykanów i ślad po nim zaginął. Już do końca życia pozostanę chyba jego dłużnikiem.

Opisany ewenement był jednak tylko preludium do emocji, jakie mnie jeszcze czekały. Upłynęło kilka dni, w trakcie których sprawy konspiracyjne przycichły, bowiem nadeszły poufne informacje o szykującej się w okolicy pacyfikacji. Nie przeszkadzało to jednak ukrywającemu się u nas Feliksowi Zboińskiemu – Francuzowi polskiego pochodzenia i zbiegowi z obozu jenieckiego w Trawnikach koło Lublina – do odwiedzania swoich kilku sympatii w okolicznych wioskach. Jedną z nich miał Felek w Zosinku, siedzibie krukowców. Właśnie po powrocie od niej, w środku nocy, zbudził mnie, nalegając, abym się niezwłocznie gdzieś ukrył, a najlepiej wyjechał, bowiem mam być rozstrzelany za zdradę, wydanie krukowców w ręce NSZ i utratę broni. Mimo że w niczym nie poczuwałem się do winy, wiedziałem, że z „Krukiem” nie ma żartów, bo ten porywczy, nie liczący się z nikim i z nikim watażka był zdolny do wszystkiego. Bijąc się z myślami, już do rana nie mogłem zasnąć i zaraz skontaktowałem się z Mrokiem, który zresztą już o wszystkim wiedział. Ten zaś zdecydował, że jak tylko groźba pacyfikacji minie, pojedziemy do „Ostrogi”, aby wszystko wyjaśnić od razu na najwyższym szczeblu. Ponadto uspokajał mnie, że jestem przecież niewinny, ale na wszelki wypadek radził, aby się pilnować i nie nocować we dworze. Kilka niekończących się dni z „wyrokiem” krukowców przeżyłem bardzo nerwowo. Nie mogłem się przed nikim z domowników zdradzić. Zapewne rodzice wysłaliby mnie niezwłocznie do Lublina albo Warszawy, a piętno rzekomej zdrady zostałoby jeszcze w ten sposób utrwalone. Nocowałem w stajni za drabinami ze słomą, gdzie było wystarczająco ciepło, ale stada buszujących szczurów nie pozwalały zasnąć.

Wreszcie groźba pacyfikacji przeminęła i z samego rana udaliśmy się z Mrokiem do „Ostrogi”. Nie zastaliśmy go, wyjechał gdzieś na kilka dni. Wtedy Mrok podjął męską decyzję: „Jedziemy do samego »Kruka«”, wyjaśnimy sprawę na miejscu”. Nie sprzeciwiałem się, ale w miarę jak zbliżaliśmy się do Zosinka, coraz bardziej strach ścisnął mi gardło.

Już późnym wieczorem zajechaliśmy pod zabudowania „Kruka”. Mrok poszedł sam z nim porozmawiać, a ja na wszelki wypadek miałem czekać w przylegającym do zabudowań zagajniku. Po chwili wyszli obaj i przywołali mnie. Kamień spadł mi z serca, gdy „Kruk” przywitał mnie słowami: „Nie przejmuj się” i dodał, że połowę broni już odzyskał, a głupi wyrok zawdzięczam „Dziadkowi” i babom. Zajechaliśmy do „Dziadka”, który, oplakując stratę odebranego przez eneszetowców ulubionego erkaemu, nie trzeźwiał, a nie znając naszych uzgodnień z „Krukiem”, ubzdurał sobie moją zdradę, wkładając „wyrok” w usta „Kruka” i rozgłaszając go wszem i wobec. Wioskowy babski wywiad, czując widocznie do mnie jakąś sympatię, nadał wiadomość Felkowi, a dalej to już wiemy. „Dziadek” był tym razem

na tyle trzeźwy, że dotarła do niego groźba „Kruka” o iluś tam batach na gołą d..., jeśli tylko piśnie cokolwiek na temat mojej rzekomej zdrady. Wszystko zakończyło się wypiciem większej ilości bimbrow i od tego czasu byliśmy z „Dziadkiem” w wielkiej komitywie. Do Łopiennika wróciliśmy w doskonałym nastroju dopiero nad ranem.

Wyjaśnię jeszcze, na czym polegało odzyskanie części broni, o którym wspominał „Kruk”. Otóż powracający gdzieś z dalszych stron patrol NSZ, nieświadomy, że „Kruk” w międzyczasie zmienił „firmę”, zatrzymał się u niego na kwaterze. Eneszetowcy, zanim zdążyli zasnąć, zostali rozbrojeni i przepędzeni z bechowskiej od niedawna wioski. Dodam, że i my zostaliśmy w czerwcu również rozbrojeni przez jakąś pseudożandarmerię AK. Po interwencji Ojca i „Nabrama” (wuj Stanisław Wolicki) zwrócono nam ją już następnego dnia.

Epilog sprawy rozbrojenia krukowców miał miejsce kilka dni później, a jego interesujący przebieg wymaga zrelacjonowania. Mrok otrzymał od kapitana „Ostrogi” list do „Zęba” z obowiązkiem dostarczenia go do rąk własnych adresata. Na listonosza Mrok wyznaczył Felka i do asysty mnie. Felek miał w naszej placówce najwyższy stopień wojskowy, ale strasznie kaleczył jeszcze język polski i mało kto go rozumiał, ja znałem francuski i dobrze orientowałem się w okolicy i dlatego na nocnych wartach i przy innych konspiracyjnych działaniach bywałem tak jak i tym razem pożeniony z Felkiem. Ponadto obaj mieliśmy relatywnie najwięcej czasu wolnego. Po kopniaku pozostało jeszcze obolałe miejsce, a do tej pocztowej misji z NSZ w adresie byłem zupełnie na „nie”. Przyszły mi jednak na myśl słowa roty przysięgi: „Rozkazy przełożonych będę wykonywał” itd. i szybko pogodziłem się z losem.

Wyruszyliśmy rankiem. Był lekki mróz, a że nocą spadło sporo śniegu, więc na nieprzetartej drodze było kopno i posuwaliśmy się powoli. Według ostatnich pogłosek oddział „Zęba” miał stacjonować w okolicach Urzędowa, dlatego szliśmy przez Leszczynę i Skorczyce. Po drodze zasięgaliśmy języka u napotkanych tubylców, nikt jednak o „Zębie” nic nie słyszał albo nie chciał ujawniać nieznanym miejscu postoju oddziału. Później skrociliśmy w lewo, na Zakęcie, wiedząc, że oddziały partyzanckie preferują na kwatery wioski położone w pobliżu lasów, ale i tam oddziału „Zęba” nie zastaliśmy.

Było już dobrze po południu, a marcowe słońce nieźle przygrzewało. Mój dowódca był już zziębnięty i zdecydowanie zde gustowany. „Jak się nie napiję mleka i nie wypocznę, to się dalej nie ruszę, a w ogóle to wszystko mam gdzieś”, zawyrokował. W rozsypanych po okolicy zagrodach zaczęliśmy pytać o mleko. W pierwszej nie mieli krów, w drugiej wysypał się tłumek białych dzieci w wieku przedszkolno-szkolnym i o mleko już nie pytaliśmy, w kolejnej w obórce stał tylko koń. W takiej sytuacji Felek poprowadził nasz dwuosobowy oddział do Zakęcia i zaczął się dobijać do najbardziej okazałej chałupy, twierdząc, że gdzie jak gdzie, ale tu na pewno mleko dadzą. Tknięty jakimś przecuciem zacząłem namawiać Felka na powrót do niedalekiego Łopiennika. Jednak już otworzyły się drzwi chałupy i bez entuzjazmu w oczach gospodyni zostaliśmy zaproszeni do izby. W panują-

cym półmroku zauważyłem siedzących trzech młodych mężczyzn, z całą pewnością nie tubylców. Gdy mój wzrok oswoił się z ciemnością, zauważyłem, że nieznajomi ubrani są po cywilnemu, ale jeden ma spodnie barwy feldgrau i niemieckie buty oficerskie, drugi pas, a na klamrze napis „Gott mit uns”, a trzeciemu spod kurtki wystaje bez wątpienia kabura pistoletu. Przysiedliśmy pod ścianą, taksując się wzajemnie wzrokiem. Panowała nerwowa cisza i tylko Felek ze stoickim spokojem starał się wepchnąć za rant swojej kominiarki kompromitującą nas kopertę z listem do „Zęba”, która zresztą za żadne skarby świata nie chciała się tam zmieścić.

„Dokumenty – tylko bez kawałów!”, ryknął, podnosząc się, jeden z nieznajomych i już nas miał na muszce swojego parabellum. Wydobylem kenkartę, a Felek jakiś francuski dokument rozkładający się jak harmonijka na długość ponad pół metra. Nieznajomi na moment osłupieli, a później zaczęli oglądać harmonijkę ze wszystkich stron. Zapadła ponownie jeszcze bardziej nerwowa cisza. Po chwili ten, który trzymał w ręku moją kenkartę, rzekł: „Panie Kochanowski, znamy dobrze pańskiego ojca, jesteście z patrolu »Kordiana«, to chyba panu coś mówi, ale niech pan wyjaśni nam, o co tu w ogóle chodzi”. Dopiero wówczas uprzytomniłem sobie, jak jeszcze przed chwilą bardzo się bałem.

15 minut później siedzieliśmy za suto zastawionym stołem, kordianowcy wzniesli toast za BCh, później my za Kedyw. Po półgodzinie Felek, który miał piękny głos, śpiewał już swoje popisowe „Brunetki, blondynki”. Po godzinie byliśmy już wszyscy na „ty”, a po dwóch rozstawaliśmy się jak starzy przyjaciele. Kordianowcy poszli w jedną stronę, my w drugą. Idąc środkiem wioskowej drogi, Felek po wielu głębszych poczuł się jak na scenie i na cały głos po francusku odśpiewał arie z „Ninon”. W wiosce zapanowało poruszenie i były nawet oklaski. Ciągnąłem swojego dowódcę z całej siły, bo zoczył w opłotkach jakieś dziewczuchy i zaparł się jak muł.

Do Łopiennika było ponad cztery kilometry drogą, na przełaj, polami, nieco mniej. Nie doceniając mądrości przysłów, a zwłaszcza takiego bardzo na czasie: „Kto drogi prostuje, ten w domu nie nocuje”, ruszyliśmy na przełaj. Była księżycowa noc, ściszał mróz, a podtopiony za dnia śnieg zamarzł i szło się nieźle. Widać nawet było jakieś łopiennickie światelko, więc o zabłądzeniu nie mogło być mowy. Felek, pozbawiony brutalnie audytorium, włókł się zrezygnowany za mną. Nagle zamajaczył przed nami stóg słomy pozostały po młóccie. Byliśmy już na łopiennickich polach. Felek, ujrawszy stóg, wziął go za dom i kategorycznie oświadczył, że nigdzie dalej nie idzie i tu się zatrzymuje na nocleg. Wyjaśniałem mu, że to nie chata i nikt tu nie mieszka, nie trafiło mu to jednak do świadomości i poszedł szukać drzwi. Chwiejnym krokiem i klnąc jak szewc, obszedł stóg chyba ze dwa razy i zwałił się na ziemię jak kłoda, zapadając z miejsca w kamienny sen, z którego żadna siła nie była go w stanie obudzić. Nie wolno mi go było tak zostawić, bo nad ranem mogło być nawet kilkanaście stopni mrozu. Wobec tego wydarłem ze stogu całą furę słomy, przykryłem nią Felka i powlokłem się do Łopiennika po jakąś pomoc. Tam zaprząłem konie do sań i pojechałem po niego. Tymczasem

nadciągnęła jakaś zupełnie niewinna mgielka, ale w zupełności wystarczyła, aby stóg gdzieś wcięło. Zmarznięty, wszystkimi siłami walczyłem ze snem, biegnąc obok sanek i zdając sobie dobrze sprawę, co mi grozi, gdybym usnął. Stóg odnalazłem, jak już szarzało. Dopomogły w tym odgłosy zbliżone do rykowiska, które po zbliżeniu okazały się Felkowym chrapaniem. Felek nie obudził się ani gdy go mozolnie wciągałem na sanki, ani później, już w Łopienniku, na drodze pomiędzy sankami a jego wykiem.

Spotkaliśmy się jeszcze tego samego dnia wieczorem. Felek cały w skowronkach podszedł do mnie i zagadnął: „No jak, panie Jasz, fajnie było na ta wioska, co nie?!”. Zbyłem go milczeniem. Koperta z listem do „Zęba” zaginęła. Felek nie przypomina sobie, co z nią zrobił, i nie wyklucza, że wrzucił ją do zauważonej po drodze skrzynki pocztowej. Ja tego nie widziałem i na szczęście nie musiałem składać meldunku o wykonaniu lub niewykonaniu rozkazu.

Do moich konspiracyjnych obowiązków należało między innymi sporządzanie różnych raportów i sprawozdań dla konspiracyjnych władz nadrzędnych. Pełniłem w tym zakresie nieoficjalną funkcję sekretarza Mroka albo, jak kto woli, sekretarza placówki „Jabłoń”. Były sprawozdania ze szkolenia, z przeprowadzonych akcji zbrojnych, raporty o ruchach nieprzyjaciela, wykazy broni i amunicji itp., ponadto co najmniej raz w miesiącu jeździliśmy na jakieś odprawy i instruktaże do jednej z wiosek gminy Godów, matecznika BCh. Najczęściej do Puszna lub Głowna. Odprawy odbywały się nieomal oficjalnie w szkołach powszechnych pod pretekstem jakiegoś szkolenia rolniczego. Mrok bardzo chętnie zabierał mnie ze sobą, bo zwykle trzeba było coś zanotować.

Byłem tak zaangażowany w sprawy konspiracyjne, albo tak mi się przynajmniej wydawało, że zaniedbałem się w nauce. Rezultat był do przewidzenia. W pierwszych dniach maja na tajnych kompletach w Lublinie zdawałem egzaminy z zakresu małej matury, zawałęm fizykę i chemię. Po powrocie do domu oddałem się ponownie sprawom konspiracji. Pamiętam, jak w trybie alarmowym wezwano nas na koncentrację przeciwko oddziałowi AL „Cienia”, który dopuścił się podstępnie bestialskiego mordu na kursantach podchorążówki AK w Owczarni. Odesłano nas zresztą do domu z uwagi na zbyt słabe uzbrojenie. Później była akcja likwidowania bimbrowni. Chodziło tylko o te, które pędziły przeznaczony na handel bardzo szkodliwy dla zdrowia bimber z kartofli lub melasy. Pędzenie bimbrowi z żyta na własne potrzeby traktowane było jako „legalne” – pędził każdy, kto mógł, czyli w praktyce wszyscy.

Odbywała się wówczas akcja scaleniowa AK i BCh. W naszych stronach przebiegała ona sprawnie. W jej wyniku pewnego pięknego dnia dowiedzieliśmy się, że nasza „Jabłoń” już została podporządkowana Państwowemu Korpusowi Bezpieczeństwa (PKB) i przydzielona do Służby Samorządowej. W układach PRL odpowiadało to Korpusowi Bezpieczeństwa Wewnętrznego (KBW) i odpowiednio Milicji Obywatelskiej. A że milicji jeszcze wówczas nie było, wyznam, że nie bardzo widziałem się w roli „granatowego”, jako że i przedwojenna, i okupacyjna policja miała mundury w tym samym kolorze. Nie było jednak nad czym się zasta-

nawiać, na placówce nic się nie zmieniło, Sowietów byli już nad Bugiem i szykowaliśmy się do wyzwolenia.

Tymczasem w Hrubieszowskim, Krasnostawskim, Zamojskim i Tomaszowskim toczyła się prawdziwa wojna polsko-ukraińska. Od linii walk dzieliło nas wprawdzie kilkadziesiąt kilometrów, ale oddziały ukraińskie zapuszczały się od czasu do czasu aż w nasze strony. Za ustępującymi Niemcami ciągnęły całymi kolumnami furmanki z uzbrojonymi rodzinami ukraińskimi wraz z całym dobytkiem. Miały miejsce wywołane przez nich pożary, gwałty i mordy. Od zmroku do świtu trzymaliśmy warty w rejonie dworu i czworaków, a wsiowi akowcy w wiosce. Oczywiście nasza siła bojowa była znikoma i wystarczała jedynie na odparcie ataku pojedynczych napastników. Chodziło jednak o stworzenie systemu wczesnego ostrzegania i współdziałanie poszczególnych samoobron. Jako niepracujący zgłaszałem się często ochotniczo do pełnienia warty poza kolejnością.

W tym gorącym okresie rodzice nie znaleźli zupełnie zrozumienia dla mojego konspiracyjnego zaangażowania i po oblaniu egzaminu poprawkowego z chemii zostałem „zesłany” do Dominowa pod Lublinem, gdzie wuj Władysław Berezowski był administratorem majątku ziemskiego Ślaskich. Codziennie skoro świt jeździłem z mleczarkiem na korepetycje do Lublina. Miały one trwać tak długo, jak profesor – przyszły egzaminator – uzna za stosowne, i wówczas zdanie poprawki miało być tylko czczą formalnością. Po korepetycjach jadłem obiad u zytek i czym się dało, a najczęściej pieszko, wracałem do Dominowa. Ciekawostką Dominowa była Biała Dama ze starego portretu wiszącego w korytarzu, która, nie bacząc na godzinę policyjną, nocą pokazywała się jakoby w pałacowym parku. Mnie nie udało się jej spotkać, a prawdę powiedziawszy, spotkania nie szukałem.

Droga powrotna z korepetycji prowadziła w pobliżu obrzeży obozu koncentracyjnego na Majdanku. Ze ściśniętym sercem oglądałem za drutami wielkie, tragiczne pole kapusty rosnącej tam wspaniale na ludzkich popiołach. Z obozowego krematorium wydobywał się nieprzerwanie gęsty i jak gdyby tłusty dym palonych zwłok. Do moich uszu dochodziły nawet wrzaski kapo.

Na szczęście były też widoki bardziej optymistyczne: przybywające nie tylko na obrzeże miasta zasieki, bunkry i pola minowe oznakowane żółtymi proporczykami z trupią czaszką i skrzyżowanymi piszczelami. Jedni Niemcy szykowali się do obrony miasta, inni pakowali na ciężarówki manatki i wywozili je na zachód. Któregoś dnia ogólną radość przechodniów, a pośród nich i mnie, sprawił widok ogromnych przyczep zapełnianych jakimiś skrzyniami „Pod zegarem” (siedziba Gestapo).

Warunki do nauki były w Dominowie marne. W pałacu i parku pełno było mieszkających tam oficerów lotników z lotniska w Świdniku wraz z rodzinami. Zachowywali się hałaśliwie,stawiali na cały regulator radia i gramofony, które grały bez przerwy skądinąd miłą piosenkę „Lili Marleen” – musiałem tego wysłuchiwać aż do obrzydzenia. Nocami nie dawał spać stacjonujący w pałacowym parku „Flak” – czyli artyleria przeciwlotnicza. Ostrzeliwała nie tylko pojawiającego się dość regularnie nocą sowieckiego kukuruźnika, ale często robiła to moim zda-

niem bez powodu – może dla dodania sobie otuchy? Każdorazowo był alarm i rejwach wśród Niemców schodzących do prowizorycznego schronu w piwnicach. Po odwołaniu alarmu następował jeszcze głośniejszy, bo już niepodszyty strachem, powrót na kwatery. Najgorsze było jednak bliskie sąsiedztwo obozu koncentracyjnego na Majdanku, skąd przez cały czas unosił się w powietrzu swąd palonych w krematorium ciał. Póki nie przyzwyczaiłem się, miewałem okropne migreny.

21 lipca zdałem egzamin poprawkowy. Z Łopiennika przysłano po mnie bryczkę i zaraz w pośpiechu wracaliśmy do domu, bo Sowietci podchodzili już podobno pod Chełm. Niemcy pospiesznie wycofywali się na zachód i dlatego szosa do Kraśnika, którą mieliśmy wracać, była już zamknięta dla ruchu cywilnego. Musieliśmy zrobić daleki objazd przez Głusk i Żabią Wolę, a później przeciąć szosę w Strzeszkowicach. W podlubelskich lasach, przez które przejeżdżaliśmy, pełno już było oddziałów AK koncentrujących się w ramach akcji „Burza”. W Strzeszkowicach czekaliśmy dobrą godzinę na możliwość przejechania szosy. Była ona szczelnie zajęta dwoma rzędami niemieckich wozów bojowych, samochodów i podwód sunących w jednym tylko kierunku – na zachód, ku Wiśle. Z radością w sercu napawałem się tym malowniczym widokiem, podziwiając równocześnie wzorowy porządek, dyscyplinę i brak objawów paniki wśród Niemców. Widać było, że w wycofywaniu się mają już dużą wprawę. Całości strzegł jakiś przedpotoptowy myśliwiec z węgierskimi znakami rozpoznawczymi, który co pewien czas patrolował szosę. Zastanawiałem się, gdzie się podziało i co teraz robi lotnictwo radzieckie, bardzo przydałoby się tutaj. Dopiero później ktoś uświadomił mi, że było ono zajęte nieco dalej tropieniem rozproszonej 27. Wołyńskiej Dywizji AK i innych akowskich oddziałów.

W cieniu jakiejś grupy Niemców udało się nam galopem przeskoczyć szosę. W Łopienniku byliśmy późnym wieczorem i zaraz ochotniczo zgłosiłem się na wartę. Nocą cały nieboskłon wschodni był pełen rozbłysków i łun, słychać już było wyraźnie artylerię. Widocznie Sowietci podchodzili pod Lublin. Później zagłuszyła wszystko burza z piorunami. Pierwszy raz w życiu przeżywałem coś takiego pod gołym niebem i przyznam, że miałem, jak to się mawia, pełne portki strachu. Rozumując, że karabin, którego przecież nie mogłem się pozbyć, może stać się piorunochronem, kryłem się nierozsądnie pod drzewami. Od tej lipcowej nocy najgorsze grzmoty i błyskawice nie robią już na mnie żadnego wrażenia, ale podczas burzy pod drzewa już się nie chowam. Po warcie pospałem nieco, a później zabrałem się do czyszczenia broni.

Robiliśmy to zwykle w stojącej na uboczu dworskiej kuźni, którą, jako kowal, rządził nasz komendant. Była pępkiem konspiracyjnej placówki. W tym czasie komendant z pomocnikiem przeglądali w gumnie żniwiarkę i w kuźni byłem sam. Po wyczyszczeniu złożyłem karabin i właśnie miałem go zanieść do skrytki w stodole, gdy niespodziewanie pod kuźnię zajechała bryczka pełna Niemców. W pierwszym odruchu wrzuciłem karabin do pełnego brudnej wody koryta służącego do hartowania osi i obręczy, później złapałem młotek i jak gdyby nigdy nic zapamiętałe waliłem nim w jakieś przypadkowy kawałek żelastwa. Z bryczki wy-

gramolił się tymczasem oficer w eleganckich bryczesach i ruszył w kierunku kuźni. Przed samą kuźnią sięgnął ręką, ale nie do kabury po pistolet, lecz do rozporzeka, i za stojącym przy kuźni krzakiem czarnego bzu ulżył sobie. Mnie też ulżyło, tyle że na sucho, gdy oficer gramolił się z powrotem na bryczkę. Później, gdy zauważyłem prowokacyjne wystający z koryta karabinowy pas nośny, chwycił mnie paroksyzm śmiechu. Przeszedł zaraz, gdy pomyślałem, że czeka mnie ponownie czyszczenie karabinu. Wszystko to trwało moment i nawet nie bardzo zdążyłem się wystraszyć. Nieproszeni goście zapytali tylko kogoś o drogę i już nie było po nich śladu. Notabene byli to ostatni umundurowani, uzbrojeni i żywi przedstawiciele Wehrmachtu, jakich przyszło mi w życiu oglądać

Cały następny dzień był pełen napięcia. Stronami przemieszczały się małe oddziały niemieckie i uzbrojone transporty Ukraińców. Wszędzie wokół widać było dymy pożarów i zupełnie wyraźnie słychać było serie broni maszynowej. Byliśmy w ciągłym pogotowiu i dwukrotnie uczestniczyliśmy bez sukcesów w tropieniu jakichś maruderów. Dzień później cały ten hałas przemieścił się na zachód. Nadeszła wiadomość, że Lublin został już zajęty, a resztki Niemców wycofują się za Wisłę.

Około południa odbyło się łopiennickie ogłoszenie odzyskania niepodległości. Na balkonie dworu pojawiła się biało-czerwona flaga, a na podjeździe miała miejsce zbiórka łopiennickich „oddziałów zbrojnych”, czyli placówek wsiowej i naszej, w ilości około 40 chłopów. Przez otwarte okno słychać było Mazurka Dąbrowskiego w fortepianowym wykonaniu kuzynki, pani Marii Bielon, której mąż, rotmistrz WP, zginął w Starobielsku, a ona sama kilka tygodni później zginęła w powstaniu warszawskim. Podniosłą uroczystość zakończyło krótkie przemówienie Ojca. Wspomnę jeszcze, że tego dnia moja siostra Izabella, wracając z Kolonii Kępskiej, przyłapała po drodze dwóch podejrzanym osobników i przyprowadziła ich „pod broń” do dworu. Napisałem w cudzysłowie, bo był to mały damski pistolecik kalibru 5,35, czyli bardziej breloczek niż broń. Podziwialiśmy odwagę tej 18-letniej dziewczyny, do 1947 roku łączniczki i sanitariuszki w zgrupowaniu WiN „Zapory”, jako że przyłapani okazali się rozbrojonymi i przebranymi już w cywilne ubrania żołnierzami niemieckimi. Po nakarmieniu jeńcy zostali uwięzieni w stajni cugowej. Gdy nadeszła wiadomość, że Sowieci są już w pobliskim Borzechowie, komendant postanowił przekazać im naszych jeńców. Konwojujący ich nasi bechowcy powrócili sfrustrowani, dlatego że Sowieci nie patyczkowali się i zanim podwoda ruszyła w drogę powrotną, wyprowadzili jeńców za stodołę i zastrzelili.

Nocą byłem ponownie na warcie. Panował spokój i tylko od strony Wisły dobiegały odgłosy artylerii. Z głębokiego snu po całonocnej warcie, zbudziły mnie okrzyki, że Sowieci są już w Kępie. Ciekawi pobiegliśmy ich zobaczyć. Po drodze zauważyliśmy długą kolumnę wojska maszerującego przez Kolonię Kępską. Byli to na pewno Sowieci, ale refren śpiewanej przez nich piosenki brzmiał wyraźnie: „Zosiu, malowana Zosiu”. W Kępie mały oddziałek żołnierzy sowieckich rozłożył się biwakiem w pobliżu stawu. Właśnie w kociołku nad ogniskiem przygotowywali sobie posiłek, na który składała się „swinnaja tuszonka” made in USA

i kępskie ziemniaki. Z zaciekawieniem oglądaliśmy pustą puszkę po tuszonce, na której pośród różnojęzycznych opisów była również informacja w języku polskim. Frontowcy byli bardzo sympatyczni, interesowali się naszymi opaskami i chętnie za mały damski zegarek sprzedali siostrze ociekający jeszcze fabrycznym smarem, nowiutki kawaleryjski karabinek typu „mosin” ze składanym „szytykiem” (bagnetem). Później wsiedli do wielkiego amerykańskiego studebakera i gdzieś się ulotnili.

Po powrocie z Kępy dowiedziałem się, że w Zosinku odbyła się odprawa dowódców okolicznych placówek BCh i następnego dnia, z ramienia Delegatury na Kraj Rządu RP w Londynie, obejmujemy gminę w Chodlu. Mamy zabrać całą broń oraz przygotować biało-czerwone opaski na rękę z napisem PKB (Państwowy Korpus Bezpieczeństwa). Dobrze, że znalazła się wyspa od pierzyny o stosownym, czerwonym kolorze i Mama z pomocą pań poszyła wszystkim opaski. W ten sposób zostaliśmy „umundurowani”.

Wyruszyliśmy o świcie dwiema podwodami, było nas kilkunastu. Miejscem zbiórki był Borów, skąd mieliśmy się udać do Chodla odległego o kilka kilometrów. Po drodze zatrzymał nas silny patrol sowiecki, zostaliśmy wszyscy wylegitymowani. Ku wielkiemu naszemu zdziwieniu nasz komendant wydał rozkaz tak przełożyć opaski, aby kolor czerwony był u góry, czyli po prostu do góry nogami. Okazało się, że był to rozkaz oficera dowodzącego patrolem, zapewne politruka, którego wykonanie warunkowało dalszą naszą jazdę. Dla świętego spokoju komendant polecił nam jego wykonanie. Argumentacja oficera była dla nas absurdalna, dowiedzieliśmy się, że czerwony kolor symbolizuje robotniczą krew, a ta musi być zawsze górą – „Wot i wsio!”. Dodatkowym bardziej przekonującym argumentem było kilkanaście gotowych do strzału pepeszek wycelowanych w nasze podwody. Ruszyliśmy w dalszą drogę, ledwo powstrzymując się od śmiechu, i gdy Sowieci byli poza zasięgiem wzroku, szybko założyliśmy opaski prawidłowo. Dalej nie było nam już zupełnie do śmiechu, bo na skraju lasu przylegającego z prawej strony do naszej drogi ukryte były stanowiska sowieckiej piechoty z działkami przeciwpancernymi i karabinami maszynowymi skierowanymi na zachód – była to po prostu autentyczna linia frontu. My zaś znajdowaliśmy się po tej wrogiej stronie, w najlepszym wypadku na ziemi niczyjej. Na dobitkę Sowieci ostrzegali nas lojalnie okrzykami „Ej, partizany! Dalsze nielzia, tam Niemcy”. Jakoś jednak szczęśliwie bez przygód dojechaliśmy do Borowa.

W Borowie, koło młyna na Chodelce, trafiliśmy nie na zbiórkę, ale raczej na zbiegowisko okolicznych, częściowo tylko uzbrojonych bechowców i gapiów. Po pewnym czasie zjawił się jakiś umundurowany energiczny porucznik i zrobił porządek. Posegregował nas na uzbrojonych i nieuzbrojonych, a ja ze swoim bulldogiem stanąłem przy tych drugich. Padła komenda „baczność!”. Odliczyliśmy i porucznik zameldował stan „wojska” ubranemu na czarno, postawnemu cywilowi. Cywil, którego nazwiska i pseudonimu nie zapamiętałem, przedstawił się jako nowo mianowany przez Lubelską Delegaturę Rządu wójt Chodla i poinformował, że zaraz po wyjaśnieniu sytuacji ruszamy „oswobodzić” miasteczko i obsadzić

gminę. Wymarsz obowiązywał wszystkich uzbrojonych i ochotników nieuzbrojonych, do których dołączyłem. Po pewnym czasie stawiał się goniec z Chodla i zameldował, że o świcie opłotkami miasteczka przemieszczała się silna niemiecka jednostka pancerna, ale aktualnie nie ma w nim żadnego wojska.

Wymarsz opóźnił się o dobre pół godziny, bowiem delegat otrzymał od kogoś w prezencie nowiutkiego mauzera. Zaraz też zapragnął go przestrzelić. Ktoś usłużny podał mu widocznie jakiś „lewy” nabój, który nie dość, że okazał się niewypałem, to jeszcze zagwoździł lufę. Kilku „fachowców” dłużyło później w lufie różnymi drutami i patykami, ale okazało się, że bezskutecznie. Mnie też jakiś starszy już bechowiec obdarzył karabinem mówiąc: „Ej, rekrut! Potrzymaj chwilkę, muszę coś załatwić”. Padł rozkaz wymarszu, a właściciela jednostrzałowego manlichera pamiętającego chyba jeszcze czasy napoleońskie – ani widu, ani słyhu. Zjawił się po odbiór dopiero w Chodlu, nie mówiąc nawet „dziękuję” – no cóż, byłem wszak rekrutem. Jeszcze dodam, że manlicher miał dorobione topornie wielkie dębowe łożo i dlatego był co najmniej dwa razy cięższy niż powinien. W lipcowym upale, zlany potem i już na „miękkich nogach” po czterokilometrowym marszobiegu ledwo doniosłem go do Chodla. Z Borowa ruszyliśmy marszem ubezpieczonym i po jakiejś godzinie mijaliśmy już pierwsze zabudowania miasteczka. Jego wyjątkowo zdziśiátkowani przez wojnę mieszkańcy witali nas mlekiem, chlebem, owocami, a miejscami również bimbrem. Wkrótce osiągnęliśmy rynek. Na budynku gminy i w kilku innych miejscach powiewały już flagi polskie. Okazało się, że jeszcze poprzedniego dnia miasteczko zostało „oswobodzone” przez okoliczne placówki AK.

Gdy wkraczaliśmy, właśnie ktoś przymocowywał mocno poszczerbioną, przedwojenną emaliowaną tablicę urzędu gminnego i godło państwowe z koroną na głowie orła. Obsadziliśmy gminę, przed którą została zaciągnięta warta, a na rogatki wysłano posterunki alarmowe. Nieuzbrojonych, a wśród nich i mnie, odkomenderowano do robienia porządków w gmachu gminy i jego bezpośrednim sąsiedztwie. Zbierałem do worka poniewierające się wszędzie papiery i w pewnym momencie natrafiłem na kilka kompletnie wypełnionych kenkart z fotografiami, które oczekiwały widocznie na odbiór. Oddałem je delegatowi. Później znalazłem jeszcze kilka czystych, ale już podpisanych blankietów i bezmyślnie wsadziłem je do kieszeni. Do jednego z nich wkleiłem później swoją fotografię i wypełniłem, sam nie wiem dlaczego, na nazwisko Małolepszy. Ta kenkarta służyła mi do popisywania się w towarzystwie posiadaniem fałszywki. Po kilku miesiącach okazało się, że nie tylko czyste blankiety, ale nawet moja „małolepsza” kenkarta przydały się kilku ukrywającym się partyzantom z AK do „legalnego” powrotu do życia cywilnego po zmianie personaliów.

Około południa odbyła się wzruszająca uroczystość – dziękczynna msza święta celebrowana przez ks. kanonika Biernackiego. W wypełnionej po brzegi farze zabrzmiało potężne „Boże, coś Polskę” i polały się nie tylko kobiece łzy.

Po mszy zrobiłem się bardzo głodny i już kierowałem się w stronę restauracji Niedzielskiego, gdy wezwał mnie delegat. Zameldowałem się, a ten powiedział:

„Weźcie od dowódcy warty jakiś karabin i zgłóście się zaraz do mnie, pójdziemy załatwić pierwszą urzędową sprawę w wyzwolonym Chodlu”. Dostałem znanego mi dobrze manlichera, jako że na wartowni nie mieli nic innego. Gdy poprosiłem o amunicję, usłyszałem tylko: „Chłopie, chcesz, żeby ci łeb rozwalilo, przecież z niego nikt przez ostatnie sto lat nie strzelał!”.

Uzbrojony w taką przyciężką atrapę kroczyłem za delegatem. Dotarliśmy gdzieś na peryferie miasteczka. Sprawa urzędowa okazała się nader ważka i dotyczyła rozstrzygnięcia sporu o podział miejskiej obórki użytkowanej przez dwie zwaśnione sąsiadki. Po wysłuchaniu stron i wykonaniu krokami stosownych pomiarów władza poleciła mi, z braku kredy, kawałkiem cegły zaznaczyć na ścianie obórki urzędową linię podziału. W ten sposób, bez zbędnej biurokracji, została załatwiona skutecznie ta historycznie pierwsza sprawa urzędowa, aczkolwiek nie byłem przekonany, czy ku zadowoleniu obu zwaśnionych stron. W każdym razie tylko jedna strona zaprosiła nas później na poczęstunek. Delegat, wykazując wielką mądrość i dbałość o autorytet swojego urzędu, nie przyjął zaprosin. Do dziś pamiętam, jak mi wówczas kiszki marsza grały, bo od świtu byłem praktycznie na czczo, i jak go za tę mądrość w duchu „błogosławiłem”. Dzięki łaskawości losu po powrocie do gminy czekało następne zaproszenie na obiad, na który delegat zabrał mnie z sobą. Gospodarze okazali się wyjątkowo gościnni, a posiłek był obfity i suto zakrapiany dobrym bimbrem.

Przed wieczorem nieuzbrojeni zostali zwolnieni do domów z obowiązkiem stawienia się w gminie następnego dnia rano. W doskonałych humorach i pełni optymizmu wracaliśmy grupką do domów. Na wysokości Ratoszyna spotkaliśmy kilku młodych ludzi idących nam naprzeciw. Już z daleka widać było, że to chłopcy z lasu. Jednego z nich poznałem, był podchorążym w którymś z patroli Kedywu podległych „Zaporze”. Przystanęliśmy, relacjonując to, co się działo w Chodlu, oni zaś tak jakoś dziwnie na nas patrzyli. Wreszcie mój znajomy odciągnął mnie na bok i łamiącym się głosem powiedział: „Sowieci otoczyli, rozbroili i uwięzili na Majdanku oddziały skoncentrowane pod Lublinem w ramach akcji »Burza«, nasz oddział został już rozformowany, ci, którzy mogli, wracają właśnie do domów, a pozostali, tak jak my, idą na meliny”. Byliśmy zszokowani.

Mimo tych złowróźbnych wieści następnego dnia o wyznaczonej porze stawiliśmy się w chodelskiej gminie. W miasteczku było już pełno Sowietów i po drodze byliśmy przez „bojców” dwukrotnie bardzo dokładnie legitymowani. Polegało to na długotrwałym porównywaniu fotografii z właścicielem kenkarty, bo przecież były one wypełnione nieznany dla legitymujących językiem i „bukwami”. Na rynku, w bliskim sąsiedztwie gminy, instalowała się właśnie najnowsza władza – „wojenkomendantura”. Wszędzie było pełno „bojców” w czapkach z niebieskimi denkami i malinowymi otokami. Wówczas jeszcze nie wiedzieliśmy, jaką złowrogą instytucję reprezentują.

W miasteczku wyczuwało się bardzo napiętą atmosferę. Delegat ściągnął wszystkie posterunki i patrole oraz zabronił opuszczania gmachu gminy. Po pewnym czasie przybył ktoś z Godowa – sąsiedniej gminy obsadzonej również przez

bechowców. Podobno zostali już rozbrojeni. W tej sytuacji delegat polecił nieuzbrojonym rozejść się niepostrzeżenie i pojedynczo do domów.

Wymknąłem się z gmachu gminy i opłotkami skierowałem się w stronę mostu na Chodelce, przez który prowadziła jedyna droga na Łopiennik. Z daleka już zauważyłem na moście posterunek sowiecki, właśnie kogoś legitymowali, a obok stała grupka widocznie zatrzymanych ludzi. Szybko wycofałem się i, pozorując kąpiel, przedostałem się na drugi brzeg Chodelki. Tam w ciągnących się nad rzeczką ogródkach działkowych znalazłem jakieś wyszczerbione grabie, schowałem opaskę i furazerkę z proporczykiem, zakasałem spodnie i udając idącego do roboty w pole, z grabiami na ramieniu, udałem się w kierunku Łopiennika. Środki ostrożności okazały się zbędne i bez przeszkód dotarłem do domu. Nocą powrócili pozostali nasi bechowcy, udało się im nawet jakoś przemycić należącą do placówki broń.

Po kilku dniach Mrok postanowił zakonserwować i ukryć broń. Pomagałem zakopywać nasz arsenał w zadaszonej przybudówce pasa transmisyjnego, pomiędzy lokomobilą a stodołą mieszczącą młockarnię. Rozstałem się wówczas ze swoim bulldogiem. Nie mieliśmy już żadnych wątpliwości, jaką wolność przynieśli nam sowieccy „wyzwoliciele” i co potrafi importowana prosto z Moskwy władza i jej poplecznicy.

Niespodziewanie zjawił się w Łopienniku zastępca kapitana „Ostrogi”, w cywilu również nauczyciel o jakimś cyfrowym pseudo, chyba „Stodwa”. Odbyła się odprawa, w której poza komendantem i mną uczestniczyło jeszcze kilku ludzi z placówki. Dowiedzieliśmy się, że koncentracja oddziałów partyzanckich na odzież powstaniu warszawskiemu to sowiecka prowokacja mająca na celu wyłapanie reszty oddziałów partyzanckich ukrywających się po lasach i melinach oraz że rozmowy Mikołajczyka w Moskwie zakończyły się fiaskiem. Potem były dywagacje na temat tego, że BCh, a ogólnie ludowcy, mimo prolondyńskiej orientacji, mogą być przez Sowietów i PKWN traktowani inaczej niż AK i struktury Delegatury na Kraj. Dlatego właśnie pułkownik Kamiński ujawnił PKB, o czym zresztą głośno porozlepiane wszędzie plakaty, a konspiracyjne władze BCh zalecały wstępowanie do tworzącej się właśnie Milicji Obywatelskiej. Jakoby posterunki MO w Chodlu i sąsiednich gminach zostały już obsadzone częściowo przez bechowców i oczekują dalszych ochotników.

Jeszcze wtedy nie wiedzieliśmy, że nasz kapitan „Ostroga” zaproszony na rozmowę przez sowieckiego komendanta wojennego zaginie bez wieści i że BCh będzie już niezadługo prześladowane na równi z NSZ i AK, a na Lubelszczyźnie dojdzie nawet do pacyfikacji bechowskich wiosek przez oddziały NKWD.

Następnego dnia ja i dwóch jeszcze łopiennickich bechowców zameldowaliśmy się u komendanta posterunku MO w Chodlu. Był nim znajomy bechowiec z jednej z okolicznych wiosek. Wpisano nas do jakiejś ewidencji już według naszych prawdziwych nazwisk. Otrzymaliśmy opaski z napisem MO i pieczęcią sowieckiego komendanta wojennego. Później zwolniono nas do domów i mieliśmy się zameldować następnego dnia z łyżkami i kocami.

Po powrocie do domu wezwał mnie Ojciec i pokazał ostatni „Głos Lubelski”. Było w nim ogłoszenie dyrektora Liceum im. Stanisława Staszica w Lublinie, do którego miałem właśnie uczęszczać. Mimo że rok szkolny rozpoczynał się dopiero 15 września, licealiści zostali wezwani do niezwłocznego stawienia się. Mieliliśmy porządkować znajdujący się w Alejach Racławickich gmach liceum, w którym do niedawna mieścił się niemiecki szpital wojskowy, a ostatnio sowiecki, i było bardzo dużo do zrobienia. Ojciec kategorycznie wykluczył moją służbę w MO. Miałem niezwłocznie zwolnić się i jechać do Lublina.

Już bez koca, łyżki, z mieszanymi uczuciami ponownie meldowałem się w Chodlu u sympatycznego komendanta posterunku. Ten, nie czekając, zapytał: „Czy ty, Kochanowski, jesteś synem dziedzica z Łopiennika?”. Odpowiedziałem zgodnie z prawdą, że tak. Wówczas usłyszałem: „Ty nie możesz u nas zostać, jutro obejmuje posterunek jakiś PPR-owiec z Moniak, właśnie piszemy wszyscy życiorysy. Zwolnię cię, bo możesz być posądzony o to, że jesteś reakcyjną wtyczką, i pojedziesz na białe niedźwiedzie”. Wyjaśniłem, że sam chciałem się zwolnić, bo wzywają mnie do szkoły, i pokazałem „Głos Lubelski”. Komendant ucieszył się, że tak się dobrze złożyło, i kazał godzinkę poczekać. Żegnając się i życząc mi powodzenia, wręczył mi jakiś świstek ze słowami, że się na pewno przyda.

Był to napisany odręcznie na odwrocie ćwiartki jakiegoś niemieckiego formularza dokument, którego treść brzmiała następująco:

„Zwalnia się z MO ob. Kochanowski Jana i kieruje do szkół w miejscowości Lublin, prosi się władze zarówno wojskowe jak i cywilne do pomocy ob. Kochanowski Jan”.

Pod treścią widniał zamaszysty podpis i pieczętka posterunku MO w Chodlu, a co ważniejsze, poniżej znajdowała się trójkątna nieczytelna pieczętka komendanta wojennego o barwie buraczkowej z jakąś równie nieczytelną adnotacją. Ten kuriozalny dokument, a może tylko sama buraczkowa pieczęć z adnotacją, stał się moim listem żelaznym. Legitymowanie mężczyzn, zwłaszcza młodych, zarówno przez Sowietów, jak i nasze nowe władze, było wówczas szalenie modne. Mój glejt nie budził nigdy wątpliwości legitymujących, do tego stopnia, że już nie żądano okazywania kenkarty. Żałuję niezmiernie, że w lecie 1945 roku, gdy pilnowałem sadu wuja Wereszczyńskiego w Konstantynówce pod Lublinem (dziś miasteczko uniwersyteckie), wędzący wszędzie maruderzy sowieccy skradli mi portfel z zawartością, włącznie z tą kuriozalną pamiątką.

Przyszło się żegnać z Łopiennikiem i bechowcami. Komendant wręczył mi na drogę zwitek młynarek (nazwa waluty w Generalnej Guberni) oraz butelkę z jakimś rudym płynem. Zapytałem, co to za młynarki i płyn. Okazało się, że zwitek to moja działka w reszcie niewydanych pieniędzy od Ojca przeznaczonych na dobrojenie, natomiast w butelce znajduje się spirytus z gorzelni w Ratoszynie, który zapobiegliwy komendant zakupił jako najlepszą walutę obiegową w transakcjach z Sowietami. Rudy kolor pochodził od rdzy, bowiem płynny pieniądz był przechowywany w bańce do mleka, która w tym czasie zardzewiała od wewnątrz. Młynarek nie przyjąłem, butelkę zabrałem chętnie. Transakcji z Sowietami na szczęście

nie musiałem zawierać, natomiast rudy płyn bardzo przydał się w przyspieszonym zawieraniu znajomości z moimi nowymi kolegami z liceum. Przy czym okazało się, że zachował właściwą moc i miał tylko lekko metaliczny posmak, który ginał po dodaniu soku malinowego.

Zanim zamknę temat swojego udziału w konspiracji, opiszę za jednym zamachem próby ujawniania się. W 1946 roku, gdy wraz z rodziną mieszkaliśmy już na Wybrzeżu, wyczytałem w prasie, że w Gdańsku-Wrzeszczu działa Komisja Likwidacyjna, przed którą mogą się ujawniać uczestnicy okupacyjnej konspiracji. Było to jeszcze przed referendum, działał Rząd Jedności Narodowej, którego wicepremierem był przybyły z Londynu Stanisław Mikołajczyk. Ujawnił się już mój Ojciec, a ja, wychodząc z założenia, że papierek poświadczający udział w konspiracji może się kiedyś przydać, stawilem się przed komisją. Wręczono mi do wypełnienia jakiś formularz i zostałem poinformowany, że będę musiał czekać, bo „delegat” jest chwilowo nieobecny, a z bechowcami przeprowadza zawsze rozmowy. Zapytałem naiwnie, co to za „delegat”, i usłyszałem: „Jak to, nie wiecie? – Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego”, czyli po prostu UB. Nie przeczytałem jeszcze do końca treści formularzy, gdy wszedł jakiś oficer o wybitnie semickich rysach twarzy. Dowiedziawszy się, że ujawnia się bechowiec, przyjrzał się mi badawczo i zapytał, ile mam lat. Odpowiedziałem, że 17. „Przecież do BCh przyjmowali tylko po wojsku”, stwierdził autorytatywnie. Wysłuchałem następnie przydługiego wykładu, jak to młodzieńcy z Hitlerjugend i inni faszyci próbują się teraz ujawniać, aby ukryć swoją zbrodniczą przeszłość. Na nic zdały się moje wyjaśnienia, że w Lubelskiem połowa bechowców była przed wojskiem. Dowiedziałem się tylko, że mam się zgłosić z jakimś dorosłym świadkiem, a najlepiej z moim dowódcą. Po tej wizycie zostałem skutecznie wyleczony z chęci ujawniania się. Za co powinienem być wdzięczny delegatowi, bowiem nikomu nie musiałem się później tłumaczyć ze swojej konspiracyjnej działalności. Znałem natomiast takich, którzy niewiele w konspiracji zdziałali, natomiast decyzji o ujawnieniu gorzko żalowali.

Mniej więcej 35 lat później Stanisław Gabrysiak, zasłużony wachlarzowiec, podówczas dyrektor administracyjny WSM, w trakcie jakiegoś zakrapianego spotkania towarzyskiego zagadnął mnie, czy podczas okupacji gdzieś należałem. Gdy odpowiedziałem twierdząco, wówczas zaczął mnie serdecznie i rzeczowo namawiać na wstąpienie do ZBoWiD-u. Mówił: „Musimy zdominować tych utrwalaczy, im więcej takich jak pan przystąpi do nas, tym szybciej zmieni się oblicze ZBoWiD-u. Powinniśmy na uczelni założyć nasze koło itd.”. Ten prawy i sympatyczny człowiek tak mnie przekonał, że następnego dnia udałem się na Wielkopolską, gdzie mieściła się siedziba ZBoWiD-u. Zostałem serdecznie przyjęty przez sekretarkę, panią Zosię, którą znałem z widzenia z PŻM, gdzie wcześniej pracowała w dziale kadr pływających. Po pobraniu formularzy rozmawialiśmy o naszych wspólnych znajomych. Siedziałem naprzeciwko drzwi do gabinetu prezesa i kątem oka obserwowałem zbawidowców wchodzących tam na jakieś posiedzenie czy komisję. Kilku z nich znałem z widzenia jako zasłużonych „utrwalaczy”, przewinał

się nawet jeden z moich, być może jeszcze aktywnych, opiekunów z UB. Mimo całej swojej sympatii do Gabrysiaka doszedłem do wniosku, że zbawidowskie towarzystwo zupełnie mi nie odpowiada.

Z epoki „Kto nie z Mieciami, tego zgnieciami” (mowa o gen. Mieczysławie Moczarze, złej sławy agencie NKWD) przypomniało mi się krążące w obiegu towarzyskim następujące ogłoszenie w gazecie: „Zamienię szlak bojowy od Lenino do Berlina na trzy miesiące ludowej partyzantki” i powiedziałem sobie, że ja w biegu po kombatanckie zaszczyty i apanaże uczestniczyć nie będę. Uczczę natomiast w ten sposób pamięć tysięcy bezimiennych bohaterów zakatowanych przez Sowieców i rodzimych utrwalaczy, którzy za swoje męczeństwo i śmierć nie doczekali się nie tylko krzyży nad mogiłami, ale nawet nie wiadomo, gdzie zostały pochowane ich szczątki.

Pod koniec lipca 1944 roku pojawił się na tablicach ogłoszeń Manifest PKWN. Nawet nie wiem, kto go rozlepił – chyba sami Sowieci, bo na naszym terenie żadnych organów PKWN jeszcze nie było. Z manifestu jednoznacznie wynikało, co czeka ziemian i właścicieli każdej większej prywatnej własności.

Na początku sierpnia pojawili się w Łopienniku przybyli amerykańskim willesem pierwsi przedstawiciele ludowej władzy. Byli to agitatorzy, którzy mieli uświadamiać służbę folwarczną i małorolnych chłopów o dobrodziejstwach reformy rolnej. Było to trzech berlingowskich podporuczników. Sądząc z ich siermiężnego, ale nowiutkiego umundurowania i zachowania się, zostali wypromowani przed kilkoma dniami. Jedynie ich rogate czapki polówki przypominały nieco piękne polskie mundury wojskowe sprzed wojny, z tym że zamiast legionowych orzełków w koronach na polówkach tkwiły rozkraczone, tłuste kury, które nawet sowieccy towarzysze broni nazywali „kuricami”. Agitatorzy byli i grzeczni, i nieśmiali, a jeden z nich zameldował się sprężyć się Ojcu i poprosił, aby cała służba folwarczna stawiała się za godzinę na wiec. Zaproszeni na obiad siedzieli z nami przy stole, a ja obserwowałem ich bezradne gesty i miny, niezdrowe rumieńce oraz perlisty pot na czołach. Pomyślałem, że zamiast obszarniczego obiadu woleliby zapewne iść pod ostrzałem do ataku na bagnety na wrogie okopy.

Tego dnia było u nas żniwne apogeum. Nie wiem, z czyjej inicjatywy, ale na wiec nie zgłosił się nawet przysłowiowy pies z kulawą nogą. Przyszedł tylko później zakłopotany karbowy i drapiąc się po głowie powiedział: „Ludzie muszą dokończyć stawianie sterty, bo zanoszą się na deszcz, może panowie agitatorzy zaczekają do wieczora, albo najlepiej niech przyjadą w niedzielę, jak wrócimy z kościoła”. Przedstawiciele ludowej władzy pokręcili się bezradnie po parku, po czym grzecznie podziękowali Ojcu za obiad, odmeldowali się i ulotnili. W niedzielę, po mszy, nie pojawili się.

Znana już nam była treść osławionego PKWN-owskiego dekretu o reformie rolnej z 6 września 1944 roku, niszczył on skutecznie byt warstwy posiadaczy ziemskich i stanowił preludium do wprowadzania do polskiego rolnictwa radzieckiego systemu sowchozów i kołchozów. Słusznie jednak stwierdził Stalin, że łatwiej jest okulić krowę, niż wprowadzić socjalizm nad Wisłą. System zadzia-

łał tylko częściowo, cały czas kulał i w zasadzie jedynym pełnym jego sukcesem stało się pognębienie ziemian.

Wyjeżdżałem z Łopiennika z mieszanymi uczuciami. Żał mi było naszego rodzinnego gniazda i spędzonych w nim beztrudnych dziecięcych lat. Przypomniały mi się wówczas masowe wywłaszczania ziemian po powstaniu styczniowym, które objęły również naszą rodzinę. Nieliczni ci, którzy płaszczyli się przed carem, powrócili na swoje, pozostałym II Rzeczpospolita niewiele zwróciła. Tak jak wówczas, trzeba było teraz się pogodzić z nieodwracalną rzeczywistością.

W sierpniu nasz dwór opuścili już wszyscy wojenni lokatorzy. Wkrótce nastąpiła systematyczna dezintegracja majątku. Zapoczątkowały ją różne „legalne” rekwizycje Armii Czerwonej i zwykłe rabunki sowieckich maruderów, byliśmy jednak w strefie przyfrontowej. Z dnia na dzień ubywało krów, koni, świń, zboża, wozów i uprzęży. Widząc to, miejscowi złodzieje, albo już tylko chciwi ludzie, skutecznie dopełniali reszty. Opustoszały obora i stajnia, zniknęło nawet zboże w mendlach pozostawione w polu. W rezultacie, nie licząc wróbli i szczurów, z całego dworskiego inwentarza żywego pozostał wielki, leciwy buhaj, i to tylko dlatego, że nie mógł już chodzić. Dziwiłem się Ojcu, którego ambicją było dokończenie żniw i wykopków oraz obsianie pól oziminami. Wówczas dopiero zamierzał przekazać klucze do majątku jakiejś legalnej władzy. Wyjaśniał, że w ten sposób pragnie zapobiec pojawieniu się klęski głodu, który nawiedził okolicę po długotrwałych, wyniszczających walkach pomiędzy Rosjanami i Austriakami w latach 1914/1915. Powszechny rabunek wszystkiego co dworskie, skłonił Ojca do interwencji w powstałej w międzyczasie i obsadzonej przez okolicznych pepeerowców placówki MO w Chodlu. Okazało to się zupełnie bezcelowe, milicjanci byli nieliczni, wyjątkowo tępi i w ogóle bali się wytykać nosa poza Chodel, bo w terenie zaczęło się już konsolidować zbrojne, antyreżimowe podziemie. Zdeterminowany Ojciec trafił nawet do sowieckiego komendanta wojennego, ale ten odprawił go z miejsca słowami: „Eto nie moje dzieło”.

Pewnego pięknego sierpniowego poranka żegnałem się z Łopiennikiem i z plecakiem pełnym prowiantu polnymi ścieżkami udałem się w kierunku Leśniczówki, aby stamtąd pociągiem dojechać do Lublina. Prawdę powiedziawszy, nie zdawałem sobie wówczas sprawy, że opuszczam rodzinne strony na zawsze.

W drodze na stację wydarzyło się coś, co muszę opisać. Gdy mijając odległą od drogi o kilkadziesiąt metrów leśniczówkę, wyskoczyło z niej kilku, już na pierwszy rzut oka pijanych, sowieckich żołnierzy. Zaraz zaczęli mnie przywoływać, a ja pomyślałem, że w najlepszym razie zostanę obrabowany, a co będzie w najgorszym – wolałem nie myśleć. Gdy jeden z nich zaczął ściągać z pleców pepeszkę, nie miałem już wątpliwości i dałem szybko nura w las porośnięty dość gęstym podszytem. Klucząc, uciekałem co sił w nogach w głąb lasu. W pewnym momencie posypały się serie najpierw z jednej, później z kilku pepeszek i usłyszałem jęk lecących gdzieś górą kul. Nagle poczułem, że coś podcięło mi nogi, i jak długi runąłem na ziemię. Chciałem się zaraz zerwać i biec dalej, ale poczułem ostry ból w lewym boku i rozlewającą się po plecach, boku i podbrzuszu mokrość.

A więc zostałem trafiony. Zaraz strach chwycił mnie za gardło, z czoła spływał perlisty pot i zrobiło mi się niedobrze. Gdy ogarnęły mną dreszcze, nie miałem najmniejszej wątpliwości, że już ze mną koniec. Roztrzęsionymi ustami zacząłem odmawiać „Pod Twoją obronę”, ale głos nie wychodził mi zupełnie z gardła. Po dłuższej chwili, kiedy już powinienem być w zaświatach, ocknąłem się i lewą ręką sięgnąłem do już zupełnie mokrego podbrzusza. Na przemian płacząc i śmiejąc się, skonstatowałem, że mokrość nie pochodzi od własnej krwi, ale od mleka ze stłuczonej w plecaku butelki. Okazało się, że przewracając się na pędach jeżyn, stłukłem sobie bok na wystającym korzeniu. Nie było jednak ani kropelki krwi, a w lesie panowała niezmacona niczym cisza. Gdy osiągnąłem okolice stacji, na wszelki wypadek ukryłem się w krzakach z zamiarem wejścia do pociągu w ostatniej chwili. Nadjechał pociąg, a ja, nie niepokojony, wskoczyłem na stopnie i bez dalszych przygód dojechałem do Lublina.

Przypadek potraktowałem jako jakieś ostrzeżenie Opatrzności Boskiej, a że myślami byłem już jedną nogą w zaświatach, w ramach dziękczynienia Bogu postanowiłem zaraz udać się do spowiedzi i komunii świętej i dozgonnie w Wielkim Poście nie palić i nie pić alkoholu.

W Lublinie mieliśmy stałe lokum w pensjonacie przy ulicy Szpitalnej, gdzie od lat rodzice zatrzymywali się podczas bytności w tym mieście. Gdy dotarłem do pensjonatu, wstępu do drzwi strzegł już siermiężnie umundurowany kościuszkowiec z pepeszą i w bezkształtnej polówce, na której siedziała „kurica”. Okazało się, że pensjonat zarekwirowało wojsko i mieścił się w nim jakiś sztab. Gościnną właścicielka kamienicy pani Maria Staniszevska, zdając sobie sprawę z naszej sytuacji, ustąpiła nam w swoim mieszkaniu na parterze spory pokój z używalnością łazienki i kuchni. Gnieździł się w nim ponad rok, do czasu wyjazdu na Wybrzeże.

Powoli wdrażałem się do chodzenia do szkoły, wielogodzinnego przesiadywania w ławce i przebywania w gronie licznych kolegów, z których żadnego dotychczas nie znałem. Codziennie przemierzałem Aleje Racławickie, przy których było nasze liceum, klucząc wśród wraków czołgów i samochodów oraz lejów po bombach. Omijałem miejsca, z których cuchnęły tkwiące gdzieś w rumowisku szczątki ludzi i koni. Widocznie, w odróżnieniu od szosy kraśnickiej, Sowietci stanęli tutaj na wysokości zadania. W wolnych chwilach zwykła ciekawość skłoniła mnie do obejrzenia okropności Majdanka i Zamku Lubelskiego. Był to już ostatni dzwonek, bo zamek stał się szybko symbolem nowego terroru, a pomieszczenia Majdanka okazały się przydatne początkowo dla niemieckich jeńców wojennych, następnie wszelkiej maści polskich partyzantów, a jeszcze później dla fali dezertków z ludowego wojska oraz wszystkich niemiłych nowemu ustrojowi ludzi.

Któregoś wrześniowego dnia po powrocie z liceum zastałem Mamę, braciszka Marka i małą kuzyneczkę Danusię Wolicką, która przebywała u nas całą okupację, oraz rzucone na kupę różne przedmioty z Łopiennika. Biedne Mateczysko ze łzami w oczach opowiadało, jak to pod pepeszami NKWD, jak jacyś przestępcy, zostali zagonieni i zamknięci w jednym pokoju, jak odbywał się rabunek dworu i jak na

radzieckie samochody ładowano przez okna meble, dywany, obrazy i inne przedmioty. Najbardziej tragiczne było jednak aresztowanie Ojca i stryja, którzy zostali wywiezieni w nieznanym kierunku. Jeszcze tego samego dnia Mama wszczęła bezowocne poszukiwania i dopiero po pewnym czasie ktoś doradził, aby zgłosić się z paczką na Zamek Lubelski. Przyjęcie paczki przez zachowujących się wyjątkowo po chamsku strażników oznaczało, że adresat jest więźniem. Po dalszych kilku dniach nadszedł od Ojca gryps i wszystko już stało się jasne.

Pierwsze miesiące w Lublinie upływały na noszeniu paczek na zamek i staraniach o uwolnienie Ojca i stryja. Pod zamkiem działały się dantejskie sceny. Zaraz po godzinie policyjnej ustawiała się tam kilkusetosobowa kolejka z paczkami. Koło południa przez mniej więcej pół godziny paczki były powoli przyjmowane, a przy okazji dokładnie sprawdzane. Później okienko się zamykało i większość odchodziła z kwitkiem, naiwni czekali nadal, do godziny policyjnej – a nuż otworzą! Nie tylko my mieliśmy bliskich w więzieniu, siedziało wielu ziemian, członków okupacyjnego ruchu oporu i ocalałych niedobitków przedwojennej inteligencji, działaczy politycznych i gospodarczych oraz kleru. Trzeba przyznać, że rozeznanie rodzimej bezpieki współpracującej ściśle z NKWD i Smierszem było doskonałe i świadczyło o długotrwałej penetracji wspomnianych środowisk.

Los Ojca i stryja podzielił również brat Mamy – wuj Berezowski z Dominowa. Został tylko zaproszony na rozmowę przez Sowietów i ślad po nim zaginął. Chora ciotka Ada Berezowska z leciwą teściową i dwojgiem drobnych dzieci pozostała praktycznie bez środków do życia. Kilka dni później brat ciotki Ady – Bolek Lipiński – wyszedł z rana do krawcowej, aby coś dla niej odebrać. Nie wracał, więc zaniepokojona ciotka przed samą godziną policyjną poszła dowiedzieć się o niego i też nie wróciła. Jej teściowa i matka Bolka pani Neonilla, która przeżyła w Rosji gehennę lat 1917-1920, zanim poszła szukać swoich, przyszła do Mamy, mówiąc, gdzie i po co idzie oraz że pozostawiła w domu dwóch nieletnich wnuków Berezowskich pod chwilową opieką sąsiadki. Trzeba tu dodać, że o systemie działania tak zwanych kotłów mieliśmy jeszcze wówczas bardzo mgliste pojęcie. Gdy i pani Neonilla nie wróciła do domu, Mama pomimo wszystko postanowiła kontynuować poszukiwania już trzech dorosłych osób, które zaginęły w niewytłumaczalnych okolicznościach. Idąc do krawcowej, od której myślała, że się coś dowie, zabrała ze sobą Marka, mojego sześciolatniego braciszka. Postąpiła bardzo roztropnie, bo najpierw zadzwoniła do drzwi krawcowej i szybko cofnęła się na schody. Z mieszkania wypadł jakiś drab, złapał Mamę za rękę i zaczął z całej siły ciągnąć ją do wnętrza. Mama złapała się kurczowo za poręcz, a Marek ciągnął ją w przeciwną stronę i darł się wniebogłosy. Szarpanina trwała nadal i dopiero gdy zaalarmowani mieszkańcy powychylali głowy z mieszkań, drab puścił swoją ofiarę i schował się za drzwiami. Wtedy Mama z bratem szybko uciekli.

Wieczorem Mama zabrała brata, kuzynkę Danusię i poszła na noc pilnować chłopców Berezowskich. Była już godzina policyjna, gdy poszedłem do kuchni, aby przygotować sobie kolację. Nagle zadzwonił dzwonek przy drzwiach wejściowych, po chwili weszła blada jak kreda pani Staniszevska i załamującym się

głosem powiedziała: „Przyszli po pana żołnierze rosyjscy”. Znacznie wcześniej, podobnie jak wielu innych, miałem przygotowany na wszelki wypadek mały tobolek z zapasową bielizną, swetrem, skarpetkami, mydłem i czymś tam jeszcze, ale w zdenerwowaniu nie mogłem go w zagraconym pokoju odnaleźć. Zrezygnowany wyszedłem bez niego. W sieni nikogo nie zastałem, tylko drzwi do bramy były uchylone, a tam w półmroku stało dwóch wysokich żołdatów w długich szynelach, uszankach na głowach i z pepeszami przez ramię. Staliśmy tak chwilę. Dziwiło mnie, dlaczego ci Sowieci tak się spokojnie zachowują, ale mimo to zimny pot spływał mi po plecach. W pewnym momencie jeden z nich podbiegł do mnie i zaczął mnie ścisnąć. Był to Felek. Po chwili podszedł drugi, wyciągnął na powitanie prawicę i wymawiając jakieś francuskie nazwisko powiedział „Bonsoir, monsieur”. Zgłupiałem zupełnie, oczekiwałem warknięcia „sberajsia s nami”, a tu taka niespodzianka i w dodatku Wersal.

Obaj przebierańcy weszli ze mną do pokoju, a Felek, nie rozbierając się i nie siadając, powiedział: „O nic teraz nie pytaj, czeka na nas samochód, musimy zostać u ciebie pepesze, rano ktoś się po nie zgłosi, a ja wpadnę do ciebie po południu, to pogadamy”. I już ich nie było. Odchyliłem lekko firankę i widziałem, jak obaj pakują się do willysa (amerykański wojskowy łazik z dostaw Lend Lease’u), za którego kierownicą siedziała umundurowana Sowietka, i to chyba nawet w stopniu oficera. Zanim doszedłem do siebie, uspokoiłem panią Staniszewską, że to byli znajomi z Łopiennika i nic się nie stało. Później starałem się wszystko jakoś położyć do kupy, ale to mi się nie udawało. Otrzeźwiałem na myśl, że pod łóżkiem leżą dwie pepesze z amunicją, a godząc się na ich przechowanie, narażałem całą rodzinę, a zwłaszcza tych uwięzionych. Wykrycie takiego arsenału oznaczałoby już tylko gardłową sprawę. Bijąc się z myślami, do rana nie zmrzyłem oka.

Z samego rana zgłosiła się jakaś młoda i elegancka pani z dużą torbą po świeczniki dla pani Felicji. Gdy wyszła, kamień spadł mi z serca, odetchnąłem głęboko i zjadłem obfite śniadanie.

Po powrocie z liceum z niecierpliwością oczekiwałem Felka. Przypomniałem sobie, jak jeszcze przed końcem lipca ulotnił się z Łopiennika z zamiarem odszukania jakiegoś francuskiego biura werbunkowego i wszelki ślad po nim zaginął. Zamiast Felka zjawiła się elegancka, nieco już starsza pani. Była intensywnie uszmiękowana, upudrowana i wyperfumowana, a pani Staniszevska, która otworzyła jej drzwi, spojrzała na mnie karcącym wzrokiem. Pani przyniosła kartkę, z której wynikało, że Felek zaprasza mnie na kolację do małej knajpki na ulicy Kapucyńskiej, a więc bardzo blisko, bo dosłownie za rogiem.

W knajpce zastałem „zaawansowane” już towarzystwo, a w nim Felka i jeszcze dwóch „żabojadów”, bo tak nazywał Francuzów towarzyszący im wianuszek pań. Te ostatnie, przeważnie w wieku poborowym, były dość krzykliwie ubrane i wyszmiękowane. Towarzystwu nie przeszkadzało w zabawie, że panowie nie znali polskiego, a panie francuskiego, bo jako tłumacz brylował Felek i było bardzo wesoło. Znalazł jednak dla mnie chwilę czasu i już na wstępie informował, że za pieniądze uzyskane ze sprzedaży pepesz oblewają właśnie swój szczęśliwy

powrót. Zgarnęli sporo pieniędzy, bo dodatkowo upłynnili płaszcze, pałatki, koce i inne sorty mundurowe, a między innymi bawełniane onuce, które podobno nadały się doskonale na ekskluzywne pieluszki i były w cenie.

Relacja Felka w dużym skrócie przedstawiała się następująco. Biuro werbujące Francuzów w Lublinie okazało się placówką jakiegoś francuskiego odpowiednika generała Berlinga. Felka zgarnięto tam i pod konwojem odstawiono do jakiegoś szczelnie ogrodzonego drutem kolczastym obozu w okolicach Odessy. Było tam już kilkuset Francuzów zbiegłych z niemieckich obozów jenieckich lub obozów pracy. Szkolono ich tam, później umundurowano i uzbrojono, a po przysiędze, jako ochotnicze oddziały francuskie u boku Armii Czerwonej, mieli być skierowani na front.

Felek bardzo sobie chwalił pobyt w obozie, bowiem graniczył on z wielkim obozem szkoleniowym „regulirowszczyć”. „Wyobraź sobie, nas tylko czterystu, a ich cała dywizja, same młode, chętne i wyposzczone – oj, co tam się wyrabiało!”, opowiadał Felek i patrząc w niebo, przymykał rozmarzone oczy. Mówił, że dobrze, że były druty kolczaste i sowieccy strażnicy, bo w przeciwnym przypadku dziewczęta by ich zatratowały. Dla chętnych druty i strażnicy to jakoby nie była przeszkoda nie do pokonania. W każdym razie od tych dziewcząt Felek dowiedział się o powstaniu w oswobodzonym Paryżu rządu generała de Gaulle’a i jego placówkach w Moskwie i w Lublinie przy PKWN oraz że ich obóz podlega jakiemuś komunistycznemu komitetowi, który z de Gaulle’em konkuruje. Dziewczyny ułatwiły Felkowi i jego koledze ucieczkę, a ponieważ obsadzały wszystkie szlaki komunikacyjne, przekazywały ich sobie z rąk do rąk i zapewniły bezpieczny dojazd do Lublina. Przejazd z Odessy trwał podobno zaledwie dwie doby, a że trasa przebiegała dokładnie wzdłuż linii frontu, nadawał się na pewno do Księgi Guinnessa. W dodatku część trasy pokonali wiezieni przez sowieckiego generała, korzystając obficie z jego prowiantów. Na zakończenie pokazał Felek wydany w tym dniu dokument rejestracji w lubelskiej placówce Republiki Wolnych Francuzów. Zapytałem go, czy się nie boi, że jako dezterter będzie poszukiwany przez NKWD. Odpowiedź brzmiała: „A czy myślisz, że jestem taki naiwny i w Odessie podałem prawdziwe nazwisko?”.

Wszystko to, co opowiadał Felek, trąciło fantazją. Ale nie ulegało wątpliwości, że „regulirowszczyć” to była wielka siła, a na skrzyżowaniach dróg władza absolutna. Z ciekawości obserwowałem nieraz ich pracę i widziałem, jak młode dziewczęta w stopniu „starszyny” (sierżanta) ruga siedzącego potulnie w łaziku czerwonego jak burak generała i nie dopuszcza go do głosu, nie skapiąc „mięsa”. Nie miałem najmniejszej wątpliwości, że chodzi o generała, bo z łazika wystawała noga z szerokim czerwonym lampasem na granatowych portkach. Dziewczęta z czerwoną i żółtą chorągiewką równie sprawnie zatrzymywały lub zmieniały kierunek jazdy nie tylko pojedynczych motocyklistów czy podwód, ale całych kolumn samochodowych, a nawet czołgowych. Nie wahały się również sięgać po swoje pepesze lub tetenki i sam widziałem, jak strzelały w powietrze, dyscyplinując jakiegoś opornego „szafiora”, słyszałem również, że potrafią nawet strzelać w opony.

Jako formacja podlegały jakoby osobnemu wyższemu „naczalstwu” w Moskwie. Na Szpitalną Felka i jego kolegę przywiozła „regulirowszczyca” willysem, jakimi posługiwały się tylko „lepsze” wojska, reszta tłukła się rozklekotanymi gazikami, a sowieckie pepesze i mundury Felka i jego kompana były wszak namacalnym dowodem.

Powoli zacząłem sobie uświadamiać, co mogą kobiety, zwłaszcza te rzucające na Felka powłóczyste, płonące lub rozmarzone spojrzenia. Felek miał falujące ciemnoblonde włosy, miękki głos i delikatne fryzjerskie ruchy, bowiem fryzjerem był z zawodu i nie ulega wątpliwości, że mógł się podobać i u kobiet mieć wielkie powodzenie. Znając go, wiedziałem, że nie był skory do przechwałek i w porównaniu z innymi nigdy nie chwalił się otwarciem ze swoich miłosnych podbojów i łóżkowych sukcesów. Więc dlatego musiałem uwierzyć w tę całą odeską odyseję.

Spotykaliśmy się później od czasu do czasu. Felek był ustawicznie w towarzystwie pań, odbywały się różne przyjęcia, zabawy i tańce, było wokół niego zawsze bardzo wesoło. Nie miałem wówczas do takich rzeczy nastroju. Ojciec i stryj byli uwięzieni na Zamku Lubelskim, a perspektywy ich zwolnienia były na razie żadne, siostra była gdzieś w oddziale partyzanckim, a biedna Mama wychodziła z siebie, żeby wszystkim pomagać. Wracając do NKWD-owskiego kotła, dodam, że po kilku dniach ciotka Ada i jej matka zostały zwolnione do domu. W kotle zastawionym w małym, dwuizbowym mieszkanku krawcowej przebywało kilkadziesiąt zatrzymanych osób, w tym drobne dzieci oraz kilku sowieckich drabów zajmujących osobny pokój. Większość mężczyzn, a wśród nich Bogu ducha winny Bolek, przejechało się z kotła prosto na „białe niedźwiedzie”. W osławionej kopalni węgla w Borowiczach Bolek spotkał wuja Berezowskiego. Wrócili razem do Polski w 1947 roku. Mieli szczęście, wielu z zatrzymanych w kotle przepadło bez śladu.

Przed samą Wigilią 1944 roku Ojciec i stryj powrócili do domu, co było wyłączną zasługą pani Staniszewskiej. Ta wdowa po znanym lekarzu lubelskim była wielką społecznicą i tak się złożyło, że przed wojną opiekowała się sierotami, a wśród nich młodym Bolesławem Bierutem, którego nie tylko utrzymywała, ale ponieważ był zdolny, opłacała mu szkołę i stancję. Trzeba przyznać, że nasłany z Moskwy nowy władca Polski miewał jednak ludzkie odruchy, bo po zjechaniu do Lublina zaprosił panią Staniszewską do siebie i wręczył jej kopertę z większą kwotą pieniędzy. Odmówiła, tłumacząc, że jest właścicielką kamienicy i pieniędzy nie potrzebuje. Wówczas zapytał, czym może się jej odwdziaczyć. Pani Staniszevska miała już przygotowaną listę dziesięciu aresztowanych i, ręką za każdego, poprosiła o pomoc w ich uwolnieniu. Bierut obiecał pomoc i poradził, aby przez adwokatów załatwić w sądzie zwolnienia z tytułu braku winy, bowiem jakoby na całej dziesiątce ciążył zarzut współpracy z okupantem. Naszą sprawę prowadził dość znany przedwojenny adwokat krakowski Immerglück, aktualnie pułkownik ludowego wojska postawiony gdzieś wysoko w prokuraturze wojskowej. Wysoki stopień wojskowy oznaczał nie tylko skuteczność w załatwianiu spraw, ale równo-

cznie wysokie honorarium. Okazało się, że udowadnianie niewinności wcale nie jest takie proste i tanie.

Na Ojcu ciążył zarzut współpracy z okupantem i utrudnianie reformy rolnej. Pierwszy zarzut wspierał anonimowy donos, że Ojciec jakoby urządzał Niemcom polowania, natomiast z drugiego wynikało, że za długo pozostawał w Łopienniku. Widocznie powinien się wynosić następnego dnia po ogłoszeniu dekretu o reformie. A z tymi polowaniami, a dokładnie z jednym, bo tyle ich było, rzecz się miała następująco. Otóż pewnego dnia zatelefonował Kreislandwirt z Puław, informując, że przyjedzie w niedzielę z ośmioma kolegami, ma być nagonka i obiad, mają też dla ojca dubeltówkę. Ojciec, który był zapalonym myśliwym, pozorując przeziębienie, ledwo się wykiął z udziału w samym polowaniu, ale jako gospodarz nie mógł nie uczestniczyć w obiedzie, co w rezultacie przyniosło wymierne korzyści. Poznał wtedy szefa puławskiego Arbeitsamtu i zaraz się z nim „zaprzyjaźnił”. Po paru dniach rewizytował go w Puławach ze sporą paczką łopiennickich wędlin. Po powrocie odbyło się zebranie pracowników folwarcznych, na którym Ojciec odczytał kolejno wezwania 30 osób na roboty przymusowe do Niemiec i na oczach wszystkich wezwania podarł. Należy jedynie ubolewać, że w donosie nie było na ten temat wzmianki.

Przed Bożym Narodzeniem, wiedząc, że nasi zostaną już wkrótce zwolnieni, wybrałem się do Łopiennika z zamiarem nawiązania kontaktu z siostrą i zakupu żywności, o którą w Lublinie było bardzo trudno, a przede wszystkim była szalenie droga. W pociągu był taki tłok, że jechałem na stopniach wagonu. W kilkunastostopniowym mrozie tak mi zgrabiały ręce, że musiałem się przywiązać do poręczy paskiem. Na wysokości Krężnicy pociąg został na kilka godzin zatrzymany, bo w przylegającym do torów lesie odbywała się obława NKWD na partyzantów polskich. W tym czasie nie wolno było odejść od pociągu ani na krok. Brnąc z Leśniczówki w zaspach po kolana, zdołałem koło północy dotrzeć tylko do Kolonii Łopiennik i zatrzymać się u znajomych gospodarzy. O siostrze nikt nic nie wiedział, a rano doniesiono, że do Łopiennika zjechało NKWD i lepiej będzie, jak się szybko ulotnię. Zrezygnowałem z poszukiwania siostry, bo nie dość, że byłem bez przepustki, to jeszcze brała mnie gorączka, a po powrocie do Lublina przechorowałem cały miesiąc na ostre zapalenie stawów. Przez cały czas choroby Mama żywiła mnie wyłącznie kisielm żurawinowym i jakoś się z choroby wykaraskałem. Niestety żurawina widocznie tylko zaleczyła dolegliwości, bo po latach zapalenie wracało mi jeszcze kilkakrotnie w niezmiennie ostrej formie.

W styczniu 1945 roku front na Wiśle ruszył, a Sowieci szybko posuwali się na zachód. W Lublinie zaroilo się od Francuzów i Włochów, pełno ich było na ulicach, w kinach i knajpach. Felek przewodził jakiejś większej grupie Francuzów i cieszył się w niej wielkim mirem.

W połowie marca, kiedy dni III Rzeszy wydawały się policzone, Felek umówił się ze mną na spotkanie w cztery oczy. Na spotkaniu powiedział, że część skupionych w Lublinie Francuzów postanowiła nie czekać końca wojny lub niepewnego powrotu do Francji drogą okrężną, lecz grupami podążać na zachód zaraz za

frontem. Tutejsze władze francuskie przystały na to i miały przygotować stosowne dokumenty na drogę. Oświadczył też, że zabiera mnie ze sobą do Francji. Zostałem jakoby już wpisany na stosowną listę jako Francuz – Jean Chéri, czyli w dosłownym tłumaczeniu „Jan Kochaniutki”. Miałem się zdecydować do następnego dnia i dostarczyć fotografię potrzebną do zaświadczenia. Naprędce ułożyliśmy legendę, czyli mój nowy francuski życiorys. Od zaraz obowiązywał zakaz odzywiania się po polsku w towarzystwie Francuzów, a wyjazd miał nastąpić za kilka dni.

Zacząłem się zastanawiać. Moje perspektywy w PKWN-owskiej rzeczywistości rysowały się raczej mizernie, a jedyną przeszkodą, jaka przemawiała za pozostaniem w kraju, byli rodzice. Nie mam pojęcia, dlaczego wówczas nie wydawało mi się to aż tak bardzo istotne. Naiwnie wymyśliłem sobie, że po pewnym czasie uda się ściągnąć rodzicieli do Francji, a w kraju i tak nie mają już nic do stracenia. Oboje znali dobrze francuski i daliby sobie radę. Postanowiłem więc, że ruszam z Felkiem, a rodziców powiadomię później listem z drogi. Opuszczałem dom pod pretekstem spotkania z siostrą Izią, która od dłuższego czasu nie dawała znaku życia i jakoby przebywała w jakimś oddziale partyzanckim na terenie Lubelszczyzny. Jednym z istotnych argumentów przemawiających za eskapadą do Francji był również zatarg z łacinniczką. Babsztyl po prostu wziął się na mnie i „niszczył” na każdym kroku. Właśnie dowiedziałem się, że nie dopuści mnie do ostatniej klasy licealnej i będę powtarzać obecną. Musiałem przecież coś z tym zrobić.

Wymarsz, a dokładniej wyjazd, nastąpił kilka dni później. Było nas trzech, a trzecim znany mi już przyjaciel Felka – Jacques (Jacek) – były właściciel przechowywanej przeze mnie drugiej pepeszy. Czwarty i ostatni członek grupy miał dołączyć następnego dnia z dokumentami.

Wyszliśmy za rogatki i po chwili siedzieliśmy już w rozklekotanym armijnym zile 5, który za butelkę bimbru powiózł nas na zachód. Nie dojechaliśmy zbyt daleko, bo tylko do Bełzyc, czyli niecałe 30 kilometrów. Przerwa w podróży nastąpiła nie dlatego, że ził dalej nie jechał, ale dlatego, że na Felka i Jacka czekały już kwatery i znajome panie. Przygotowały wspaniałe przyjęcie, była doskonała wyzerka, morze alkoholu, a nawet tort. Były śpiewy i tańce. Późnym wieczorem jedna z pań zabrała ze sobą Jacka. Felka i mnie zakwaterowano w mieszkaniu drugiej, mnie na małej kanapce, a Felka w tej samej izbie na małżeńskim łożu wyłożonym pod sufit pękatymi poduszkami. Na ścianach wisiała cała kolekcja mniejszych i większych obrazów świętych. Spałem źle, było duszno, ciągle zsuwałem się z przykrótkiej kanapki, a w dodatku budziły mnie ciągle jęki gospodyni i trzeszczenie małżeńskiego łoża. Następny dzień i noc wyglądały podobnie. Nudziłem się i nie mogłem wyjść na dwór. Bełzycę to już moje rodzinne strony i mogłem być łatwo rozpoznany, ponadto mieszkała tu ciocia Marysia Wolicka – siostra Mamy, która była nauczycielką w tutejszej szkole, i raz nawet wydawało mi się, że widziałem przez okno jej córkę Ninę. Rola przyzwoitki, a raczej „nieprzyzwoitki”, zupełnie mi nie konweniowała, natomiast ogarnęła mnie frustracja.

Tymczasem czwarty towarzysz z dokumentami się nie pojawiał. Natomiast panie, widząc, że jestem w podłym nastroju, uradziły, że na wieczór zorganizują

mi jakąś towarzyszkę. Na razie dostałem gazetę, z której wyczytałem, że Sowietci sforsowali już Odrę i razem z Polakami są już kilkadziesiąt kilometrów od Berlina. Powiedziałem o tym Felkowi i Jackowi, ale nie zrobiło to na nich większego wrażenia, im było na razie dobrze w Bełżyczach.

Wieczorem odbył się znów festiwal piosenek i tańca, na który zjawiała się trzecia pani, moja niechciana towarzyszka. Urodą nie grzeszyła i była o dobre ćwierć wieku starsza ode mnie, miała natomiast i na czym siedzieć, i czym oddychać. Szybko poczułem, że jest niedomyta, ale za to zaraz przystąpiła do rzeczy i zaproponowała obejrzenie jej mieszkania. Domyślając się, co mnie czeka, wypilem szybko kilka kieliszków, nie dla kurażu, ale żeby upozorować stan nieważkości. Moja towarzyszka i w takim stanie nie zrezygnowała z doholowania mnie na swoją kwaterę, ale jej się to nie udało i wreszcie dała za wygraną.

Następnego dnia oświadczyłem Felkowi, że jeżeli czwarty nie zjawi się do południa z dokumentami, to rezygnuję z Francji i wracam do Lublina. Nawet się nie zdziwił i nic nie odpowiedział. W południe kupiłem od gospodyni butelkę bimbru, podziękowałem za gościnę i bardzo serdecznie pożegnałem się z całym towarzystwem. Zaopatrzony w niezawodny w tamtych czasach płynny bilet za trzy godziny byłem już na Szpitalnej. Zanim cokolwiek powiedziałem, Mama pokazała mi karteczkę od Izi i nawet nie pytała, dlaczego nie zdołałem jej odnaleźć.

W połowie lat osiemdziesiątych Felek nawiązał ze mną kontakt przez Czerwony Krzyż. Zamieszkiwał w Denain w północnej Francji, w pobliżu granicy belgijskiej, korespondowaliśmy, byłem wielokrotnie zapraszany. Wybierałem się do Francji jak przysłowiowa sójka za morze, bo zawsze były jakieś przeszkody. Tymczasem Felkowi się zmarło i już go nie zobaczę. Poniewczasie bardzo żałuję.

Nagłośniony przez władze koniec wojny odbił się w społeczeństwie znacznie mniejszym echem, niż należałoby się spodziewać. Nic dziwnego, skoro znaczna jego część traktowała obecny stan jako drugą okupację. Dla niej zakończenie działań wojennych nie niesło żadnych zmian i oznaczało wręcz utrwalenie ponurego status quo. Po prostu aparat ucisku i propaganda okrzepły organizacyjnie i coraz sprawniej działały. Trzeba jednak było jakoś żyć i nie siedzieć z założonymi rękoma, czekając nie wiadomo na co.

Z dnia na dzień coraz większym zainteresowaniem społeczeństwa cieszyło się wówczas pojęcie „Ziemie Odzyskane”. Dla jednych, zwanych potocznie szabrownikami, otwierało drogę do łatwego wzbogacenia się, dla innych oznaczało nadzieję ułożenia sobie uczciwie nowego, może lepszego bytu.

Mimo że Ojciec posiadał niezłą posadę w firmie nasiennej Bracia Buszczyńscy i Spółka w Lublinie, podjął starania wyjazdu na Ziemie Odzyskane i nawiązał kontakt z grupą operacyjną, która miała obsadzać majątki ziemskie na Dolnym Śląsku. Ja w skrytości marzyłem o Wybrzeżu, więc ten kierunek zupełnie mi nie odpowiadał. Na szczęście pewnego dnia sytuacja zmieniła się diametralnie i to po mojej myśli. Nadszedł list z Sopotu od wuja Janka Gumowskiego, który po ucieczce z Polesia we wrześniu 1939 roku, gdzie był ichtiologiem w wielkim gospodarstwie rybnym Radziwiłłów koło Dawidgródka, wraz z rodziną spędził lata

1939-1942 w Łopienniku. Wuj organizował Morski Instytut Rybacki w Gdyni i serdecznie namawiał nas do przeniesienia się na Wybrzeże, zapewniając mieszkanie i pracę dla Ojca. Wiedzieliśmy już, że na Wybrzeże wybiera się bratanica Ojca Wanda Kochanowska z ojczymem, państwo Kiwerscy i kilka innych znanych rodzin ziemiańskich. Sądzę jednak, że główną zachętę stanowił fakt, że Wybrzeże, obejmujące tzw. Trójmiasto, czyli Gdynię, Sopot i Gdańsk, niezupełnie mieściło się w pojęciu Ziemi Odzyskanych, do czego w niepewnych wówczas czasach przywiązywano wielką wagę. W rezultacie rodzice podjęli decyzję, o jakiej tylko mogłem marzyć – już definitywnie na początku sierpnia mieliśmy przenieść się do Sopotu.

Odżyły zaraz moje dziecinne plany pracy na morzu, a ponieważ okazało się, że mój kolega ze szkolnej ławy, a równocześnie daleki kuzyn Leszek Skolimowski i jeszcze jeden jego kolega z Gimnazjum Zamoyskich również zamierzają się dostać do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni, byłem wielce rad, że nie będę już działać w pojedynkę, a w grupie będzie na pewno rażniej.

W pomyślnym przejściu do II klasy licealnej, z czym, jak już pisałem, miałem wielkie kłopoty z powodu łaciny, pomógł mi następujący manewr. Na zakończenie roku szkolnego wspólnie z gimnazjum żeńskim im. Vetterów mieliśmy wystawić amatorsko w teatrze miejskim „Damy i huzarów” Aleksandra Fredry. Zaroponowano mi nawet obsadzenie jakiejś pierwszoplanowej roli, ale do aktorstwa nie czułem żadnego pociągu i podziękowałem. Dopiero gdy się dowiedziałem, że animatorką wszystkiego jest moja łacinniczka, a główną rolę gra jej córka, natychmiast zmieniłem zdanie. Musiałem się już wprawdzie zadowolić jakąś podrzędną rolą, w której wypowiadałem aż jedno krótkie zdanie i byłem pozbawiony pięknego szamerowanego złotem huzarskiego munduru, to jednak decyzja okazała się rozsądna. Łacinniczka zaczęła mnie zupełnie inaczej postrzegać, przestała nawet wyzywać mnie od „elephantos”, a otrzymana na koniec roku trójka chyba prawidłowo odzwierciedlała poziom mojej łacińskiej wiedzy. Byłem później łacinnicze bardzo wdzięczny, ale nie za tę trójkę, tylko za to, że w następnej klasie, już na Wybrzeżu, byłem z łaciny najlepszy i nie mogłem się opędzić od łacińskich korepetycji, na których tak dorabiałem, że starczało nie tylko na drobne wydatki. Zbliżał się sierpień, a ja już nie mogłem spokojnie usiedzieć na miejscu.



KU MORZU

2 września 1945 roku wsiadałem późnym wieczorem do przepełnionego pociągu do Łodzi, aby po przesiadce dojechać już bezpośrednio na Wybrzeże. Jechałem jako pierwszy z rodziny, musiałem wszak zapisać się do ostatniej klasy licealnej i obsadzić zarezerwowane już dla nas przez wuję Gumowskiego mieszkanie. Rodzice planowali wyjazd w terminie późniejszym. Wspólnie z państwem Bieleckimi mieli zamówiony w PUR (Państwowy Urząd Repatriacyjny) darmowy wagon towarowy. Pan Bielecki był administratorem majątku u naszych znajomych, państwa Stachowiczów. Wszyscy jechali do Sopotu i przysługiwały im prawa repatriantów, jako że Sopot leżał poza granicami II RP.

Upłynęły już cztery miesiące od zakończenia wojny, niemniej jechałem do Sopotu pełne trzy doby, przeważnie na stopniach lub buforach, a to, co się po drodze działo, to już zupełnie oddzielna historia. Wspomnę tylko, że byliśmy ciągle legitymowani przez Sowietów, a jeżeli pociąg został zatrzymany w lesie, to legitymowanie kończyło się zwykle rabunkiem co lepszych bagaży, które po prostu były wyrzucane przez okna czekającym w lesie kolesiom. Ja też jeszcze na początku podróży zostałem obrabowany, ale nie przez sojuszników. Cały mój bagaż stanowiło blaszane wiaderko po marmoladzie z pokrywką, w którym wiozłem głównie prowiant na drogę i które przy okazji doskonale służyło jako podróżne siedzenie. Widząc ślaniającą się na nogach ładną dziewczę, zaproponowałem, aby usiadła na wiaderku. Zerknęła tylko na mnie powłóczyстым, pełnym wdzięczności spojrzeniem, przysiadła i zaraz zasnęła. Ja usiadłem obok na podłodze i zrobiłem to samo.

Gdy po pewnym czasie obudziłem się, z przykrością stwierdziłem nie tylko brak ładnego dziewczęcia, ale również i mojego wiaderka. Dalszą część podróży odbywałem więc w stanie postu ścisłego. I niech sobie nikt nie pomyśli, że nie chciało mi się zejść do jakiegoś stacyjnego bufetu czy kiosku. Coś takiego jeszcze w ogóle nie istniało, a już samo oddalenie się było wielce ryzykowne, bo nigdy nie było wiadomo, kiedy pociąg ruszy, a tym bardziej, kiedy będzie następny.

Gdzieś już za Tczewem zapomniałem o głodzie i trudach podróży, bowiem każdy stukot kół na torach zbliżał mnie do morza, którego poza obrazkami jeszcze dotychczas nie widziałem. Obserwując bacznie północny horyzont, już raz się nabrałem, biorąc za morze ciągnącą się na horyzoncie ciemną linię lasów. Zawiedziony, nie traciłem nadziei i nadal pilnie prowadziłem obserwację. Gdzieś w okolicach Gdańska zauważyłem nagle, że w tej ciemnej linii lasów tkwi wyraźna sylwetka „Daru Pomorza” i jego wysmukłych masztów. Zaraz coś ścisnęło mnie za gardło – to już był na pewno niezbyt odległy Bałtyk. Następnego dnia w Sopocie, czytając „Dziennik Bałtycki”, stwierdziłem z satysfakcją, że właśnie po trwającym od września 1939 roku internowaniu w Szwecji zarzuciła na redzie kotwicę „Biała Fregata”. Więc to, co wczoraj widziałem, nie było spowodowaną głodem fatamorganą.

Był już późny wieczór, gdy wysiadłem w Sopocie i prosto z dworca pomaszewowałem na ulicę Batorego do wujostwa Gumowskich, a że ich mieszkanie było w pobliżu plaży, dochodząc do nich, słyszałem wyraźny szum fal. Wujostwo przyjęli mnie bardzo serdecznie, nakarmili i chcieli zaraz położyć spać, ja jednak już wcześniej postanowiłem zażyć pierwszej w życiu kąpieli morskiej. Noc była zupełnie chłodna, a woda morska jeszcze bardziej, poza tym było ciemno i nie bardzo potrafiłem sobie dać radę z falami. Nieco zawiedziony, a przede wszystkim przemarznięty, wracałem na Batorego, myśląc po drodze, że kąpiel w morzu to wcale nie taka wielka frajda. Zasypiałem tak szybko, że nie zdążyłem nawet pomyśleć o emocjach czekających mnie następnego dnia.

Pierwszy dzień w Sopocie rozpocząłem od zameldowania się na milicji. Akurat odbywało się wysiedlanie Niemców i po drodze widziałem całe rodziny z tobołami prowadzone spokojnie, bez krzyku i pośpiechu, ale pod karabinami na stację kolejową, gdzie oczekiwały już na nie wagony towarowe.

Największą jednak emocją stało się obsadzenie zarezerwowanego dla nas mieszkania. Była to połowa eleganckiej willi przy ulicy Podgórnej, w której po latach mieściła się biblioteka najpierw WSHM (Wyższa Szkoła Handlu Morskiego), a później WSE w Sopocie. Mieszkanie było bez jednego mebla i tylko przyścienne wnęki były pełne niemieckich książek w pięknych oprawach. Wyciągnąłem pierwszą z brzegu, był to jakiś atlas geograficzny, z którego wypadła na podłogę papierowa 20-dolarówka. Banknot okazał się być jedynym czytelnym i zrozumiałym dla mnie tekstem w całym księgozborze. Zaaferowany mieszkaniem tego dnia nie zdołałem już zapisać się do liceum, a że poczułem się źle, zrobiłem sobie posłanie z jakiegoś dywanika i poszedłem spać. Noc była bardzo niespokojna, bo dwukrot-

nie wspólnie z sąsiadką musieliśmy przepędzać szabrowników kradnących wielkimi kosztami koks z naszej wspólnej piwnicy.

Obudziłem się z bólem wszystkich kości i wysoką temperaturą, tak że ledwo dowlokłem się na Batorego i tam przez blisko dwa miesiące przechodziłem ponownie ostre zapalenie stawów. Nie ulega wątpliwości, że było rezultatem mojego pierwszego bezpośredniego kontaktu z morzem. Pośrednim rezultatem stała się utrata mieszkania na Podgórnej, które pod moją nieobecność ktoś szybko zasiedlił i załatwił sobie stosowny przydział. Dlatego gdy zjechali rodzice, musieli już zapłacić odstępną za znacznie skromniejsze mieszkanie położone na peryferiach miasta. Może dobrze się stało, bo gdy nastały na dobre ponure czasy stalinowskie, to atrakcyjne mieszkania w śródmiejskich willach bywały wystarczającym powodem wysiedlania całych rodzin z Wybrzeża. Polska Ludowa potrafiła dobrze wykorzystać zarządzenie prezydenta II RP z 1934 roku dotyczące strefy nadgranicznej. Kiedyś powstało z myślą o przygranicznych przemysłach, obecnie służyło do pozyskania atrakcyjnych mieszkań. Najpierw władza ludowa wyrzucała niewygodnych politycznie prawowitych lokatorów, później osadzała swoich, a na końcu wymyślała pierwsze lepsze uzasadnienie.

Gdy już doszedłem do siebie i jako tako zaaklimatyzowałem się w liceum wśród nowych koleżanek i kolegów, wszystkie wolne chwile wykorzystywałem na zapoznanie się z zupełnie nieznanym Wybrzeżem i okolicami. Raz była to typowa knajpa portowa Scandinavic w Nowym Porcie, drugi raz ruiny kościoła Mariackiego w Gdańsku albo ponemieckie stanowiska artylerii nadbrzeżnej na Helu. Odwiedziłem też swojego byłego dowódcę Mroka, który osiedlił się w Jeldzinie niedaleko Pucka. Zastałem go chorego w łóżku, a dokładniej w małżeńskim łóżu moich rodziców z Łopiennika. Bardzo skapcaniał, a praca na roli w blisko 30-hektarowym gospodarstwie zupełnie mu nie leżała. Zmarł rok lub dwa lata później.

W liceum mieliśmy zespół doskonałych pedagogów, któremu udało się szybko sprowadzić do wspólnego mianownika wiedzę poszczególnych członków naszej klasowej gromadki, jako że jedni przerwali naukę jeszcze w 1939 roku, inni byli po tajnych kompletach i szkołach radzieckich albo niemieckich, a jeszcze inni uczyli się podczas okupacji samodzielnie. Od naszego wspaniałego gremium pedagogicznego odbijał zdecydowany umundurowany katabas, który nie krył zbyt wiele swoich zainteresowań młodszymi kolegami w klasie. Natomiast zdecydowanie pozytywnie wyróżniał się, a równocześnie był dla nas zagadką profesor Krajewski od WF. W niczym nie przypominał znanych mi z Lublina umiędzionych wuefistów. Na pewno znał się dobrze na gimnastyce, ale przede wszystkim robił wrażenie oficera. Sprężysty, elegancki, z pięknym herbowym sygnetem na palcu urządzał nam w ramach WF jakieś zajęcia w terenie, ćwiczenia topograficzne itp. To on zwerbował mnie do zespołu informatorów dla wyładowujących się ze statków repatriantów z Zachodu. Nasze działania poza czerwoną opaską z pieczęcią Ministerstwa Propagandy i Informacji, którą na pamiątkę zachowałem do dziś, nie miały nic wspólnego z reżimową propagandą, a zgodnie z wytycznymi profesora

mieliśmy mówić to, co nam wskażą nasze sumienia i na co pozwoli nasza aktualna wiedza. Przy okazji pierwszy raz w życiu trafiłem do portu i pod statki.

Ze sporymi emocjami czekałem w Nowym Porcie przy Dworcu Wiślanym na mój pierwszy w życiu statek. Spóźnił się kilka godzin i co gorsza nie było na nim ani jednego repatrianta, ale i tak było się na co gapić. Statek lśnił świeżą farbą i był, jak mi się wówczas wydawało, ogromny. Powiewała na nim pasiasto-gwiazdzista bandera, a na burcie widniało zapewne nazwisko któregoś z kolejnych prezydentów USA. Na nabrzeżu pod statkiem zebrał się spory tłum gapiów, przeważnie bardzo wybiedzonych i obdartych lokatorów z pobliskiego przejściowego obozu PUR Na Zaspie. Załoga kolosa była przeważnie czarnoskóra i urządziła sobie zabawę, rzucając w tłum cukierki lub gumę do żucia. Na nabrzeżu powstał szalony tumult, ludzie zaczęli się przepychać, przewracać i tratować, ktoś wpadł nawet do wody i ledwo go wyciągnięto. Odetchnąłem z ulgą, gdy jakiś starszy już wiekiem strażnik portowy zdjął z ramienia pepeszę i pociągnął w stronę statku długą serią. Była to oczywiście seria w powietrze, ale skutecznie wymiotła z pokładu mimowolnych sprawców całego zajścia.

Następny statek przyjmowaliśmy w Gdyni, przy Dworcu Morskim, czyli tam, gdzie przed wojną przybijały nasze pasażerskie transatlantyki. Podobnie jak poprzedni też się sporo spóźnił, bowiem przed główkami wejściowymi do portu jeden z repatriantów wyskoczył za burtę. Statek zatrzymał się, samobójcę próbowano ratować, ale bez rezultatu. Pod statkiem nie mieliśmy nic do roboty, bo pod nadzorem oficerów wyladowywały się całe pododdziały kompletnie umundurowanych i uzbrojonych w karabiny żołnierzy. Po zejściu ze statku pododdziały ustawiały się w kolumny i zaraz odmaszerowywały w kierunku koszar na Oksywiu. Tak się złożyło, że w ludowym wojsku paradowałem cały czas w płaskim, przypominającym miskę do zupy angielskim hełmie, a niektórzy, oglądając później moje zdjęcia z wojska, pytali: „I ty zdążyłeś nawet być u Andersa?”. Dlatego interesowało mnie pochodzenie tego politycznie wrogiego nakrycia głowy. Okazało się, że transport z pełnym ekwipunkiem był tylko jeden, i to przez pomyłkę, czyli wówczas przy Dworcu Morskim spotkałem się przypadkowo awansem ze swoim przyszłym nakryciem głowy.

Kolejny statek przywiózł już tylko umundurowany tłum bez oficerów, który pozwoli wylewał się przez furty burtowe na nabrzeże. Wmieszaliśmy się w ten tłum, ale widocznie barwa naszych opasek spowodowała, że nikt nie chciał z nami rozmawiać, a jak my próbowaliśmy sami nawiązać kontakt, to żołnierze ostentacyjnie odwracali się do nas plecami. Co nas jednak głównie zbulwersowało, to to, że mimo naszywek „Poland” na battle dresach większa część żołnierzy posługiwała się bez żenady językiem niemieckim. Okazało się, że na ten transport składały się oddziały uformowane we Włoszech już po zakończeniu działań wojennych z jeńców niemieckich, głównie Ślązaków. Później było jeszcze kilka transportów, ale zbliżał się okres matury i trzeba było zabrać się do nauki. Na zakończenie podziękowano nam za pracę, której prawdę powiedziawszy wcale nie było, więc może tylko za nasze dobre chęci i stratę czasu.

Przy którymś ze statków wdałem się w rozmowę z profesorem Krajewskim, mówiąc, że dzięki niemu przybliżyłem się do morza i statków, i przyznałem się, że zamierzam zostać oficerem marynarki wojennej. Okazało się, że profesor ma dobre rozeznanie w temacie, a przy sposobności wylał mi na głowę wiadro zimnej wody. Najbliższy nabór do OSMW (Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej) miał obejmować wyłącznie wojskowych z preferencją demobilizowanych frontowców, a poza tym dowiedziałem się, że z sygnetem na palcu nie mam co robić w oficerskiej szkole, natomiast wskazał sylwetkę stojącego na redzie „Daru Pomorza”, statku szkolnego PSM (Państwowej Szkoły Morskiej) w Gdyni, i dodał, że na nim będę mieć na pewno większe szanse. Zasiał tym samym wątpliwości w moich planach na przyszłość, które niezadługo powiększyły jeszcze różne inne okoliczności.

Na drugie półrocze zjechała niespodziewanie do Sopotu siostra, miała widocznie jakąś przerwę w swoim partyzanckim życiorysie. Zapisła się do mojego liceum, a że miała roczną przerwę w nauce, trafiła do tej samej klasy co i ja, tyle że do wieczorowej. Przed samą maturą „wyciągnęło” ją znowu „do lasu”, ale zanim to się stało, zdążyła z kolegów i koleżanek zorganizować zespół artystyczny i dać jeszcze kilkanaście przedstawień z wysoce patriotycznym programem.

Początkowo wzbraniałem się od uczestniczenia w zespole, ale jak się dowiedziałem, że będzie występował w szpitalach marynarki wojennej, a nawet w OSMW, to udało mi się wyprosić u siostry jakąś podrzędną rolę. Oczywiście nie chodziło o rolę, ale o podpatrzenie, co się w marynarce wojennej dzieje.

Zaczęliśmy od szpitala wojskowego w Oliwie. Pomijając już wyjątkowy szpitalny smród, ubóstwo i rozmemlane siostry szpitalne, mierzył mnie odpowiedzialny za szpitalną kulturę i współpracujący z nami politruk ledwo mówiący po polsku, który naprawdę dużo chciał, ale nic mu nie wychodziło. Ponadto większość pacjentów stanowili nie marynarze, ale „moriaki”. Rzęsiste brawa, jakimi obdarzyło nas audytorium, w zupełności nas usatysfakcjonowały. Podobnie było w szpitalu w Gdyni. Tymczasem szykowaliśmy się do galowego przedstawienia w dowództwie marynarki wojennej w Gdyni przy skwerze Kościuszki, po którym mieliśmy występować w OSMW. Byłem z siostrą w dowództwie przy jakichś uzgodnieniach natury organizacyjnej i z przerażeniem stwierdziłem, że ci politycy, z którymi mieliśmy do czynienia, ledwo mówią po polsku, a ich mentalność jest dla nas zupełnie niezrozumiała. Zażądano od nas tekstów przedstawienia w iluś tam egzemplarzach i zadawano wiele niedwuznacznych, acz podchwytliwych pytań. Nic też dziwnego, że nasze występy zostały w ostatniej chwili odwołane z uwagi na jakoby niewłaściwy repertuar. Po tym wszystkim przestałem się już widzieć oczami wyobraźni w pięknym marynarskim mundurze ze złotymi galonami i takim samym kordzikiem u boku. Napisałem zaraz list do Leszka i Józka w Lublinie, którzy, jak już wspomniałem, wybierali się również do OSMW. Oni również doszli do wniosku, że bezpieczniej będzie startować do PSM. Łaskawy los, ubierając mnie po dwudziestu latach w marynarski mundur z nieco innymi, ale również złotymi galonami, wprawdzie zapomniał o złotym kordziku do mego boku, ale postanowiłem mu darować to drobne niedopatrzenie.

Role w „Damach i huzarach” w Lublinie i w zespole artystycznym siostry nie były jedynymi moimi występami na deskach scenicznych. Kilka lat później, w ludowym wojsku, w okresie rekruckim, miał miejsce jeszcze jeden mój występ, tym razem w roli głównej. Opiszę go z uwagi na nietuzinkowy finał.

Koledzy zaproponowali mi rolę w zespole, który miał odegrać krótką sztukę podczas garnizonowej akademii dla uczczenia dnia 1 maja. Przypadała akurat piąta rocznica śmierci komunistycznego herosa gen. Karola Świerczewskiego - „Waltera”. Był on od 1918 roku w Armii Czerwonej, podczas wojny domowej w Hiszpanii dowodził brygadą międzynarodową i od roku 1944 II Armiją ludowego wojska, którą wpakował w okrążenie i została zdziesiątkowana przez Niemców tuż przed zakończeniem II wojny światowej. Miał również duże zasługi w niszczeniu naszego niepodległościowego podziemia. Zginął jakoby z rąk UPA pod Baligrodem w niewyjaśnionych do końca okolicznościach.

„Ty jesteś najbardziej podobny do gen. Świerczewskiego” – orzekli koledzy i w ten sposób stałem się członkiem zespołu teatralnego. Przeglądałem się później długo w małym lusterku kieszonkowym i ponad wszelką wątpliwość moje rzekome podobieństwo polegało jedynie na tym, że generał był łysy jak kolano, ja natomiast świeciłem swoją rekrucką głacą. Jednak istotne było to, że cały zespół był zwolniony w soboty od zajęć gospodarczych, czyli przykładowo czyszczenia ustępów lub przebijania ziemniaków na obiad, które wszystkie były zgniłe. Ponadto przewidziana była nagroda w postaci przepustek, a niewykluczone również urlopy.

Próba generalna poprzedzająca premierę odbyła się już w kostiumach. Były to pożyczone od oficerów mundury, do których przyszyliśmy stosowne papierowe dystynkcje, w moim wypadku generalskie szlify, a na portkach lampas z czerwonej wstążki. Przebrani szliśmy grupką do położonej na przeciwległym krańcu koszar ogromnej stajni przerobionej na salę teatralną. Widząc idących nas przez wyjątkowo obszerny plac alarmowy, koledzy zrobili psikusa, mówiąc oficerowi dyżurnemu pułku, że po rejonie kręci mu się jakiś generał z grupą oficerów. Ten, zauważywszy nas z odległości kilkuset metrów, ruszył przejęty krokiem defiladowym, aby zameldować się domniemanemu generałowi, czyli mnie – rekrutowi. Widząc go, przystanęliśmy zaniepokojeni, ja zdjąłem nawet z głowy furażerkę, aby widział, kto zacz. Ten jednak jak czołg parł nadal w naszą stronę. Dopiero na jakieś dwadzieścia metrów przed nami spostrzegł, że to przebierańcy. Zrobił jeszcze regulaminowy w tył zwrot, zrezygnowany machnął ręką i gdzieś się oddalił. Oficerowie tak mu dokuczali tym meldowaniem się rekrutowi, że złożył raport o przeniesienie do innej jednostki, co też nastąpiło.

W dniu święta majowego sala była nabita delegacjami innych jednostek koszańskiego garnizonu i zaproszonymi gośćmi wraz z rodzinami. Scena udekorowana sosenkami miała przedstawiać odcinek szosy pod Baligrodem, na którym zgodnie ze scenariuszem Głównego Zarządu Politycznego WP miała rozegrać się scena tragicznej śmierci „Waltera”. Najpierw były śpiewy i deklamacje, później nagle wybuchła strzelanina ze ślepaków. Wówczas wchodziłem na scenę z dwoma

adiutantami i wydawałem rozkazy odparcia ataku bandy UPA. Trafiła mnie jednak ukraińska kula, więc musiałem się przewrócić. Podbiegli wówczas moi żołnierze, uklękli półkołem nad moimi zwłokami i zaczęli śpiewać dość przyjemną melodyjnie piosenkę „Pieśń o śmierci generała Waltera”. Patrząc przez przymknięte oczy z pozycji leżącej do góry, zauważyłem, że podbródki i grdyki kilkunastu kolegów poruszały się rytmiczne w takt piosenki jak gdyby pociągane jednym sznurkiem. Nie wiem dlaczego, ale to mnie tak rozbawiło, że po chwili dostałem mimowolnych spazmów śmiechu, których w żaden sposób nie udało mi się opanować. Wówczas ze środka zaciemnionej sali ktoś na cały głos wrzasnął „Rusza się – dobić go!”. Ryk śmiechu setek żołnierskich gardel zamarł, jak nożem uciął, gdy zabłyśło światło. Diabli wzięli obiecane przepustki, ale na szczęście była to jedyna sankcja, jaka spotkała mnie – mimowolnego sprawcę wydarzenia.

Kończąc aktorską dygresję, wracam już do roku 1946 i gorącego okresu przedmaturalnego.

Po studniówce trzeba już było zabrać się solidnie do nauki. Tymczasem z naukowego przedmaturalnego rytmu wytrącił nas na pewien czas ogólnokrajowy strajk szkolny. Stanowił protest przeciwko aresztowaniom i innym represjom w stosunku do młodzieży jednego z krakowskich gimnazjów, gdzie jakoby miało dojść do jakichś antypaństwowych wystąpień.

Strajk ogarnął całą Polskę, a w Sopocie zapoczątkowała go nasza szkoła – Gimnazjum i Liceum im. Bolesława Chrobrego. Powstał komitet strajkowy, na którego czele stanął kolega z naszej klasy Jurek Szablowski. Chodziliśmy po innych sopockich szkołach i prowadziliśmy w nich prostrajkową agitację. Wkrótce strajk ogarnął Sopot, a następnie rozszerzył się na całe Wybrzeże. U nas w szkole powstał młodzieżyszkolny sztab strajkowy, a na jego czele stanął Jurek. Sztab działał jak na froncie, nawet z dyżurami nocnymi, a gmach szkoły był przez nas patrolowany, bo obawialiśmy się jakichś prowokacji. Dodam, że strajk miał charakter włoski, co oznaczało, że młodzież w godzinach lekcyjnych obowiązywała obecność w szkole. Aby się jednak zbytnio nie nudziła i nie rozrabiała, organizowane były różne społeczne akcje lub prace. My, od Chrobrego, zajęliśmy się usunięciem wojennych schronów ziemnych, które zajmowały cały przyszkolny plac i boisko. Były to w rzeczywistości potężne prace i przez trzy dni cała młodzież naprawdę się naharowała. Akurat jak uporaliśmy się ze schronami, strajk został odwołany, bowiem w Krakowie wypuszczono na wolność aresztowanych. Znamienne było, że ani w radiu, ani w prasie nie było o strajku najmniejszej wzmianki, nie było również żadnych represji wobec organizatorów i władz strajkowych. Zbliżał się czas referendum, a podówczas władza ludowa jeszcze nieco liczyła się ze społeczeństwem.

W dniu referendum, późnym wieczorem, znaliśmy już wyniki z kilku sopockich komisji wyborczych. Wynikało z nich, że na trzecie pytanie ponad 80% wyborców odpowiedziało nie. Dlatego zaszokowały wszystkich ogłoszone dwa dni później akurat odwrotne wyniki. Sfałszowane zwycięstwo referendum stało się dla władzy ludowej przepustką do uwielokrotnienia tempa budowy w kraju socjalizmu. Towarzyszył temu narastający terror, który już bez osłonek ujawnił się

podczas odbywających się rok później wyborów do Sejmu. Jako niepełnoletni na szczęście nie brałem w nich udziału. Ale moja Mama była wręcz szykanowana i legitymowana tylko dlatego, że poszła wypełnić za zasłoną kartę do głosowania, natomiast nasze sąsiadki nieomal na siłę zostały doprowadzone do lokalu wyborczego i dopilnowane przez smutnych panów, aby „prawidłowo” głosowały.

Maturę zdałem gładko i po balu maturalnym poczułem się i dojrzały, i gotów do pokonania następnej przeszkody życiowej, jaką stanowiły egzaminy wstępne do Państwowej Szkoły Morskiej. Jeszcze z lekkim pobalowym kacem stawilem się na badania lekarskie do szkoły. Trwały one kilka dni i były bardzo szczegółowe, oczywiście nie przyznawałem się do dwukrotnego ostrego zapalenia stawów i w rezultacie moją kondycję fizyczną i stan zdrowia oceniono na piątkę. Warto dodać, że po okresie okupacji stan zdrowotny kandydatów pozostawiał sporo do życzenia, a odsiew z tego tytułu wynosił 19 procent. Komisja lekarska nie patyczkowała się, bo na jedno wolne miejsce było pięciu kandydatów, a nielezione zęby wystarczały już do dyskwalifikacji.

Na przygotowanie się do egzaminów miałem zaledwie dwa dni i z wyjątkiem matematyki poszły mi one bardzo dobrze. Prawdę powiedziawszy, nigdy nie byłem zbyt mocny w tej dyscyplinie, a w dodatku profesor Wojnicz-Sianorzęcki, kresowy arystokrata i przeziły staruszek, który matematykę wykładał, całe drugie półrocze chorował i zajęć z matematyki nie było. Program mieliśmy przerobić we własnym zakresie, a na świadectwie maturalnym postawiono nam ocenę z pierwszego półrocza. Po zakończeniu egzaminów na 70-osobowej liście zajmowałem 64. lokatę, przy czym ostatnia dziesiątka była oddzielona od reszty cieniutką kreską, jako że na Wydziale Nawigacyjnym początkowo była mowa o 60 wolnych miejscach. Na razie cała siedemdziesiątka miała się zgłosić na „Dar Pomorza” o ósmej rano następnego dnia z poduszkami i głowami ostrzyżonymi na 1/3 zapalki. Pomimo wszystko byłem nadal dobrej myśli, zwłaszcza że krążyły pogłoski o zwiększonym naborze. Pozostali lubliniacy odpadli. Leszek Skolimowski nie próbował już ponownie dostać się do PSM, ukończył szkołę teatralną i poszedł w aktory, natomiast Józek Wiśniewski w 1947 roku po kursie PCWM (Państwowe Centrum Wychowania Morskiego) dostał się do szkoły bez kłopotów i pływał później jako kapitan w PLO.

Przed zaokrętowaniem na „Dar Pomorza” na wszelki wypadek pożegnałem się najpierw z moją dziewczyną, później z moją piękną czupryną, a na koniec wypiliśmy pożegnalne małe co nieco z kolegami i następnego dnia o wyznaczonej godzinie byłem już na pokładzie „Daru”. Zanim zdążyłem się nieco rozejrzeć po „Białej Fregacie”, zostałem z kilkoma kolegami przydzielony do przewijania jakichś starych lin.

Koło południa gwizdek zwołał nas na zbiórkę, stanęliśmy na pokładzie w dwuszeręgu i wówczas bez krasomówstwa przywitał nas sławny kapitan kapitanów Konstanty Maciejewicz, a następnie wyczytał około dziesięciu nazwisk, wśród których znajdowało się i moje, i powiedział: „Synkowie, do zobaczenia za rok”. Gdy po rozejściu się dwuszeręgu nasza mała grupka skupiła się wokół „Macaja”,

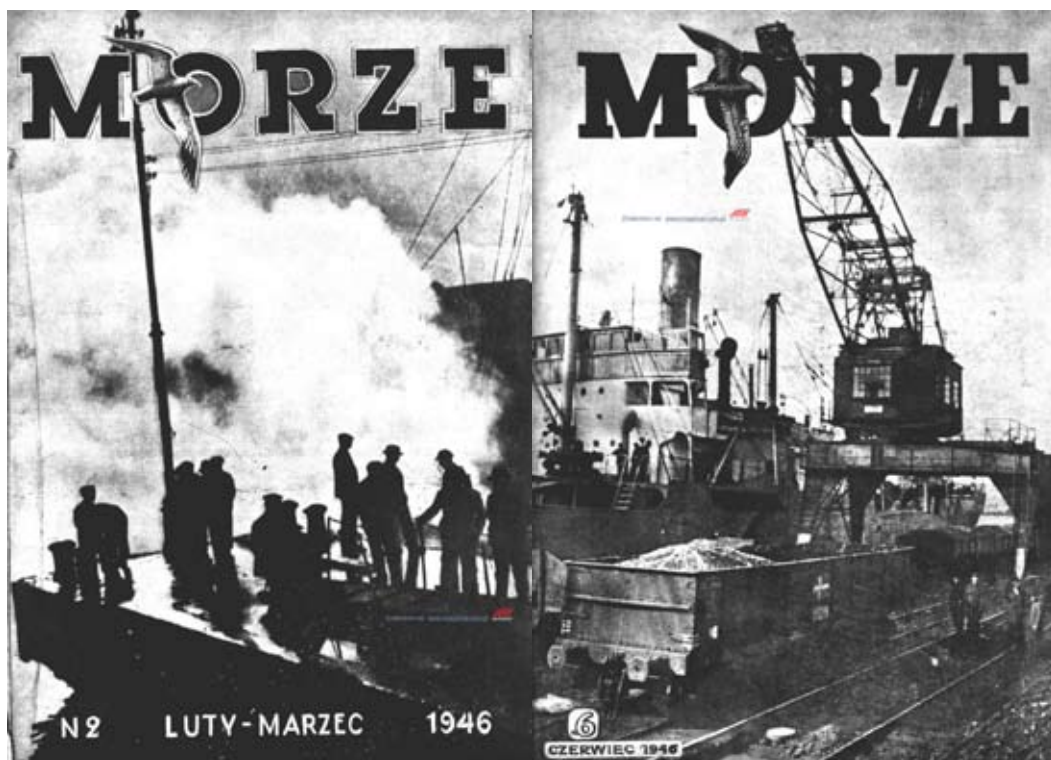
pytając, o co chodzi, wyjaśnił krótko: „Nu, cholera, przysłali z Warszawy takich zasłużonych z KBW (Korpus Bezpieczeństwa Wewnętrznego), a wy byli przyjęci warunkowo”.

Poczynając od drugiej połowy lat sześćdziesiątych przez prawie 30 lat zasiadałem w komisji egzaminacyjnej Urzędu Morskiego w Szczecinie na stopnie kapitanów i oficerów pokładowych. W pierwszych latach działalności komisji jej honorowym przewodniczącym był kapitan Maciejewicz. Staruszek często bez powodu przysiadł się do mnie i zawsze pytał, z którego jestem rocznika (oczywiście chodziło o roczniki PSM). Nie próbowałem nawet przypominać, jak w 1946 roku kazał mi z „Daru” wracać do domu – miał wprawdzie aparat słuchowy, ale ledwo słyszał i gdy się coś do niego mówiło, to tylko mile się uśmiechał i kiwał potakująco głową. Dopiero po jego śmierci dowiedziałem się, że od 1939 roku po wysiedleniu z Gdyni przebywał przez całą okupację w położonych nieopodal Łopiennika Kluczkowicach, majątku państwa Kleniewskich, w którym kilka razy byłem przejazdem z Ojcem.

Z „Daru Pomorza” wracałem jak zbity pies, upokorzony dodatkowo niesioną z powrotem poduszką i aresztancką fryzurą. W domu trafiłem na starostę morskigo Jana Oderowskiego, działacza Partii Pracy przyjaźniącego się z siostrą. Przyjechał ją odwiedzić, ale że była już wtedy gdzieś daleko w lesie, został przez rodziców zaproszony na obiad. Gdy tylko dowiedział się, skąd wracam, zaraz zapakował mnie do swojego służbowego citroëna z kierowcą. Z piskiem opon i deklaracją: „Ja ci to załatwię” pojechaliśmy do Gdyni. Niepisane mi jednak było dostanie się do PSM. Na ulicy Czerwonych Kosynierów w Gdyni, 500 metrów przed gmachem PSM, zza stojącego trolejbusu wypadł prosto pod naszego citroëna jakiś człowiek. Kierowca nie mógł już nic zrobić i doszło do zderzenia. Zanim przyjechało pogotowie, człowiek już nie żył. Zostaliśmy zabrani na posterunek MO i mimo protestów starosty nastąpiły przesłuchania i mozolne spisywanie protokołów. Po przeszło dwóch godzinach byliśmy pod gmachem PSM. Po chwili starosta wyszedł stamtąd i już po minie widziałem, że nic z tego. Pół godziny wcześniej lista przyjętych została ostatecznie uzgodniona i podpisana przez wszystkich świętych, a jakiś umyślny zabrał ją do Warszawy. Podobno pana starostę bardzo przepraszano, że już nic nie da się zrobić.

Wracałem do domu z jakąś pustką w głowie i tak załamany, że nie potrafiłem nawet zadać sobie pytania – i co dalej? Jak mogłem wówczas przewidzieć, że dokładnie 21 lat później kapitan żeglugi wielkiej Zbigniew Szymański, dyrektor reaktywowanej Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie, zaproponuje mi pracę w szkole i wykłady, jakby nie było, par excellence profesjonalnego przedmiotu „Ładowanie statków morskich”.

Należy jeszcze dodać, że liczni koledzy z mojego i następnych roczników po ukończeniu PSM pozostawali długie lata bez prawa pływania. Według wszelkiego prawdopodobieństwa dotyczyłoby to zapewne i mnie. Związane z tym stresy na szczęście mnie ominęły, a później – w Bałtyckiej Spółce Okrętowej, Polskiej Żegludzie Morskiej i na statkach uczelnianych – i tak sobie sporo popływałem.



EKSPERTEM BYĆ

Następnego dnia zbudziłem się z gotową koncepcją planu działania. Dopomógł mi w tym panorama portu gdyńskiego widywana ostatnio z okien gmachu PSM. Widok lasu masztów i kominów statków oraz żurawi portowych wciśniętych w niską zabudowę nabrzeży ekscytował egzotyką, pozornym bezruchem i tajemniczością. Czuję, jak potęguję moje zaciekawienie i chęć poznania. Bez śniadania pobiegłem po „Dziennik Bałtycki” i z bijącym sercem szukałem w nim ofert pracy w porcie. Było ich niewiele, ale jedna od razu przykuła moją uwagę, brzmiała: „Bandera Polska S.A. poszukuje ekspedientów portowych z referencjami”. Wprawdzie ekspedienta potrafiłem wówczas wyobrazić sobie jedynie za sklepową ladą, ale za to słowo „bandera” załopotало mi jakoś tak tentująco, że zaraz napisałem podanie z krótkim życiorysem i wysłałem je pocztą.

Gdy Ojciec dowiedział się o moich poczynaniach, obiecał porozmawiać w mojej sprawie z dwoma dyrektorami firm portowych, z którymi raz na tydzień w Grand Hotelu grywał w brydża. Po kilku dniach dał mi kartkę z adresem biura portowego firmy Balsped w Gdyni i nazwiskiem kierownika, do którego miałem się zgłosić. Dodał, że przyjmą mnie tam na praktykanta portowego, a że znał dyrektora jeszcze sprzed wojny, bardzo mnie zachęcał do podjęcia tam pracy. Balsped był jakoby jedną z największych polskich firm specjalizujących się w spedycji morskiej i międzynarodowej.

26 lipca 1946 roku, z samego rana, stawilem się w gdyńskim biurze portowym firmy. Był to nie tylko pierwszy dzień mojej stałej pracy zawodowej, ale równocześnie rocznica urodzin. W tym dniu ukończyłem 18 lat.

Zostałem przyjęty na trzymiesięczny okres próbny. Takich jak ja było nas już w biurze trzech. Powiedziano nam, że po okresie próbnym na ekspedienta portowego zostanie przyjęty tylko jeden – najlepszy z nas. Perspektywą wyładowania po trzech miesiącach na zielonej trawce jakoś się zbytnio nie przejmowałem, natomiast gorzej odebrałem wiadomość o tym, że praktykanci zwyczajowo nie otrzymują żadnego wynagrodzenia, czyli pracują za „Bóg zapłać”. Zbulwersowało to mnie głównie dlatego, że solennie przyobiecałem koleżankom i kolegom, że wspólnie przepijemy pierwszą moją pensję. Przecież nie uwierzą, że całe trzy miesiące miałem pracować za darmo!

Biuro portowe Balspedu mieściło się w niepozornym dwuizbowym baraczk, ale za to w samym „pępku” portu, przy ulicy Portowej 620, vis-a’-vis Chłodni Portowej. Przez dwa pierwsze dni pokazano nam kilka portowych nabrzeży i magazynów – naszych przyszłych miejsc pracy – i co nieco tłumaczono, a trzeciego dnia zagoniono już do zwykłych spedycyjnych czynności, przy czym na zmianę jeden z nas był cały dzień gońcem i roznosił korespondencję, dokumenty i drobniejsze przesyłki. To gońcowanie, do którego matura nie była zupełnie potrzebna, peszyło mnie początkowo, szybko jednak przekonałem się, że szef wiedział, co robi, bowiem w żaden inny sposób tak szybko i skutecznie nie poznałbym portu i miasta.

Szczególnie zakodował mi się jakoś w pamięci pierwszy statek, który obsługiwałem. Był to stary kilkusettonowy, drewniany szkuner duński o nazwie „Skjöld”. Nadzorowałem na nim załadunek ogromnych rur żeliwnych, ledwo przechodzących przez niewielki luk do ładowni żaglowca. W pierwszych latach po wojnie drewniane szkunery skandynawskie zrobiły wielką karierę, pływając bez przeszkód na przełaj poprzez wszędobylskie, bardzo powoli likwidowane pola minowe. Przyczyną zapamiętania „Skjolda” nie były jednak wyłącznie względy profesjonalne.

Szkuner obsługiwała załoga rodzinna składająca się z kapitana, jego żony i córki oraz dryblasowatego pociotka. Jedynym „obcym” był leciwy już Kanadyjczyk – szturman (z moim francuskim jedynie z nim mogłem się porozumieć), który po pływaniu w wojennych konwojach atlantyckich popadł w alkoholizm i jeszcze nie zdołał dojechać do domu. Przejęty obsługą swojego dziewiczego statku nie zwracałem zbytnio uwagi na kapitanównę, natomiast nie ulega wątpliwości, że to ja zostałem przez nią zauważony i zaproszony do maleńkiej masy na jakieś poobiednie pozostałości i szklankę piwa. Dziewczę było w wieku „poborowym” i do tego wcale niczego. Niestety bariera językowa okazała się większa, niż przypuszczałem. Pomagając sobie rękoma, dopiero po dłuższym czasie zdołałem się dowiedzieć, że ma na imię Erika i niezadługo ukończy 17 lat. Kiedyś, później, zapytałem jednego ze swoich szwedzkich przyjaciół, czym różni się język duński od szwedzkiego. Odpowiedź brzmiała: „Niczym – tyle że Duńczycy mówią po szwedzku z gorącym kartoflem pod językiem”. W mowie Eriki ten kartofel musiał być wyjątkowo gorący.

Gdy następnego dnia po zakończeniu załadunku szkuner szykował się do wyjścia w morze, a ja załatwiałem jakieś podpisy na dokumentach, szturman powiedział mi: „Noga jesteś – Erika miała wczoraj taką ochotę na kino”. W myślach dodałem sobie jeszcze „stołowa”, bo brak gotówki można było przecież wyeliminować pożyczką od kolegów w biurze.

Nie wszystkie jednak dni pracy przebiegały tak sielankowo jak na „Skjöldzie”. Dla nas, praktykantów, wiele dni było naprawdę znojnych, i to w sensie fizycznym i psychicznym. Ciągłe było coś nowego, ciągle trzeba było czegoś samemu się uczyć, również na swoich błędach, i coś sobie przyswajać. Puszczono nas od razu na głębokie wody, więc nieodzowna była pomoc starszych kolegów. Taką pomoc na wagę złota wyświadczyły mi właściwie tylko dwie osoby: Felek Walczak i Wojciech Kulas.

Felek był portowcem jeszcze przed wojną, w firmie pracował podobnie jak ja, od niedawna. Wcześniej zwolnił się z milicji i dlatego chyba starsi koledzy go unikali. Nolens volens, przez pewien czas byłem jego pomocnikiem przy wyładunku ze statków szwedzkiej rudy, którą od razu ekspediowaliśmy do hut. Felek, widząc, że przy rudzie nieźle daję sobie radę, zdecydował, że statków nie będziemy obsługiwać wspólnie, ale na zmianę, pojedynczo. I tak nie miałem nic do gadania, a perspektywa dni wolnych była całkiem obiecująca. Przyjemnie wylegiwałem się na sopockiej plaży, gdy Felek obsługiwał pierwszy statek. Ale następny, czyli mój, był wyjątkowo duży, a że posiadał aż cztery międzypokłady, był wyjątkowo trudny do wyładunku. Non stop prawie trzy doby musiałem być przy statku. Po takim maratonie, wracając do domu, ślaniałem się na nogach. Była to okrutna, ale równocześnie doskonała zaprawa, dająca zadowolenie spełnienia, wiarę we własne siły i dowód, co Polak może. To Felek, a nie Lenin nauczył mnie, że „chcieć to móc”.

Z Felkiem, już jako ekspertem sztauerskim, spotykałem się później często w Szczecinie. Razem z dyrektorem Stasiakiem, również z Balspedu, dyrektorem Grzywińskim, kilkoma dysponentami i brygadzystami z Gdyni otaczał nas wtedy w porcie nimb „chwały” tych, którzy przybyli ze wschodu, aby uczyć szczecińniaków, jak się pracuje w porcie. Raz miałem do czynienia z Felkiem w zupełnie innym układzie w porównaniu z 1946 rokiem. Na jakimś kursie sztauerskim ja byłem wykładowcą, a Felek kursantem. Dostałem brawa, gdy, witając kursantów, powitałem osobno Felka jako tego, za którym w porcie gdyńskim przed ćwierć wiekiem nosiłem jego teczkę.

Drugim moim cicerone był Wojciech Kulas, kojarzący mi się zaraz z jednym z bohaterów „Koziołka Matołka”. Był jednym z etatowych furmanów Balspedu (foreman – brygadzysta, potocznie – furman). Był to wysoki czarnooki Kaszub „leśny”, bodajże spod Brus, typowy sangwinik, który nigdy nie podnosił głosu. Tak się złożyło, że współpracowaliśmy na tych samych zmianach i już wkrótce darzyliśmy się obopólną sympatią.

Kulas cieszył się wielkim mirem pośród sztauerów, a byli to głównie okoliczni Kaszubi, którzy jeszcze przed wojną pracowali w porcie. Pomiedzy sobą mówili wyłącznie po kaszubsku, a w ich strojach trafiały się jeszcze często sorty mundu-

rowe barwy feldgrau lub części brytyjskich battle dressów. Wielu z nich służyło w Wehrmachcie, a ci, którzy mieli szczęście walczyć we Włoszech, dezertowali masowo, aby później dołączyć do II Korpusu gen. Andersa. W masie byli wyjątkowo wrogo nastawieni do wszystkiego, co pochodziło ze wschodu, poczynając od Sowietów, partii i rządu, a kończąc na obsadzonej przez zdemobilizowanych kościuszkowców straży UNRRA, która pilnowała w porcie darów z USA. To oni zorganizowali w 1947 roku pierwszy strajk w porcie, którego byłem świadkiem, i między innymi widziałem, jak rozbrajają wspomnianą straż. Pamiętam, jak Kulas odradził mi noszenie wojskowej rogatej polówki, którą miałem jeszcze od czasów przysposobienia wojskowego u Staszica w Lublinie. Powiedział, że Kaszubi wołają za mną „Resk”, co po kaszubsku oznacza „Ruski”, biorąc mnie najwidoczniej za jakąś reżimową wtyczkę. Zaniechałem noszenia czapki i po pewnym czasie mogłem już sobie z nimi porozmawiać, a w trakcie jedzenia portowej zupy nie odsuwali się, gdy siadałem obok.

Przebywając ciągle wśród Kaszubów, szybko przyswajałem sobie ich początkowo zupełnie niezrozumiałą dla mnie mowę. Przyczyniły się do tego znacznie „godki” starego Miotka z Remii (przedmieście Gdyni – Rumia). Pełnił on przy jednym z ganków (brygad sztauerskich) funkcję krawca, czyli tego, kto łąta uszkodzone podczas przeładunków worki. Był to już starszy człowiek, który wykonywał tylko lżejsze prace, a między innymi dowoził z portowej kuchni zmianową zupę i czarną kawę (oczywiście zbożową, ale słodką). Miotk poczuwał się do uprzyjemniania kolegom posiłków opowiadaniem różnych swoich przeżyć. Trzeba przyznać, że robił to dowcipnie i z ogromną swadą, za którą wierne audytorium nagradzało go salwami śmiechów, a nawet brawami. Raz były to opowieści „o biołciach” (kobietach), na temat różnych Miotkowych przygód miłosnych, drugi raz o bitwie pod Verdun, w której jakoby uczestniczył. Treść „godek” wprawdzie się powtarzała, ale audytorium wcale to nie przeszkadzało. Po dziś dzień pamiętam ich strzępy. Na wszelki wypadek przytaczam jedynie te spod Verdun: „Jachali me do Werdun całki tydzień na Kuesceiżiną i Chojnice, a tady na Szajdemule [Piła] i Kraje [Krzyż]... A jak me dojachali do Werdun, to Maryja Jooozef, ale dało grzmot”. Później, gdy już kaszubski jako tako sobie przyswoiłem, zapewne zbyt często używałem przerywnika „kusnij są w rzec”.

Kulas był nie tylko doświadczonym sztauerem, ale i doskonałym pedagogiem. Widząc moje zainteresowanie, chętnie wszystko wyjaśniał i wręcz inicjował różne profesjonalne tematy. To uczył mnie wyczuwania tzw. Todespunktu statkowej windy parowej, czyli momentu zmiany biegu naprzód lub wstecz, to pod jego okiem ćwiczyłem sygnały operacyjne „aufzecra” (lukowego) dla dźwigowych i windziarzy, to klarowaliśmy bomby ładunkowe. Jeszcze innym razem wyjaśniał sposoby formowania unosów, slingowania (zakładania zawiesi) lub sztauowania i moco-
wania poszczególnych rodzajów opakowań. Sam zaś mawiał: „Słuchaj, Kochanowski, jak ty chcesz śmiało chodzić po statkach, to musisz wiedzieć dużo więcej, niż wie i potrafi każdy »Adam«”. Wyjaśnię tu, że nasi dokerzy dzielili się wówczas na kategorie A, B i C, zwane potocznie „Adamami”, „Baranami” i „Cielakami”.

„Adam” posiadał najwyższe kwalifikacje sztauerskie włącznie z uprawnieniami do operowania statkowymi urządzeniami przeładunkowymi (windy i bomby ładunkowe, dźwigi pokładowe), „baran” nie posiadał tych ostatnich, natomiast „cielak” mógł pracować wyłącznie na lądzie. Mój cicerone zadbał nawet o zajęcia praktyczne i nocą włączał mnie do swego zaufanego ganku, abym sobie popracował przy przeładunkach lub mocowaniu ładunków pokładowych. Pracowałem uczciwie, a później dostawałem kartki, na podstawie których „Giełda”, czyli Portowe Biuro Pośrednictwa Pracy, wypłacała mi zupełnie znośne „adamowe” dniówki. Kulas załatwił mi nawet dorywczą, oczywiście nocną, pracę liczmena. Ta praca, wymagająca tylko skupienia i uwagi, była tak samo prosta jak i nudna, a do tego jeszcze bardzo słabo płatna. Musiałem jednak zaliczyć i tę portową specjalność, a przy okazji trochę grosiwa zasilalo moją zwykle pustą kieszeń.

Nie bardzo mogłem się Kulasowi rewanżować, ale widząc jego zniekształcone reumatyzmem dłoń, pomagałem wypełniać i podliczać raporty robocizny.

Wielkie korzyści wynikające z Kulasowych nauk ujawniły się po latach przy wykonywaniu sztauerskich ekspertyz, a moja praktyczna wiedza w temacie budziła uznanie portowców w Szczecinie, Świnoujściu i Kołobrzegu. Przez długie lata w Państwowej, a później w Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie oraz na kursach dokształcających dla oficerów nawigatorów wykładałem ładowanie statków (sztauerkę). Wiedza pochodząca od Kulasa była pieprzem i solą moich wykładów. Dzisiaj mogę odwdziżyć się Kulasowi jedynie miłym wspomnieniem.

Różnorodność naszych spedycyjnych czynności była ogromna i terytorialnie rozległa. Obejmowała nie tylko cały obszar portu, poczynając od Basenu Rybackiego na wschodzie, a kończąc na oksywskim Pagedzie na północy, ale wybiegała również na rozległe postojowe torowiska wagonów i górki rozrządowe wielkiej kolejowej stacji towarowej Gdynia Port Centralny, łącznie z ekspedycją ekspresową w pobliżu stacji Gdynia Osobowa. Nasze czynności bywały nie tylko trudne lub łatwe, ale również i niemiłe, i miłe, co w znacznej mierze zależało od ich lokalizacji. Szczęśliwcy, którzy mieli pracę w Chłodni Portowej, przechodzili jedynie na drugą stronę ulicy Portowej, a ponadto mieli pod ręką bar, dwa kioski i przystanek autobusowy w stronę miasta lub na stację kolejową. Pechowcy drałowali dobrą godzinę na piechotę do ciągnących się aż za Rumię torowisk PKP, a tam to już tylko przysłowiowy diabeł mówił dobranoc. Opisana lokalizacja dotyczyła właśnie tych najbardziej nielubianych, wręcz znienawidzonych przez nas czynności.

Polegały one na użeraniu się z kolejarzami o pilne podstawianie wagonów z towarami, na które czekały obsługiwane przez firmę statki; to samo dotyczyło również pustych wagonów pod statki oczekujące na wyładunek. Najgorszą sławą cieszył się wśród nas posterunek PKP „P15”. Bez paczek papierosów, wyłącznie amerykańskich, lub butelki wódki, osobno dla dysponenta i osobno dla drużyny przetokowej, niewiele można było tam wskórać. „Amerykany” można było wprawdzie nieco taniej kupić na statkach za pieniądze, ale przecież z naszych skromnych poborów. Niemniej przy kupowaniu papierosów na statkach zawsze groziła wpad-

ka u celników i utrata uprawnień deklaranta celnego, co wykluczało delikwenta z pracy w spedycji portowej.

Jesienią 1946 roku już chyba drugi tydzień toczyłem boje z kolejarzami, a szef niezmiennie z dnia na dzień wyznaczał mnie do obsługi torów. Sam sobie byłem winien, bowiem dokładając z własnej kieszeni, odniosłem niedawno spory sukces przy rozładowaniu jakiegoś wagonowego korka. Byłem więc cały w skowronkach, gdy pewnego pięknego dnia, zamiast na tory, szef skierował mnie na parowiec serijnej budowy wojennej „Białystok” ładujący cement na Wolnej Strefie (przedwojenna nazwa, która po wojnie nie miała już nic wspólnego z dawnym znaczeniem). Miałem na nim oczekiwać z ramienia firmy na wizytę jakiegoś pana Kunerta. Na wszelki wypadek, aby szefowi się nie odmieniło, czmychnąłem momentalnie na statek, znacznie przed rozpoczęciem zmiany roboczej. W pośpiechu zapomniałem nawet zapytać, na czym polegać ma moja rola oraz jak pana Kunerta rozpoznać. Pełen optymizmu zbytnio się tym jednak nie przejmowałem. Dopiero na statku od zaprzyjaźnionego furmana dowiedziałem się, że chodzi o jednego z najbardziej znanych ekspertów sztauerskich i że zapewne przyjedzie na statek własnym samochodem.

W tym czasie miałem jeszcze bardzo mgliste pojęcie, kim są portowi eksperci, i zupełnie nie zdawałem sobie sprawy z wielkiej ich roli w obrocie portowo-morskim. Natomiast własny samochód jako cecha rozpoznawcza dawał wiele do myślenia. Zaraz po wojnie prywatne samochody były wielką rzadkością. W naszej zasobnej firmie, poza służbowym dyrekcyjnym, zaledwie jeden z prokurentów posiadał wóz, natomiast doskonale zarabiający obaj moi bezpośredni szefowie jeździli motocyklami, jeden zdezelowanym sokołem, a drugi znajdującym się w nieco lepszym stanie zündappem.

Oczekując przybycia gościa, na wszelki wypadek zebrałem wszelkie dostępne dane na temat stanu załadowania statku. Słusznie zresztą domyśliłem się, że mogą gościowi być do czegoś przydatne. Później kontemplowałem na pokładzie promienie zachodzącego słońca i tylko od czasu do czasu zerkąłem na drogę dojazdową pod statek. Było już dobrze pod wieczór, gdy pojawił się elegancki jak na tamte czasy wanderer i wysiadł z niego równie elegancki pan w sile wieku. Sprężystym, ale dostojnym krokiem skierował się od razu w kierunku trapu. Po chwili przedstawiałem się mu jako pracownik spedytora. Zapamiętałem jego doskonale skrojoną tweedową marynarkę, flanelowe spodnie, modny krawat i zapach dobrej wody kołońskiej. Pan Kunert zadał mi kilka pytań, między innymi o termin przypuszczalnego zakończenia załadunku statku, coś sobie zanotował na pudełku z papierosami, przystanął nad jedną z ładowni, obserwując chwilę unosy z workami cementu, i już go nie było. Nawet się ze mną nie pożegnał, tylko wcześniej podziękował za informacje. Na nabrzeżu, pod burtą statku, zainteresował go odstawiony na bok uszkodzony worek z cementem. Wyjął nawet z kieszeni okulary i uważnie się mu przyglądał. Cały jego pobyt trwał nie dłużej jak 15-20 minut. Może przeszedłbym nad tym spotkaniem do porządku dziennego, gdyby nie to, że następnego dnia, składając szefowi relację z wizyty gościa na statku, dowiedziałem się, że zainkasuje za nią znacznie więcej niż moje roczne praktykanckie pobory. Pomyślałem

sobie wówczas, że takiemu to dobrze. Było to jednak tylko szybko przemijające odczucie zazdrości. Natomiast za przelotną myśl o tym, aby w przyszłości być kimś podobnym, skarciłem się, traktując ją jako bujanie w tych najdalszych od ziemi, stratosferycznych obłokach. Po 20 latach okazało się, że i z tych stratosferycznych obłoków może spaść na ziemię deszcz, bo ta skarcona myśl przetrwała gdzieś w głębi moich szarych komórek i powolutku, powolutku kielkowała.

Nie przyszło mi również go głowy, że niespełna trzy lata później będę zaliczać u profesora Józefa Kunerta technologię przewozów morskich i że pierwsze pytanie zabrzmiałoby: „Panie, skąd ja pana znam?”. Po kolejnych kilkunastu latach, kiedy już szefowałem liniom europejskim PŻM, przyszło mi kilkakrotnie spotykać profesora w różnych gremiach. Jeszcze nie byłem wówczas ekspertem i dlatego nie zdążyłem mu wyznać, że zaliczam się do jednego z dwóch pokoleń marynarzy i portowców, dla których jego podręcznik – „Sztauowanie ładunków okrętowych” – znaczył więcej niż Talmud dla chasydów.

Wedle powszechnie panującej opinii Kunert był nie tylko wybitnym specjalistą w zakresie sztauowania, ale przede wszystkim europejskim autorytetem w handlu morskim drewnem. Sadząc natomiast z wszechstronności jego licznych książek i publikacji, uważam, że jako ekspertowi w obrocie portowo-morskim należy się mu, przyznawany wprawdzie w innej dziedzinie, tytuł eksperta „wszech wag”!

Spotkanie i współpracę z innym ekspertem rok później zawdzięczam zimie stulecia (1946/1947). Już nie przypominam sobie, jak duże były mrozy i śniegi. Pamiętam natomiast, że modne były w Trójmieście niedzielne spacerunki pod burty statków stojących w lodach na redach Gdyni i Gdańska. Byli podobno i tacy, którzy z Kołobrzegu urządzali sobie spacerunki na Bornholm, i jeżeli mieli dobrą kondycję i kompas, a WOP im nie przeszkodził, to już z powrotem nie wracali. Zamarznięty był cały Bałtyk, a Kanał Kiloński i cieśniny duńskie były dla statków nieprzejezdne do pierwszych dni maja. Ostatnim statkiem, któremu udało się w sylwestra wyjść z Gdyni na zachód, był „liberciak” „Fort Mc Person”. Obserwowałem tego dnia, jak na Wolnej Strefie kilka holowników wydłubywało go moczolnie z lodu przez cały dzień. Później nawet potężne szwedzkie promy kolejowe, właściwie już lodołamacze, okresowo wstrzymywały rejsy lub chodziły w kratkę. W kwietniu zrobiło się u nas zupełnie ciepło i nawet lody puściły, ale utrzymujące się cały czas wiatry wschodnie spychały resztki lodów z całego Bałtyku w kierunku cieśnin duńskich, blokując je skutecznie. W drugiej połowie kwietnia jako pierwsze pojawiły się statki fińskie, pierwszy statek z zachodu wszedł dopiero na początku maja. Tej zimy portowe magazyny i place składowe zostały wypełnione ładunkami do granic wytrzymałości już w styczniu i wszelki ruch w porcie zmarł na ponad dwa miesiące.

W naszym biurze portowym wszystkich kolegów o dłuższym stażu pracy „namówiono” na urlopy. Nam, praktykantom, nie pozwolono jednak zbijać baków i zagoniono do stemplowania konosamentów i listów przewozowych. Całymi dniami tłukliśmy więc różnymi pieczętkami, a gdy ostemplowaliśmy zapas chyba na cały rok i wszystkie szafy łącznie z podręcznym magazynkiem zastały zapeł-

nione, oddaliśmy się słodkiemu nieróbstwu. Dla mnie trwało ono jednak niezbyt długo.

Do czasu wznowienia ruchu w porcie zostałem „wypożyczony” panu Karczewskiemu – jednemu w Polsce ekspertowi od skór surowych. Pożyczka miała być na tydzień-dwa, a zrobiło się z tego prawie trzy miesiące.

Niezbyt daleko od naszego biura, bo przy Nabrzeżu Rotterdamskim, mieścił się specjalistyczny magazyn nr 2 przeznaczony wyłącznie do składowania skór mokrosolonych. Nadchodziły dużymi kilkusettonowymi partiami, głównie z Argentyny, a później w małych partiach ekspediowaliśmy je do różnych krajowych garbarni. Przed wysyłką skóry były przepakowywane i klasyfikowane. Polegało to na wyciągnięciu pojedynczej skóry ze stosu, otrzepaniu jej z grudek soli i złożeniu w kwadratowy pakiet. Przy tej okazji każda skóra była osobno klasyfikowana.

Zadaniem pana Karczewskiego były oględziny, ocena stanu i ustalenie klasy każdej skóry, ja natomiast z przyczepionych do skór metek spisywałem cechy i numery, nanosząc je na stosowne wykazy. Pan Karczewski od pierwszego dnia w bardzo przystępny sposób zaczął mnie wprowadzać w tajniki skórzanego jakości, a miał w tej dziedzinie olbrzymią wiedzę. A w ogóle był bardzo przyjacielski i zawsze wesoły, pracowało mi się z nim doskonale. Dziennie nie więcej jak dwie-trzy godziny i bez pośpiechu. Do pracy dojeżdżałem wówczas znacznie później i bez tłoku, wracałem do domu wcześniej. Po prostu żyć, nie umierać, gdyby nie pewne „ale”.

Tym „ale” był trudny do opisania, nadzwyczaj intensywny i nieprzyjemny zapach skór. Na sielski zapach bydłęcego gnoju nakładały się bowiem zapachy gnilno-fermentacyjne, tworząc okrutnie smrodliwy koktajl albo raczej już bombę zapachową. Jeżeli powielimy to przez kilkanaście tysięcy skór zalegających magazyn i ociekających smrodliwą solanką, to można sobie uzmysłowić, w jakich warunkach przyszło mi pracować. Nawiązując do powiedzenia o smażącym się na patelni węgorku, że do wszystkiego można się przyzwyczaić, po kilku dniach migreny zapach skór przestał mi przeszkadzać, po prostu śmierdziały i tyle.

Każdorazowo po pracy, jeszcze w magazynie, zmienialiśmy ubrania i bieliznę i braliśmy długotrwały tusz, a mimo to zauważyłem, że w autobusach i kolejkach stojące obok osoby dyskretnie albo wręcz ostentacyjnie odsuwały się ode mnie. W tym czasie chodziłem z atrakcyjną i do tego bardzo energiczną młodą osobą, która mimo moich barwnych relacji z pracy chyba zbyt często powtarzała puentę bardzo już brodatego zapachowego dowcipu – „co to będzie w lipcu?”. Otóż zimą w wypełnionym przedziale kolejowym III klasy pewien Izraelita zdjął uwierające go widocznie obuwie, ukazując wątpliwej świeżości skarpety. Zaraz po przedziale rozszedł się nieprzyjemnie intensywny zapach. Wówczas jeden ze współpasażerów skomentował to krótko: „Oj! Co to będzie w lipcu?!”.

Było mi bardzo wstyd, stosowałem różne wymyślne dezodoryzacje, zlewałem się od stóp do głów wodami kwiatowymi. Wszystko nadaremnie, aby pewnego dnia usłyszeć: „Janek, ty przecież pachniesz capem – rób coś!”. Odpowiedziałem zgodnie z prawdą: „Nie capem, ale wołem”, jako że w magazynie nr 2 nigdy nie

było ani jednej koziej skóry. Aluzję młodej osoby gorzko zrozumiałem, ona mojej zupełnie nie. Górę wzięła moja lwia ambicja. Rozstaliśmy się, a że oboje mieszkaliśmy w Sopocie, gdzie wszyscy ciągle spotykali się na deptaku, młoda osoba, widząc mnie, przechodziła na drugą stronę. Chyba w dalszym ciągu unikała capiego zapachu?

Na krótko przed zwrotem pożyczki, czyli mojego powrotu do firmy, pan Karzewski zaproponował mi współpracę w trybie ciągłym, roztaczając przede mną świetlaną karierę eksperta. Nie dałem się jednak skusić – może z powodu tego capiego zapachu? Polska Ludowa zdołała dość szybko przebrać społeczeństwo w modne „gumiaki”, a później w buty z tworzyw sztucznych. Import skór surowych zupełnie ustał. Ciekaw jestem, co bym wahał, gdybym został skórzanym ekspertem?

W pierwszych dniach maja, po trzymiesięcznej zimowej przerwie, ruszył wreszcie port, a później w południowej Polsce zaczęła się straszna powódź. Jej nieobliczalne skutki spowodowały między innymi następną powódź różnych pożyczek, kontrybucji i domiarów oznaczających początek końca sektora prywatnego. Ta druga powódź skierowana była ostrzem głównie w duże, doskonale prosperujące firmy, jakim był między innymi nasz Balsped. Nagle urwały się nasze wysokie premie, a obiecane przeseregowania odłożono ad Kalendas Graecas. Wówczas pomyślałem o studiach, złożyłem dokumenty, udało mi się szczęśliwie przejść przez egzaminy wstępne i dostałem się do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie.

Jak szczury z tonącego okrętu uciekliśmy z moim nowym szefem panem Muszyńskim do Bałtyckiej Kompanii Handlu Zagranicznego. Kompania była małą spółką z kilkuosobowym personelem, której dyrektorem i równocześnie głównym udziałowcem był nasz kuzyn Tadeusz Dąbrowski, „Wuj Smok”. W swojej krótkiej, bo liczącej chyba niespełna rok działalności Kompania zdołała zrobić tylko jedną dużą i bardzo opłacalną transakcję. Mianowicie zakupiła tanio kilka tysięcy ton nadpsutych śledzi z UNRRA, zagospodarowała je, posegregowała i przerobiła. Część śledzi odzyskała pełną wartość, a te po sprzedaży nie tylko pokryły wszystkie koszty, ale jeszcze przyniosły spory zysk.

Jako kompanijny specjalista do spraw portowych organizowałem „zagospodarowanie” śledzi, które były składowane na jednym z nabrzeży portowych. Polegało to na otwarciu każdej z 11 tysięcy beczek i zbadaniu przez eksperta zawartości, czyli śledzi w solance. W zależności od wyniku śledzie były kwalifikowane na mączkę rybną, do przerobu i konsumpcji lub bezpośrednio na rynek do konsumpcji. Sprawa była bardzo pilna, bo był to wprawdzie jeszcze marzec, ale każdy dzień słoneczny wpływał na pogorszenie stanu śledzi. Uchem igielnym tempa prac byli eksperci, którzy i tak pracowali od świtu do zmroku. Koordynatorem działań kilku ekspertów był bardzo sympatyczny pan Słodkowski, również ekspert w zakresie przetwórstwa rybnego.

Podziwiałem ekspertów, którzy posługując się wyłącznie metodami organoleptycznymi, szybko kwalifikowali poszczególne beczki. Najpierw eksperckie nosy

eliminowały beczki na mączkę i do konsumpcji. Pozostałe, a była ich większość, wymagały już ingerencji eksperckich języków, czyli degustacji. Polegała ona na tym, że robotnik małym nożykiem ściągał trochę skóry ze śledziowego karku, odsłaniając tzw. comberek. Ekspert nadgryzał go delikatnie, smakował, wypłukał i zaraz przepłukiwał usta wodą, dając w międzyczasie znak ręką, do której partii dana beczka należy. Jeden z ekspertów nie tylko płucał każdorazowo usta, ale co kilka degustacji rozgryzał i meł w ustach kromkę razowego chleba i też wypłukał

Jak zwykle byłem wszystkiego ciekaw i o wiele spraw pytałem pana Słodkowskiego. Chętnie wszystko wyjaśniał, a nawet namówił, abym wypróbował swoją selektywność smakową czy coś w tym rodzaju. Zdegustowałem kilkanaście wątpliwych beczek i za każdym razem moja ocena okazała się prawidłowa. Byłem cały w skowronkach, z tym że przez dobę zamiast języka miałam w ustach jakiś rozmoknięty kawałek tektury, a przez następną wszystko, co jadłem, miało smak solonego śledzia. Postanowiłem wówczas stanowczo, że mimo mojej wrodzonej wysokiej selektywności smakowej ekspertem od śledzi to ja na pewno nie zostanę. Po kilku dniach, parafując rachunki pana Słodkowskiego i pozostałych ekspertów, byłem zmuszony swoje stanowcze postanowienie zrewidować.

Za śledzie Kompania wypłaciła mi wysoką gratyfikację, którą jeszcze tego samego wieczoru udało mi się bez reszty przegrać w pokera. Łatwo przyszło, łatwo poszło i nie to mnie bulwersowało, lecz widok kolegi, który do ostatniego banku dołożył bez wahania swój złoty rodowy sygnet i później nie miał za co grać. Bałem się, że popełni jakieś jeszcze większe głupstwo – nie popełnił. Pocałowałem wówczas stolik karciany i nikt mnie już nigdy do gry w pokera na pieniądze nie zdoła namówić.

Kompania, mając w perspektywie jakieś bawelniane interesy, skierowała mnie na kurs ekspertów klasyfikatorów bawełny organizowany przez mieszczącą się w gdyńskim Domu Bawełny Izbę Arbitrażową Bawełny. Kurs rozpoczynał się we wrześniu i kolidował czasowo z bardzo ważnymi zajęciami na uczelni, dlatego miałem przez pewien czas dylemat, czy jechać na uczelnię, czy na bawełnę. Dylemat przestał istnieć, gdy Kompanię ogarnęła zapaść, a materializowało się już moje przejście do Bałtyckiej Spółki Okrętowej. Zrezygnowałem z bawelnianej kariery, bo odbiegała znacznie od rysującego się wyraźnie mojego profilu zawodowego oraz dlatego że wiedziałem, iż w portach i shippingu wiedza o bawelnie będzie raczej mało przydatna.

Mimo spektakularnego sukcesu, jakim była bezsprzecznie opisana transakcja, kompanijny okręt zaczął szybko tonąć. Dobiły go drakońskie domiary i aresztowanie „Wuja Smoka” posądzonego o jakieś bzdurne przestępstwo. Ludowa sprawiedliwość wysiedliła najpierw jego rodzinę z Wybrzeża, a następnie długo głowiła się nad tym, jak „dołożyć” temu nieskazitelnie uczciwemu i prawemu człowiekowi. Za wyimaginowane winy dostał dwa lata, nieco tylko więcej, niż trwało śledztwo. Wrócił z więzienia zmaltretowany fizycznie, ale w doskonałej formie psychicznej.

Z tonącej Kompanii nie potrzebowałem wcale uciekać, wraz z lokalem przy ul. Abrahama 26 w Gdyni zostałem przejęty przez legendarną Bałtycką Spółkę Okrętową (BSO), opisaną przez Arkadego Fiedlera w książce „Dziękuję ci, kapitanie”.

Trzeba mieć chyba trochę szczęścia, aby zmienić pracę na lepszą, nie zmieniając ani lokalu, ani biurka. Po prostu 31 grudnia 1947 roku wstałem od niego jeszcze jako kompanijny ekspedient portowy, a 2 stycznia 1948 roku zasiadłem przy nim już jako samodzielny referent portowy BSO. Najważniejsze jednak było to, że po niepowodzeniu z Państwową Szkołą Morską trafiłem do firmy armatorskiej eksploatującej kilka statków i kierowanej zdalnie z Londynu przez sławę shippingową Wincentego Bartosiaka. W języku marynarskim leżałem na właściwym kursie, czyli byłem zawodowo coraz bliżej morza.

W mniemaniu wsiowego niespełna dwudziestolatka moje nowe stanowisko było usytuowane już gdzieś dość blisko wierzchołka drabiny służbowej, a tytułarna samodzielność miała również swój miły wydźwięk na liście płac. Dobrze, że nie uderzyła mi wówczas do głowy woda sodowa, bowiem dyrektor baron Wendorff i szef Stanisław Sokal potraktowali moją samodzielność zupełnie serio.

Firma eksploatowała parowce „Narocz” i „Gopło” oraz parowe trawlerzy rybackie „Polesie” i „Pokucie”, a później dodatkowo „Ławicę” i „Podlasie”. Z dwoma pierwszymi nie miałem wiele kłopotu, po prostu nie zachodziły do portów krajowych. Za to z trawlerami miałem przez $\frac{3}{4}$ roku urwanie głowy. Organizowałem i nadzorowałem wyładunki ryb, zaopatrzenie, remonty, a nadto borykałem się cały czas z równie sympatycznymi, jak i niesfornymi załogami holenderskimi, którymi trawlerzy były w większości obsadzone.

Przytoczę tylko jeden przykład owego borykania się. Przed wyjściem trawlera w morze musiałem z dużym wyprzedzeniem zamawiać na konkretną godzinę odprawę WOP i Urzędu Celnego. Nauczony smutnym doświadczeniem na godzinę przed odprawą sprawdzałem, czy wszyscy Holendrzy są na pokładzie, a że zwykle kogoś brakowało, miałem przygotowaną półciężarówkę, której pudło zostało wyłożone zdjętymi ze statków starymi materacami, ponadto w kieszeni posiadałem adresy kilkunastu „panienek”, u których współziomkowie Rembrandta zwykle kotwiczyli. Daleko nie trzeba było jeździć, bo na szczęście wszystkie „kotwicowiska” były przy ulicy Rybackiej i Portowej, a więc w pobliżu. Odnalezionego lub odnalezionych, często jeszcze w dezabilu, załogantów, przy wydatnej pomocy samych „panienek” oraz panów nazywanych częstym imieniem królów Hiszpanii, Nawarry i Katalonii, ładowaliśmy, kładąc ostrożnie na materacach. Muszę tu wtrącić, że potomkowie niderlandzkich korsarzy i piratów byli przy tej operacji potulni jak baranki i co najwyżej namawiali mnie na wspólne zabawy z „panienkami”. Powracających czekała wielka owacja pozostałych na pokładzie i trzeźwych koleśków, a mnie poklepywano po plecach i wznoszono okrzyki „huje man, huje man”. Nie było to jednak, jak początkowo mniemałem, obrzucanie mięsem, tylko fonetyczny odpowiednik słów „gute man”, czyli „równy chłop”. Były to wyrazy uznania za sprawnie zorganizowaną akcję, a głównie za mój humanitaryzm, czyli materace. Z kompletem załogi na pokładzie, oklepamy, zziąjamy, ale szczęśliwy

czekałem spokojnie na pojawienie się ekipy odprawiających. Brak chociażby jednego załoganta oznaczał odwołanie odprawy. W takim przypadku przedstawiciele władz wracali obrażeni do swoich biur, aby pisać na mnie sążniste raporty, Bóg jeden wie, do kogo. Ponowne zebranie władz na odprawę było bardzo trudne, a ryby na łowisku, jeżeli w ogóle czekały, to zawsze ktoś mógł je wyłowić wcześniej. Dlatego każdy trawler powinien wychodzić na łowisko tak szybko, jak to tylko było możliwe, a za to bezpośrednio odpowiadałem.

W BSO miałem z ekspertami wyłącznie pośredni kontakt. Zimą, gdy nasze trawlerzy łowiły białą rybę w pobliżu Islandii i przez trzy miesiące nie wracały do kraju, miałem teoretycznie nieco luzu. Nieco, bo połowa pokaźnej szafy była wypełniona teczkami różnych starych i nowych nierozliczonych awarii. Musiałem ten ugór przeorać. W teczkach spotykałem atesty ekspertów dotyczące różnych wypadków i ich okoliczności. Trawiąc je, zupełnie podświadomie przyswajałem sobie ich zwięzły styl, charakterystyczne zwroty, słownictwo i konkluzje. Gdy po latach przyszło mi pisać atesty samemu, zapamiętane spostrzeżenia bardzo mi się przydały.

Nawet nie przyszło mi do głowy, że w BSO mogą się w jakimś stopniu zmateralizować moje dziecięce marzenia, a jednak spełniły się. Najpierw uczestniczyłem w całodniowych postoczniovych próbach naszych statków w morzu. Później dyrektor zdecydował, że powinienem zapoznać się ze specyfiką rybołówstwa dalekomorskiego, z którym, z wyjątkiem konsumpcji ryb morskich, nie miałem dotychczas do czynienia, i dlatego na jednym z trawlerów miałem odbyć coś w rodzaju rejsu szkoleniowego. Ustalił również, że – aby nie komplikować spraw formalnych – zostanę zamustrowany jako członek załogi w charakterze trymera. Wyjaśniam, że trymer na statku parowym opalanym węglem, a takimi były właśnie nasze trawlerzy, jest niejako pomocnikiem palacza, któremu nagarnia węgiel pod palenisko.

Zamiast na tratwie płynącej w kierunku Conradowskich mórz południowych znalazłem się na „Pokuciu” płynącym na łowisko Fladdenground na Morzu Północnym. W 19-osobowej załodze było nas czterech Polaków, na czele z bosmanem Mużą z Pucka. Miał on wyraźne mongolskie rysy twarzy i zapewne był potomkiem osadzonych na Wybrzeżu przez Jana III Sobieskiego Tatarów. Resztę załogi, włącznie ze wszystkimi oficerami, stanowili Holendrzy. Pierwszym po Bogu był Giis Foppen strzykający ciągle śliną i pozostałościami po tytoniu do żucia. Tylko oficerowie mieli swoje klitko-kabinki, reszta gnieździła się cała w mesie na rufie, we wnękach przyburtowych. Oprócz mnie był jeszcze jeden trymer, więc pracowaliśmy na przemian w dwóch sześciogodzinnych wachtach, czyli każdy po 12 godzin na dobę.

Pierwsze trzy dni wyprawy przebiegły sielankowo. Morze skąpane sierpniowym słońcem przypominało swoim spokojem łopiennicką sadzawkę, a że węgiel sam jeszcze sypał się palaczowi na szufłę, po obfitych i smacznych posiłkach wylegiwaliśmy się leniwie na pokładzie. Przed łowiskiem zaszliśmy do sporego holenderskiego portu rybackiego Ijmuiden, skąd pochodziła większość załogi. Po

dobowym postoju ruszyliśmy na łowisko i zaczęło się. Powiało i zaraz zrobiła się huśtawka, która z małymi przerwami odprowadziła nas do samej Gdyni.

Nastaly ciężkie dla trymerów czasy. Węgiel w sąsiedztwie kotłów został już spalony i trzeba już było szuflować go z daleka, a jeszcze później ciągnąć koszami z odległych zakamarków zasobni po chybotliwym pokładzie – w ilości około dwóch ton na zmianę. Atmosfera zasobni zbliżona była do sauny i dodatkowo okraszona pyłem węglowym. Pracując na golasa, wyglądaliśmy chyba gorzej od diabłów grzejących piekielne kotły ze smołą. Na dobitkę upominał się o swoje władca mórz i oceanów – Neptun. Nie będę już wchodzić w szczegóły, co się we mnie i ze mną działo, dodam tylko, że palacz o nazwisku Kaszuba (ale nie Kaszub), z którym pracowałem na zmianie, żartobliwie pokrzykiwał: „Chłopie, nie mocz mi tak węgla, bo w kotłach ciśnienia nie mogę utrzymać!”. Po zmianie waliłem się jak kłoda na koję, zapominając, że coś takiego jak jedzenie w ogóle istnieje. Z jakiegoś półsnu budził mnie tylko stukot klumpów (drewniane saboty) na stalowym pokładzie i okrzyki Holendrów, którzy co pewien czas wpadali do mesy, aby coś z wielkim apetytem przegryźć. Pomogły mi dobre rady bosmana Muży, który wręcz zmuszał mnie do jedzenia, mówiąc: „Chłopie, ty musisz mieć czym rzygać!”. Stosowałem się do jego rad, mimo że połknięte na siłę kęsy szybko same powracały do ust.

Byłem jednak członkiem załogi i nikt nie mógł zastąpić mnie przy przeszuflowaniu tych dwóch ton węgla na zmianę. Nie mogłem przecież „pęknąć”. Liczyłem więc tylko dni dzielące do powrotu do Gdyni i zgodnie z Felkowym „Chcieć to móc” jakoś dotrwałem do końca. Po latach, gdy wspominam rejs, widzę, jak okrutną konfrontację przeszły moje dziecinne marzenia w spotkaniu z morzem na serio. Inna sprawa, że trawler, na którym płynąłem, liczył sobie przeszło 30 lat, i nie ulega wątpliwości, że w jakimś stopniu był reliktem epoki statkowej maszyny parowej, która obecnie przeszła już prawie do historii. Na jej początku statki były drewniane, ale za to ludzie na nich ze stali.

Po powrocie do Gdyni, zaraz po postawieniu nogi na Nabrzeżu Rybackim, wszystkie dolegliwości znikły jak zły sen. Nie miałem też zbyt wiele czasu na refleksje, bo z mety musiałem się zabrać do organizowania wyładunku „Pokucia”, a na głowie miałem cały szereg innych obowiązków związanych z pobytem trawlera w porcie. Były tylko kłopoty z zaspokojeniem ciekawskich, których interesowało, jak przebiegał rejs, jak wyglądają połowy itd., itd. Prawdę powiedziawszy, poza zasobnią bunkrową i mesą niewiele widziałem. Podczas połowów byłem wprawdzie kilka razy krótko na pokładzie, widziałem nawet wyciąganie sieci i opróżnianie worka, podziwiając, jakie cuda się z niego poza rybą wysypały, ale z uwagi na mój stan wszystko jakoś mało wyraziście zapamiętałem. Pocięchą było to, że zgodnie z opinią biegłych w temacie zostałem uodporniony na morską chorobę i – jak wyszło szydło z worka – nie ja jeden w tym rejsie składałem Neptunowi szczodre daniny. Na otarcie łez, których po rejsie i tak nie było, zainkasowałem spory „part”, czyli procentowy udział każdego z członków załogi we wpływach

osiągniętych ze sprzedaży złowionych ryb. Znikły też moje dziecinne ciągoty za pływaniem po morzach południowych.

W następnym roku uczestniczyłem tym razem w zimowym i nieco krótszym rejsie na łowiska Skagerraku z zawinięciem do Kopenhagi. Nie byłem wówczas formalnie członkiem załogi, ale tzw. supercargo, czyli przedstawicielem armatora. Postanowiłem jednak solidarnie pracować z załogą na pokładzie przy połowach. Danina złożona Neptunowi w ubiegłym roku w czerwcu widocznie go usatysfakcjonowała i mimo że cały czas było sztormowo, dał mi już spokój. Sądzę, że już na zawsze, bo gdy po latach pływałem na statkach PŻM, a później szefowałem praktykom morskim na statku uczelnianym „Nawigator”, zwanym przez bractwo studencką „rzygaczem”, to podczas sztormów tak się objadałem w pustawej mesie, że nie było mi nawet żal wiader smakowitych potraw wylewanych ku uciesze mew za burtę.

Właściwie jedynie moje nieprzywykłe do słonej wody, zimna i ciągle mokre dłonie sprawiały mi wiele kłopotu, nie tylko przy pracy na pokładzie, ale jeszcze długo po powrocie z rejsu. Wyglądały okropnie, były nabrzmiałe, czerwone i od czasu do czasu potwornie swędziały. Od tego zimowego rejsu rodowy sygnet po stryju Janie, dziadku Gustawie i pradziadku Franciszku Salezym nie mieści się do dzisiaj nawet na moim serdecznym palcu lewej dłoni (najcieńszy ze wszystkich). No cóż: „Nie wie szlachcic, co morze, gdy orze”.

Wydaje się, że poza brakiem wprawy pracowałem mimo wszystko na równi z innymi, co nawet Holendrzy potrafili z uznaniem docenić. W ramach tego uznania zaprosili mnie na większą wódkę i coś tam jeszcze do znanej gdyńskiej knajpy portowej Rio. Było uroczo, z tym że jeszcze przed północą wszyscy moi sponsorzy byli już w stanie nieważkości. Nie było niestety w pogotowiu firmowej półciężarówki z materacami i miałem z nimi sporo kłopotów. Między innymi musiałem siebie i fundatorów wykupić z Rio, a że pieniędzy przy sobie niewiele miałem, zastawiłem swój zegarek. Po wytrzeźwieniu fundatorzy oczywiście zwrócili wszystkie poniesione koszty, a w formie przeprosin wykupili dla mnie w Baltonie cały mój ulubiony tytoń fajkowy. Prawdę powiedziawszy, nie było go wcale aż tak wiele.

Przełom lat czterdziestych i pięćdziesiątych stanowił apogeum walk władzy ludowej z wszelkimi przejawami kapitalizmu i zgniłego imperializmu, jakimi były u nas resztki sektora prywatnego. Celebując kiedyś przy kawie i ciastkach czyjeś biurowe imieniny, jakoś tak zgadało się i zaczęliśmy liczyć, ile jeszcze prywatnych i zagranicznych firm działa w samym porcie i na jego obrzeżach, a trzeba dodać, że jeszcze w roku 1947 była ich blisko setka. Remanent okazał się zastraszający. Właśnie ulegało likwidacji biuro American Scantic Lines i jakoby to samo czekało United Baltic Corporation. Na placu boju pozostał jeszcze maklerski Rummel & Burton i my.

Kilka dni później i nas też wciągnęło. Na BSO został nałożony zarząd państwowy. Niespodziewanie zjawili się kilku smutnych panów z Warszawy. Opieczętowali wszystkie szafy i biurka i z wyjątkiem sekretarki i woźnego, który był reemigran-

tem z USA i reakcjonistą klasy zerowej, kazali się wszystkim wynosić do domów. Jeszcze nie zdążyłem dojechać do domu, a już czekał na mnie nasz firmowy hillman. Miałem się natychmiast stawić w pracy, aby przekazać ludowej władzy podręczny magazynek, którym się opiekowałem i w którym przechowywaliśmy różne niepotrzebne statkowe graty. Smutni panowie pozakładali na wszystko swoje papierowe plomby i byłem wolny. Tego samego dnia wieczorem zostaliśmy zawiadomieni, że następnego dnia mamy się normalnie stawić w pracy.

Przywitał nas przywieziony w teczce z Warszawy nowy dyrektor – Wacław Kierzkowski, o wybitnie wschodnio-śródziemnomorskich rysach twarzy, której połowa była tak jak u Murzyna czarna i na pierwszy rzut oka siała grozę. Oświadczył nam, że na niczym się tu nie zna, więc musimy być wyrozumiali, a w ogóle mamy pracować tak, jakby nic się nie stało.

W trakcie mojej ponadpółwiecznej kariery zawodowej miałem wielu dyrektorów, i dobrych, i złych, i mądrych, i głupich, i bezpartyjnych, i partyjnych, po prostu różnych. Wyznam jednak, że w prywatnym rankingu pierwszą lokatę zajmuje zdecydowanie dyrektor Kierzkowski. To nic, że z zawodu był krawcem, że był członkiem PPR, że ukończył najwyżej gimnazjum, a z języków obcych nawet nie jestem pewien, czy znał jidysz. Mimo to w kryteriach: człowiek, szef, a nawet fachowiec, mogę się o nim wyrażać tylko w samych superlatywach. Przyswajał sobie wiedzę zawodową w mgnieniu oka i po kilku miesiącach zaskakiwał nas błyskotliwymi i słusznymi decyzjami. W służbowym współzyciu był wręcz miły i w miarę potrzeby szedł zawsze każdemu na rękę. Czarna połowa twarzy i nieczynne z tej strony oko były pamiątką po niemieckim granacie lub pocisku, który w październiku 1939 roku rozerwał mu się przy samej głowie pod Kockiem, gdzie nomen omen bohaterską śmiercią zginął w 1809 roku jego pobratymiec kapitan Berek Joselewicz.

W tym czasie pozostająca w kraju siostra Bartosiaka została wplątana w sfingowany proces szpiegowski francuskiego dyplomaty Robineau i dostała sporą odsiadkę. Nie przeszkadzało to w niczym władzy ludowej robić z mieszkającym na stałe w Londynie Bartosiakiem różne interesy. Jak to mawiali starożytni Rzymianie: „Pecunia non olet”, a Bartosiak lokował, zapewne niebezinteresownie, duże ilości polskiego węgla w Argentynie. Warto dodać, że każdorazowo negocjacje odbywały się na gruncie neutralnym – w Holandii. W rezultacie przejście floty BSO od szanowanego przez władzę ludową Bartosiaka przeciągnęło się do końca 1950 roku i odbyło się jak na tamtą epokę wyjątkowo, prawie w białych rękawiczkach. Napisałem „prawie”, bo z pięciu udziałowców BSO trzech udziałowców w kraju „dobrowolnie” odsprzedało państwu swoje udziały za symboliczną złotówkę, natomiast udziałowcy pozostający za granicą, z których największym był sam Bartosiak, otrzymali za swoje udziały godziwą zapłatę w naturze w postaci 17 tysięcy ton polskiego węgla. Po sfinalizowaniu tej transakcji przekazywałem kolejno „Polesie”, „Pokucie”, „Ławicę” i „Podlasie” Dalmorowi w Gdyni, natomiast „Narocz” i „Gopło” formalnie Żegludze Polskiej SA, a w praktyce GAL-owi w Szczecinie.

Ze wszystkich moich miejsc pracy na pewno najmiej wspominał BSO i smutno mi, że firma przeszła w stan nicości, a jej flaga armatorska (na przemian cztery białe i trzy czerwone poziome pasy) nie załopoce już na morskim wicherze. Pozostała tylko pamięć niepowtarzalnych postaci, z którymi przyszło mi współpracować: kapitanów Hawrylkiewicza, Branczewskiego i Brańskiego, szyprów Paula Gulbarssona z Wysp Owczych, Joha van Der Zwaana i Giisa Foppena z holenderskiego Ijmuiden oraz moich bezpośrednich szefów: barona Wendorffa, Stasia Sokala i dyrektora Kierzkowskiego.

W nawale wszystkich opisanych wyżej zaszłości związanych z pracą uszło chyba uwagi, że od 1947 roku byłem studentem Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie. Mnie i innym studentom pracującym, a takich było na uczelni jeszcze ponad 40%, nie było lekko. Nie istniała też dla nas żadna taryfa ulgowa i jedynie, bez żadnej łaski, byliśmy zwolnieni z praktyk wakacyjnych. Większość zajęć kończyła się przed godz. 15.00 i choć jeszcze nie sprawdzano obecności, na lektoratach, ćwiczeniach i laboratoriach szydło powoli wychodziło z worka. W Balsepedzie przenieśliśmy się na zmianę nocną, ale w Kompanii i BSO nie było to już możliwe. Kolejka elektryczna jeszcze nie istniała, a dojazd praca – uczelnia zajmował co najmniej godzinę. Chodziłem więc na zajęcia znacznie gorzej niż w kratkę, a wpisy do mojego indeksu zbierał trzy razy do roku (obowiązywał system trymestralny) uczelniany pedel, nieoceniony pan Stefanowski, który notabene bardzo lubił dobre cygara. Skutek był taki, że część wykładowców widziałem po raz pierwszy dopiero na egzaminach. Poświęcając na egzaminy sesyjne i końcowe cały swój wypoczynkowy urlop, „przechołgiwałem” się raczej mozolnie z roku na rok.

Dla nieuczęszczających na zajęcia zasadniczy problem stanowił brak podręczników, skryptów i ksero. Ograniczoną możliwość zaliczenia lub zdawania egzaminu dawały w takiej sytuacji jedynie notatki, których pracujący nie mogli przecież prowadzić. Były więc one w wysokiej cenie, a najbrzydsze koleżanki, które notatkami dysponowały, miały nie tylko podczas sesji niesłychane powodzenie. Na przykład pamiętam, jak korzystałem raz z notatek, które były dostępne jedynie pomiędzy drugą a siódmą rano, z obowiązkiem odbioru i zwrotu w Oliwie.

Początkowo atmosfera na uczelni była wspaniała. Ton nadawał przede wszystkim rektor profesor Władysław Kowalenko i doskonali wykładowcy – praktycy z żeglugi, portów i różnych ważnych morskich instytucji. Dokładaliśmy się i my, przeważnie nieco już starsi pracujący studenci, a wśród nas nie brakowało nawet słuchaczy konspiracyjnego Uniwersytetu Ziemi Zachodnich w Warszawie. Do tego dochodził dobrze zorganizowany i sprężyste działający uczelniany „Bratniak”.

Przypominam sobie, jak na wykłady profesora Eugeniusza Kwiatkowskiego dosłownie waliły tłumy z miasta, słuchano go, stojąc na korytarzach, bo w auli już nie mieściła się nawet szpilka. Niezadługo został zwolniony ze stanowiska pełnomocnika rządu do spraw odbudowy Wybrzeża i z tego Wybrzeża, któremu się tyle przysłużył zarówno przed, jak i po wojnie, został zaraz wysiedlony.

W latach późniejszych, a szczególnie poczynając od roku 1949, nastąpiła gwałtowna przemiana uczelnianej atmosfery. Poczerwieniało od zetempowskich krawatów i reżimowych haseł pisanych albo czerwonymi literami, albo na czerwonym tle. Była nazistowska szkoła – pałac Horst Wessel Schule – przeistaczała się szybko w zły sławy „Czerwony Klasztor”. Z dnia na dzień rozgoniono „Bratniakę”, zwolniono i wysiedlono z Wybrzeża Rektora Władysława Kowalenkę, profesora Edwarda Borowskiego i wielu innych. Rozpoczęły się sfingowane procesy studentów, między innymi „Grupy Arciszewskiego” (syn lub bratanek emigracyjnego prezydenta RP). Niektórzy koledzy znikali gdzieś, inni trafiali do polskiego Gułagu.

Dzięki wtyczkom wiedziałem, że w uczelnianym ZMP mam zszarganą opinię. Nosilem herbowy sygnet, na wykłady podwoził mnie czasem nasz służbowy bardzo elegancki hillman, nie uczestniczyłem w różnych masówkach i mimo zaproszeń ad personam nie brałem udziału w pochodach pierwszomajowych, a do tego moja fajka, pachnąca zawsze dobrym tytoniem, potraktowana została jako oznaka sympatii do zgniłego Zachodu. Byłem wówczas na ostatnim roku, a do absoltorium brakowało niewiele. Myślałem naiwnie, że chcąc się pozbyć z uczelni takiej reakcyjnej zakały jak ja, nie będę mi przeszkadzać w ukończeniu studiów. Okazało się jednak, że nie doceniałem możliwości tej trzęsącej całą uczelnią organizacji. Ale o tym, co się stało, będzie już w następnym rozdziale.

W LUDOWYM WOJSKU I PÓŹNIEJ

Jesienna sesja, w trakcie której zaplanowałem dwa ostatnie egzaminy, zbiegła się z niespodziewanym kilkudniowym wyjazdem służbowym do Szczecina. Po powrocie zdałem pierwszy egzamin, drugi postanowiłem przełożyć na termin późniejszy. Napisałem stosowne podanie i złożyłem w dziekanacie, będąc pewnym, że, jak to dotychczas bywało, bez kłopotu otrzymam zgodę. Stało się jednak inaczej – podanie wylądowało najpierw w uczelnianym zarządzie ZMP i wróciło do dziekana z adnotacją: „Nie udziela się społecznie, wrogi wobec obecnej rzeczywistości, kwalifikuje się do skreślenia z listy studentów”. Dziekan dopisał „skreślić”.

Właśnie pisałem w domu odwołanie, gdy zjawił się żołnierz z wezwaniem na dzień następny do WKR w Gdańsku. Wezwanie nosiło tę samą datę co decyzja dziekana podjęta w Sopocie. Więc nie ulega wątpliwości, że ktoś, komu bardzo zależało, aby mi zrobić „kuku”, nie lenił się z zatelefonowaniem do WKR-u w Gdańsku. W rezultacie zostałem wcielony w szeregi ludowego wojska, aby pełnić zaszczytną służbę obrony granic budującej socjalizm ludowej ojczyzny przed zakusami zgniłego imperializmu.

Taką mniej więcej gadkę wygłosił wyprawiający nas do jednostek elegancki kapitan o wybitnie semickich rysach twarzy, chyba sam komendant WKR. Dziwiłem się, że w mojej grupie jadącej do Koszalina nie było żadnego z kilku uczelnianych kolegów, których wcześniej widziałem w poczekalni WKR. Miałem jednak szczęście. Jak się później okazało, koledzy w większości znaleźli się w polskim Gułagu, ja natomiast trafiłem do jakoby kadrowej jednostki. Analizując przyczyny łaskawości losu, doszedłem, zresztą nie pierwszy raz, do wniosku, że czasami kłamstwo popłaca, bowiem wezwany przed oblicze eleganckiego kapitana na jego pytanie: „I wy, Kochanowski, też nie chcecie iść do ludowego wojska?”, odpowiedziałem, że przeciwnie, bardzo chcę, a najchętniej wstąpiłbym do marynarki wojennej. Zdziwiony popatrzył na mnie i po namyśle powiedział: „Zobaczymy, co się da zrobić, ale do marwoju to teraz nie ma poboru”. Prawdę powiedziawszy, łągałem jak najęty, bo nawet zapach ciągnący się za maszerującą kolumną ludowego wojska przypominał mi o nudności i dziwnie przypominał poznany wcześniej zapach sowieckiego wojska. Cóż jednak mogłem robić, wiedząc, że żaden sprzeciw nie ma zupełnie sensu, a jeszcze może narazić na wyzwiska, szykany i tym podobne. Kłamstwo chyba jednak uratowało mnie przed kopalnią rudy uranowej, kamieniołomami lub w najlepszym wypadku przed fedrowaniem węgla.

Kapitańskie „co da się zrobić” nie było niestety wcieleniem do marynarki, lecz do artylerii przeciwlotniczej, gdzie, o dziwo, prawie cały okres „zaszczytnej” zaliczałem nad morzem, w Mrzeżynie, Rogowie, Jarosławcu i Ustce, a odległość koszar od morza nigdzie nie przekraczała 500 metrów.

Cóż z tego, w 1951 roku w Mrzeżynie kąpaliśmy się namiętnie, ale w koszarowym basenie przeciwpożarowym. W następnym roku w Rogowie dwukrotnie, na Dni Morza i 22 Lipca, pod silną eskortą WOP-u na komendę „do wody” i „z

wody” pododdziałami wskakiwaliśmy i szybko wyskakiwaliśmy z morza. Dopiero w Jarosławcu i Ustce, gdzie były plaże publiczne, dostęp do morza był już bez ograniczeń.

Coraz mniej rodaków wie o tym, że z wyjątkiem plaż w dużych miejscowościach nasze granice lądowe i morskie były wtedy opasane trzema nitkami mocnego stalowego drutu zamocowanego co pewien odstęp do niskich, ukrytych w trawie wyrzutni rakiet. Wystarczyło nawet lekkie potknięcie się na jednym z drutów, a wopiści, kierując się barwą odpalonej rakiety, wiedzieli, gdzie nastąpiło „naruszenie granicy”, zaraz szczerze osaczali miejsce naruszenia i skrzętnie je przeszukiwali. Stojąc nocami na wartach, widywałem takie naruszenia granicy i słyszałem następujące po nich alarmy i hałasy w pobliskiej strażnicy WOP. Koledzy biegli w wyciąganiu wopistom z wyrzutni samych rakiet twierdzili, że do naruszenia granicy wystarczył w zupełności dorosły zając, nie mówiąc już o dzikach lub zwierzynie płowej. Byliśmy swoją drogą doskonale zorientowani, gdzie znajdują się chytrze ukryte w trawie druty, jednak obowiązywał ostry zakaz zbliżania się do nich, a nocą wopiści strzelali bez ostrzeżenia do każdego, kto się do drutów zbliżył. Nie wiem zupełnie, po co plaże były jeszcze dodatkowo codziennie bronowane.

A morze było tuż-tuż. Czuć było jego słonawy oddech, a latem, po sztormie – zapach gnijących wodorostów. Nocami docierał do koszar mrukliwy poszum fal, a nad placem alarmowym, a zwłaszcza w okolicy koszarowych śmietników, urzędowało nieprzerwanie od świtu do nocy wielkie stado krzykliwych mew. W wolnych chwilach lubiłem zaszywać się gdzieś na wydmach i kontemplować widok morza. Pusty zwykle horyzont napawał jakimś smutkiem i był zupełnie inny od horyzontów podziwianych z pokładu trawlerów. Dopiero w Jarosławcu, gdzie tor wodny przebiegał widocznie bliżej linii brzegowej, na horyzoncie pojawiały się czasem statki, które, nie wiem, dlaczego, z dreszczykiem emocji obserwowałem przez lornetkę lub artyleryjskie urządzenia obserwacyjne. Tłoczyły się wówczas wspomnienia o poznanych statkach i zżerała tęsknota za nimi, niepomniecznie silniejsza od tęsknoty za znajomymi dziewczynami. Podświadomie wiedziałem, że muszę do nich (statków) powrócić.

Po wyczerpaniu tematu „moja służba wojskowa a morze” mógłbym już przejść do porządku dziennego nad tym, co się ze mną przez dwa i pół roku działo. Jednak wbrew ogólnemu mniemaniu, że służba, zwłaszcza w ludowym wojsku, to okres wyjęty z życia lub zwykła strata czasu, twierdzę, że wiele wówczas doznałem i nauczyłem się i że to wiele miało z pewnością jakiś wpływ na moją późniejszą karierę zawodową. A było to tak.

Trzymiesięczny okres rekrucki jeszcze za marszałka Żymierskiego odbyłem w Koszalinie. Charakteryzował się on zupacko-czerwonoarmiejskimi metodami szkolenia, a raczej gnębienia pozbawionych osobowości, bo wygolonych „na głacę” osobników, czyli nas, i co tu dużo mówić, był ciężki. Mnie dochodziło jeszcze dodatkowe pognębienie psychiczne, jako że obaj moi kaprale: Mikołajewski i Przybylski, byli przypadkowo fornalskimi synami i na każdym kroku bez po-

wodu lżyli swoich obszarniczych wyzyskiwaczy i krwiopicców. Rok później, gdy byliśmy już kolegami kapralami, niepytani nie mogli się nachwalić swoich dziedziców. Zapytani, dlaczego wcześniej mówili co innego, odpowiedzieli zgodnie: „Tak nam kazali w ZMP”.

Dalszy ciąg wspomnianych metod polegał na wyrafinowanym terrorze psychicznym. Kilkakrotnie przerywano nam na wiele godzin zajęcia i ze stołkami zaganiano do jakiejś dużej hali, gdzie odbywały się wojskowe sądy pokazowe. Najbardziej utkwiał mi w pamięci proces sześciu saperów, którzy nocą pontonem i nie wiadomo po co, z bronią, usiłowali z Uniest w pobliżu Kołobrzegu przedostać się na Bornholm. Nie upłynęli daleko i zostali złapani przez patrolowy kuter WOP-u. Żaden z nich nie ukończył więcej niż cztery klasy szkoły powszechnej, wszyscy byli synami małych chłopów, wszyscy dostali „czapę”, czyli wyroki śmierci. Następny wyrok dotyczył również dezercji z bronią. Tym razem mało rozgarnięty chłopak, który chciał tylko postraszyć rywala uwodzącego mu narzeczoną, został przez wojskową sprawiedliwość „podłączony” do bandy UPA i też zainkasował „czapę”. Były jeszcze dwie inne pokazówki z gatunkowo lżejszymi przestępstwami, ale posypały się też wysokie wyroki pozbawienia wolności. Przy dwóch pierwszych nie przysługiwała chyba nawet apelacja.

Po przysiędze zostałem elewem PSP, czyli pułkowej szkoły podoficerskiej. Tym razem wyraźnie mi się poszczęściło. Jej dowódca, chorąży Stefaniuk, był frontowcem, który mozolnie, uczciwie i bez szkoły oficerskiej piął się powoli po szczeblach kariery wojskowej. Był w moim mniemaniu ideałem dowódcy-człowieka, a swoim charakterem i postępowaniem nadawał całej naszej baterii prawdziwie wojskowy i do tego rozsądny styl. Wystarczy powiedzieć, że nie odzywał się do nas inaczej jak per „synek”, a najbardziej drastycznym zwrotem, którego używał przy ruganiu, było; „Ty tiomnaja nocz”. Po latach spotkałem przypadkowo już majora Stefaniuka. Przyjechał do Szczecina na pogrzeb brata, który, spawając coś na statku, uległ śmiertelnemu wypadkowi. Nie ulega wątpliwości, że było to spotkanie starych przyjaciół.

Jako elewi dostawaliśmy w niedzielę dodatek specjalny w postaci 250 gramów niezłej kielbasy, która była wspaniałym uzupełnieniem naszej buraczano-kaszanej diety. Zupełnie już nieterroryzowani, z uśmiechem na twarzy podchodziliśmy do drobnych dolegliwości w postaci spowiedzi u oficera informacyjnego – pułkowego ubeka lub wysłuchiwanie codziennych prasówek i szkoleń politycznych prowadzonych przez wyjątkowo tępego politruka, czyli zastępcy dowódcy do spraw politycznych. Miłą stroną tych zajęć było to, że otrzymywaliśmy na nich raz na tydzień „Notatnik Agitatora”. Była to kilkunastokartkowa broszurka, spięta nie jak to zwykle bywa z boku, ale z góry, a więc przystosowana do łatwego zdzierania kartek. Posiadała też stosowny format i doskonale mieściła się w kieszeniach naszych mundurowych bluz. Wbrew utyskiwaniom nielicznych malkontentów, że papier mógłby być nieco miększy, była w trakcie naszych wizyt w pułkowej latrynie w powszechnym użyciu. Nie posądzam, aby autorzy „Notatnika” rozmyślnie

dobierali ilość stron, ale przy wyregulowanym stolcu „Notatnik” wystarczał akurat na tydzień.

Po promocji, już jako kapral, zostałem skierowany do 88. Pułku Artylerii Przeciwlotniczej w Rogowie. Mój nowy dowódca podporucznik Myszkowski, przyzwany przez nas „Bemem”, przywitał nas rozkazem pozdejmowania w salach krzyży pozostałych po poprzedniej jednostce. Gdy odmówiliśmy, zdjął je sam, połamał i wrzucił do kosza na śmiecie. Następnym jego wyczynem podczas ćwiczeń strzeleckich było zabicie Bogu ducha winnej wiewiórki. Nie opiszę dalszych wyczynów „Bema”, bo i po co. W pogodną noc przyświecał nam i dodawał otuchy inny krzyż. Znajdował się na wieży trzebiatowskiej fary, nocą był podświetlony i w koszarach przeważnie dobrze widoczny. W linii powietrznej było do niego 10, a drogą 13 kilometrów. Piszę o tym, bo chyba pod jego wpływem kilkudziesięciu kolegów wybrało się, jeszcze nocą i bez przepustek, do spowiedzi i komunii wielkanocnej. Aż trudno pomyśleć, że nie było później żadnych dochodzeń i kar. Może jedynie w związku z tym zmieniono informacyjnego. Nowy, chcąc pokazać, co może, urządził dowódcy pułku, pocziwemu majorowi Pundykowi, rewizję w gabinecie. Odbyła się ona prawie jawnie, widział ją nasz kolega pełniący tego dnia wartę przy sztabie. Nam zrobiło się żal roztrzęsionego frontowca.

W Rogowie dostałem swoje działo wraz z siedmioosobowym działonem i zaczęło się „do boju”, „odbój” i tym podobne. Normy sprawności obsługi działon osiągnął po tygodniu, wiedzę teoretyczną i zgranie po miesiącu i jakkolwiek normy radzieckie przewidywały na to dwa lata, ciągle powtarzanie tego samego było ogłupiające. Jak przyszły jesienne chłody i śloty, działoczniny odbywały się w jakimś poniemieckim hangarze, a że nie było szyb i panował niesamowity ziąb, rozchorowałem się. Miałem wysoką temperaturę i wszystko mnie bolało. Obaj eskułapi z izby chorych byli ginekologami i robili, co mogli, ale po kilku dniach zesztynniałem zupełnie i wpadłem w zapaść. Przewieźli mnie wówczas do szpitala garnizonowego w Koszalinie.

Na łóżko szpitalne trafiłem na noszach, a koledzy z sali powitali mnie rzeczowym pytaniem: „Koleś, czy sprowadzić ci ksindza?”. Po trzech dniach niezaradności konsylium lekarskiego składającego się z samych „rzeźników”, to jest chirurgów, jakiś stażysta, który chyba miał mnie przygotować do zejścia w zaświaty, wertując historię mojej choroby, wykrył, że powróciło mi ostre zapalenie stawów z 1944 roku. Dopiero wówczas zaczęto mi leczyć stawy, aplikując jakąś radziecką miksturę, na wspomnienie której jeszcze dziś żołądek podchodzi mi do gardła. Mikstura była skuteczna na stawy, ale równocześnie rozwalala serce, dlatego na zmianę jednego dnia leczono stawy, drugiego serce, które w międzyczasie jakoś szczęśliwie nie wysiadło – z resztą poradził sobie mój silny organizm. Po miesiącu wróciłem do koszar, a że miałem jeszcze zwolnienie z zajęć, nudziłem się setnie i wybrałem się na ryby na leżące obok koszar, skute lodem jezioro Wicko Przyrmorskie. Załamał się pode mną lód i ledwo wykaraskałem się z lodowej topieli. Nie obyło się niestety bez powrotu do szpitala. Tam jednak tak mi dojadła radziecka mikstura, szpitalne pluskwy i kostnicowy puszczyk, że wyblagałem wypisanie

do pułku. Wyjaśniam, że puszczyk był spokojnym lokatorem przyszpitalnej kostnicy i nie wadził nikomu, póki był sam, natomiast gdy mu dostawiano jakiegoś sztywnego sublokatora, darł się wniebogłosy, a akustyka kostnicy, ongiś kaplicy, powodowała, że pohukiwanie tego niewielkiego z natury ptaszka brzmiało niesamowicie, jak jakieś piekielne trąby, i spędzało sen z powiek mieszkańców całego szpitalnego skrzydła.

Do szpitala w Koszalinie trafiłem ponownie na początku maja, po kilku mroźnych dniach spędzonych pod namiotem na poligonie artyleryjskim w Ustce. Szło już na lepsze, bo pluskwy przepędziła chwilowo jakaś dezynsekcja, a puszczyk widocznie siedział na jajkach i nie było go słychać. Niemniej z dnia na dzień czułem się coraz bardziej wycieńczony, zgarbiałem i ledwo ciągnąłem za sobą nogi. Po kilku dniach odesłano mnie, ale zamiast do koszar, do poligonowego lazaretu w Ustce. Pułk znajdował się bowiem już na poligonie. Miałem oczekiwać na jakąś ważną komisję lekarską, która zadecyduje, czy jestem już taki do niczego, że można mnie z czystym sumieniem zwolnić do cywila.

Lazaretem zawiadywał poligonowy felczer, stary frontowiec i bardzo miły człowiek. Zainteresował się zaraz moim przypadkiem i powiedział: „Koleś, nie ma sprawy, jeżeli pompka (serce) ci nie wysiadzie, to ja cię z tego szamba szybko wyciągnę”. Zaaplikował mi następującą kurację, którą stosował już jakoby skutecznie na piaskach pustyni Kara-kum. Miałem zabrać z sobą koc, koło południa znaleźć w wydmach osłonięty od wiatru dołek, rozebrać się do naga i położyć na kocu, przykrywając jedynie czapką serce. Pierwsza kąpiel słoneczna miała trwać 20 minut, następne codziennie o 15 minut dłużej. Był chłodny i wyjątkowo słoneczny maj, w pierwszych dniach koc był ciężki od potu, szerniałem od słońca i czułem, jak mi wraca płynność ruchów i prostuje się kręgosłup. Po paru tygodniach kuracji zaczęły mnie już interesować pierwsze wczasowiczki, które pokazały się na plaży. Czułem, że byłem przedmiotem ich uwagi, gdy paradowałem opalony jak skwarek z tajemniczą i chyba wiele mówiącą białą plamą w okolicach serca. Żałuję bardzo, że mojemu uzdrowicielowi, którego gdzieś tymczasem przeniesiono, nie zdążyłem nawet podziękować za skuteczne wyleczenie. Przez następne pół wieku, mimo notorycznego moczenia się i marznięcia na jachtach, spływach kajakowych, na działce i podczas wędkarskich wypraw późną jesienią i zimą, pukając w nieheblowane drewno, zapominałem, że posiadam w ogóle stawy. Wysoka komisja lekarska zapomniała też jakoś o pozbyciu się mnie, a ja, mając w perspektywie rychły koniec służby, nie przypominałem się jej.

22 lipca 1952 roku dołożyli mi jedną belkę i zostałem plutonowym. Odesłano mnie z poligonu do rogowskich koszar, gdzie zostałem szefem tzw. pozostałości, czyli tych, których jedynym obowiązkiem było pilnowanie opustoszałych koszar. Przez ponad dwa miesiące miałem sielskie życie. Mój dowódca, młody żonkoś, prawie nie pokazywał się w koszarach, zdając się całkowicie na mnie. Ja też się zbytnio nie przejmowałem, a że nie chodziłem na warty, miałem dla siebie wiele wolnego czasu. Po zorganizowaniu systemu wczesnego ostrzegania na wypadek jakiegś niespodziewanej inspekcji oddawałem się swojemu ulubionemu hob-

by, czyli łapaniu ryb. Wieczorami grywaliśmy w karty. Z grupą kilku podoficerów przestaliśmy chodzić na posiłki do pułkowej stołówki, fasowaliśmy jedynie suchy prowiant, a jeden z nas – w cywilu kuchmistrz z jakiejś orbisowskiej restauracji w Bydgoszczy – wyczarowywał na prowizorycznej kuchence w przykoszarowym lasku lukullusowe dania. O urozmaicenie menu dbał kuty na cztery nogi Włodzio. Znienawidzone przez nas sobotnie „katoliki”, czyli śledzie (w piątki na obiad było jako reguła mięso), Włodzio wymieniał w wiosce na drób, nabiał i warzywa. Będąc podoficerem mundurowym, rozliczał się z kwatermistrzem z mundurów i płaszczy w ten sposób, że zdawał jedynie kołnierze z kawałkiem pleców – bowiem reszta szła teoretycznie na czyściwo do dział. Pułkowi krawcy szyli więc z jednego wybrakowanego płaszcza cztery do pięciu kołnierzy z plecami i nimi się Włodzio rozliczał. Wygospodarowane w ten sposób płaszcze upłynniał w wioskach za gotówkę, za którą kupował nam do wyboru wino lub czystą.

Wszystko, co miłe, kończy się zwykle wcześniej niż później. Nasze sielskie życie brutalnie przerwał powrót pułku z poligonu. Najwidoczniej tak się zasłużyłem podczas szefowania pozostałościom, że dowództwo pułku, do czasu znalezienia kogoś z kadry zawodowej, zrobiło mnie p.o. szefa nowo powstałej, podwójnej, liczącej 120 chłopą baterii szkolnej. Dowódcą baterii został bardzo rzeczowy i dający mi sympatię i zaufaniem ppor. Czach.

Kierując się pewnym doświadczeniem, że pieprzem i solą każdego pododdziału w wojsku są kaprale, przedłożyłem listę kolesiów – samych „żyłek”, których odkomenderowanie do naszej baterii Czach skrupulatnie załatwił. Czekало nas bowiem nie lada zadanie okiełznania rozbrykanej hordy składającej się w połowie z cwaniaków z łódzkich Bałut, w połowie z wioskowych Jasiów. Pierwszego dnia część z nich trzeba było wnosić do koszar, bo tak byli zalani, a kilkunastu, którzy zdemolowali pociąg, a później rozrabiali na dworcu, żandarmeria i milicja doprowadziła nam w kajdankach. Musieliśmy więc zastosować wypróbowane metody wychowawcze mieszczące się w kutuzowskim przykazaniu: „Dierży odnuju ruku za żopu, wtoruju za sierdce”, zapominając chwilowo o istnieniu tej drugiej ręki. Z koktajlu rekruckich charakterów i zachowań musieliśmy jakoś uzyskać „glinę” i dopiero z niej kształtować podatne na dyscyplinę charaktery. Po miesiącu doprowadziliśmy do stanu, w którym bałuckie oprychy nie stały się wprawdzie jeszcze potulnymi barankami, ale, jak to się mawia, „jadły już z ręki”. Tymczasem wsiowe Jasie bardzo się podciągnęły, a my jako tako zapanowaliśmy nad sytuacją. Mieliśmy w baterii nie tylko dyscyplinę i porządek, ale również dobre wyniki w szkoleniu.

Nie chcę być potraktowany jako samochwała, ale mam duże zasługi na polu popularyzacji w wojsku sylwetki towarzysza Stalina. U tych, którzy go nienawidzili, pogłębiałem nienawiść, tym, którzy dotychczas go uwielbiali albo dla których był obojętny, nienawiść wszczepiałem. Polegało to na tym, że gdy moje „żyłki”, lub ja sam (aż wstyd się przyznać!), dawaliśmy w trakcie ćwiczeń rekrutom w kość, to głosiliśmy równocześnie, że towarzysz Stalin mawiał: „Im więcej potu na ćwiczeniach, tym mniej krwi w boju”. To, co robiliśmy, dotarło w wyolbrzymionym

kształcie do informacyjnego – wyjątkowego ponuraka. Zaczepił mnie raz słowami: „U was, plutonowy, na baterii szkolnej stosujecie przedwojenne metody”. Odpowiedziałem krótko, że nie wiem, co było przed wojną, natomiast wiem, co na ten temat powiedział towarzysz Stalin i generał Kutuzow, i zacytowałem oba hasła. Niepyszny zostawił mnie w spokoju i odchodząc, rzucił: „Wy, plutonowy, tylko nie przesadzajcie”, co potraktowałem jako swoje placet.

Po trzech miesiącach, kiedy szykowałem się już do cywila, przekazałem baterię jakiemuś wypłoszonemu, nadterminowemu zupakowi. W tym samym czasie jak grom z jasnego nieba spadł na nas rozkaz nr 102 MON o przedłużeniu o dalszy rok naszej służby wojskowej. Gdyby nie to, że tego samego dnia znacznej części starego rocznika wręczono wielodniowe przepustki, chyba by doszło do rozruchów. Nawet nie uświadamiałem sobie, jak taka niespodziewana odgórna decyzja może wpłynąć na zachowania ludzkie. W pułku mieliśmy kilkunastu reemigrantów francuskich, trzeba przyznać, niezłych żołnierzy, póki byli najedzeni. Stanowili oni najbardziej proreżimową grupę w całej żołnierskiej społeczności i wszyscy byli członkami PZPR. Po ogłoszeniu rozkazu stali się zaciekłymi wrogami ludowej władzy i wszystkiego, co od niej spływało. Ja podszedłem do zaistniałej sytuacji ze stoickim spokojem, szukając pewnych analogii w dziwnym zdarzeniu, w którym uczestniczyłem.

Otóż w trakcie jednych z ostatnich ćwiczeń w terenie, po uporaniu się z wykopaniem działobitni i schronów-ziemianek, już dobrze po północy, układaliśmy się do zasłużonego snu, gdy wtem niespodziewanie wtargnął do naszej ziemianki pułkownik Czerniawskij – zastępca dowódcy Bydgoskiego Okręgu Wojskowego do spraw artylerii. Zналиśmy go dobrze z kilku poprzednich inspekcji i cenili za to, że raz, ale za to solidnie, „przejechał się” przy nas słusznie na wspomnianym wcześniej ppor. Myszkowskim – „Bemie”. Pułkownik, któremu liczne orderzy pomimo rozległej piersi zachodziły aż pod pachę, znany był zresztą jako pies dla oficerów i przyjaciel szarej masy żołnierskiej. Powodem wizyty nie była jednak żadna inspekcja, lecz butelka wódki za wyorderowaną pazuchą. Poszukując „Żuczka” – naszego kolegi, którego był fanem – trafił do nas, by, jak to mówił, pożegnać się. Nie wyglądał na staruszka, a jednak „naczalstwo” w Moskwie, widocznie za jakieś „zasługi”, przenosiło go w stan spoczynku. Tracił dobrą posadę, elegancką willę w Bydgoszczy, wołgę z szoferem, adiutanta i inne rozliczne apanaże. Wraciał w nieznane, „gdzie tak wolno dyszyt czełowiek” – oczywiście głównie w pieśniach. Po kilku „Żuczkowych” dumkach zrobił się sentymentalny, a że zgasła jedyna nasza świeczka, nie zdołałem zauważyć, czy uronił jakąś łezkę. A jednak powrót do stanu cywilnego nie wszystkich cieszył!

W końcu stycznia 1953 roku rozkaz o przedłużeniu służby został kolejnym rozkazem odwołany. Po serdecznym pożegnaniu z towarzyszami broni, bez żalu, ale i bez euforii, wracałem do domu i niepewnej cywilnej rzeczywistości.

Dopiero po pewnym czasie zebrało mi się na zrobienie rachunku sumienia albo raczej rachunku zysków i strat z dwuipółletniego okresu używania zamiast skarpetek onuc i noszenia w kieszeni jedyne używanego sztućca w postaci skróco-

nej łyżki do zupy. Na pewno w jakimś stopniu byłem odizolowany od najbardziej ponurej części okresu stalinowskiego w Polsce. Zmęźniałem i fizycznie, i psychicznie. Wyniosłem sporo doświadczenia życiowego, które bardzo przydało mi się później. Na przykład w 40-letniej karierze nauczyciela akademickiego nigdy nie miałem najmniejszego problemu z niejednokrotnie niesforną młodzieżą, a kolegom, którzy pytali, jak to się robi, odpowiadałem zdawkowo, że wszystko polega na tym, aby nie dać sobie podeptać krawatu. Idąc dalej, poczułem się w życiu bardziej pewnie, nawet w sytuacjach, kiedy nie było ku temu podstaw. Nauczyłem się też współżycia w grupie, wiedząc, że nie tylko w wojsku składa się ona z kaprali i reszty i że ja się do tej reszty nie zaliczam. Ciekawy w rezultacie okres onucowy mógłbym oceniać w kategoriach dodatnich, gdyby nie negatywy. Niestety zaważyły one na mojej osobowości i życiu, chyba nawet i do dziś. Po prostu schamiałem. Lata abstynencji od książek, radia, teatru i innych rozrywek kulturalnych i brak na co dzień kontaktu z kulturalnymi ludźmi zrobiły swoje. W rezultacie w towarzystwie bałem się zabierać głos, aby w większości tematów nie wykazywać się wstydliwą ignorancją. Dlatego stałem się małowówny, a przy czekającym mnie tempie życia zaległości były nie do odrobienia. Ktoś powie, że przecież w każdej jednostce były biblioteki, czytelnie, radiowęzeł. Tak, były też i w naszych odległych od skupisk ludzkich leśnych garnizonach. Tylko gdy prosiłem o, okazuje się, wycofaną z obiegu czytelniczego „Trylogię”, otrzymywałem ziejącą nienawiścią do wszystkiego, co polskie, katolickie, szlacheckie, „Kłeskę perejesławską” lub inne napłodzone już rodzime kwiaty socj literatury. Podobnie „kołchoźniki”, czyli wiszące w każdej żołnierskiej sali głośniki, nadawały audycje i muzykę w stylu „Stalin naszą myślą jest przewodnią, Stalin to młodości naszej zew” itd., itp., a najbardziej zniechęcającą była piosenka o kędzierzawej kołchoźnicy traktorzystce, z którą pułkowy radiowęzeł wyjeżdżał nagminnie zaraz po pobudce. Niestety radiowęzła nie można było wyłączyć, jedynie z wyłączaniem „kołchoźników” nie było problemu.

W domu rodzicielskim zastałem niewesołą sytuację. Po zwolnieniu z Państwowego Zarządu Nieruchomości Ziemijskich Ojciec przez dłuższy czas z uwagi na pochodzenie pozostawał bez pracy. Ocalałe szczątki obrazów i książek z Łopienika zostały sprzedane na życie. Wreszcie otrzymał jakieś podrzędne stanowisko w melioracjach, ale zarabiał grosze. Biedne Matczysko, prowadząc dom, dorabiało w sezonie na sopockim deptaku na stoisku z książkami. Siostra odsiadywała swój wyrok w osławionym Centralnym Więzieniu Kobięcym w Fordonie koło Bydgoszczy, a młodszy brat ciągle chorował, musiałem więc szybko brać się do jakiejś pracy. Tymczasem Bałtycka Spółka Okrętowa została już zlikwidowana.

Zaraz po powrocie zgłosiłem się w gdyńskim Dalmorze u dyrektora Makowskiego, z którym wcześniej pracowałem w BSO. Przyjął mnie serdecznie, ale bez entuzjazmu odniósł się do prośby o pomoc w znalezieniu pracy. Twierdził, że teraz wszystko zależy od kadr, i tam mnie skierował. Kadrowiec, widząc zdemobilizowanego rezerwistę, przyjął mnie prawie serdecznie, dał kartkę papieru i polecił napisać podanie. Miałem zgłosić się za trzy dni, a gdy to uczyniłem, zupełnie już

innym tonem rzucił: „A co wy sobie myślicie, że po wojsku to możecie sobie pracę wybierać, i do tego w takiej firmie jak nasza, a w ogóle jakie macie do tego kwalifikacje?”. Okazało się, że kilkuletnia praca w porcie na samodzielnym stanowisku w firmie o identycznym profilu, a do tego nieukończone studia wyższe to pryszcz. Odmowna odpowiedź na moje podanie brzmiała bowiem: „Z braku kwalifikacji”. W GAL-u, Morskiej Agencji i jeszcze gdzieś również zostałem załatwiony odmownie z powodu jakoby braku wolnych etatów. Zaczęło mnie to niepokoić.

Z Małgosią z tak zwanej giełdy, czyli z Biura Pośrednictwa Pracy, znałem się jeszcze z czasów Balspedu, gdy zamawiałem dla firmy „Adamów”, „Barany” i „Cielaki”. Była Kaszubką i tryskała kaszubskim humorem: nie powiem, że chodziliśmy z sobą, ale sympatia była obopólna. Skontaktowałem się z nią, była już jakąś kierowniczką w Urzędzie Zatrudnienia w Gdyni. Zaprosiła mnie do swojego biura na kawę, a wiedząc, w czym rzecz, razem z kawą przyniosła skrzynkę z co najmniej setką kartotek z ofertami pracy w gospodarce morskiej. Pijąc kawę, przeglądałem je i dwie-trzy kartoteki odłożyłem jako interesujące, między innymi jedną właśnie z Dalmoru, co dało mi sporo do myślenia. Gdy pokazałem je Małgosi, ta spojrzała na nie i powiedziała szeptem: „Janek, jak cię znam, to zapewne nie zapisałeś się do partii, a te, które wybrałeś, i wszystkie inne dotyczące nawet najniższych stanowisk kierowniczych i samodzielnych, zastrzeżone są wyłącznie dla partyjnych”. Dodała jeszcze nie do końca zrozumiałe dla mnie słowo „nomenklatura” i widziałem, że zrobiło się jej żal, bo nic mi nie może pomóc. Nie pomogły również inne znane od lat i zaprzyjaźnione osoby z różnych firm.

Zdegustowany napisałem list do Ministerstwa Żeglugi w Warszawie, któremu, póki istniała, podlegała BSO, że jako zdemobilizowany rezerwista zgłaszam się do jego dyspozycji. Mimo że na nic pozytywnego nie liczyłem, już po kilku dniach dostałem skierowanie do pełnomocnika do spraw budowy Odra-Portu w Świnoujściu. Wsiadłem zaraz do pierwszego idącego w tamtym kierunku pociągu i koło północy byłem na miejscu. Resztę nocy przesiedziałem na nieogrzewanym dworcu, bowiem prom na zachodni brzeg, czyli do Świnoujścia, kursował dopiero od szóstej rano. Na pierwszym promie po wylegitymowaniu zostałem zatrzymany przez patrol radziecki. Istotnie, zamiast obowiązującego od pewnego czasu nowego dowodu osobistego posiadałem jedynie świstek, że złożyłem stary dowód do wymiany. Nie tylko jednak to wzbudziło czujność patrolu – miałem na sobie kompletny, mój własny, tylko że już bez dystynkcji, mundur, który pożyczył mi na dziesięć dni dowódca pułku, jako że moje ubranie z cywila gdzieś w pułkowym magazynie wcięło. W kieszeni miałem wprawdzie stosowne zaświadczenie na mundur, ale przecież nie było sensu pokazywać je patrolowi. Zostałem pod pepeszkami zaprowadzony do pobliskich baraków i zamknięty w jakimś na szczęście ciepłym pomieszczeniu z pryczą. Przespałem kilka godzin na gołych deskach, a obolałe po obudzeniu kości stały się doskonałym impulsem do podjęcia niezwłocznych działań. Wiedząc, że nie tylko w naszej armii bezczelnością i pewnością siebie można dużo zdziałać, co sił zacząłem dobijać się do drzwi. Natychmiast zjawił się żołdat z wycelowaną we mnie pepeszą. Kazałem mu natychmiast

sprorowadzić oficera służbowego. Zjawił się zaraz jakiś sierżant, a ja, widząc, że nie ma na przedramieniu służbowej opaski, oświadczyłem, że będę rozmawiał wyłącznie z oficerem, i odwróciłem się do niego plecami. Coś długo pomstował, ale po pewnym czasie weszło do pomieszczenia dwóch młodych oficerów. Zanim zdążyli otworzyć usta, zacząłem im machać przed nosem skierowaniem do pełnomocnika i stukalem ciągle palcem w pokaźną ministerialną pieczęć. Później, już w dobrotliwym tonie, oświadczyłem, że ja w pilnej sprawie od ministra, że nie można mnie przetrzymywać itd., itd. Zażądali oddania pisma – odmówiłem, twierdząc, że jest w nim napisane, komu je oddać, a ja ministrowi nie myślę się narażać. Zjawili się niezaadługo z oficerem WOP, któremu zaraz wyżaliłem się na los szukającego pracy rezerwisty i poprosiłem o pomoc. Pismo z ministerialną pieczęcią zrobiło na rodaku wrażenie i wkrótce pod eskortą dwóch wopistów zostałem zaprowadzony na wartownię. Czekaając na przybycie jakiegoś wyższego rangą oficera, dogadałem się z kolesiami z WOP-u, którzy, jak się okazało, też niezaadługo mieli odejść do cywila. Opowiadali, co się w Świnoujściu dzieje, a mnie aż ciarki przechodziły po plecach na myśl, że mam tu pozostać i pracować. Po krótkiej rozmowie z przybyłym kapitanem WOP-u zostałem już szybko zwolniony.

Pełnomocnika oczywiście nie zastałem, bo był w Szczecinie na jakiejś partyjnej naradzie, natomiast jego zastępcą miał jakoby przebywać na warszowskim placu budowy po przeciwnej stronie Odry. Bez zwłoki się tam udałem. Na promie ponownie wszystkich legitymowali Sowietci, ale widząc mnie w mundurze, tym razem dali mi spokój. Na Warszawie było wprost „urokliwie”; plac budowy przypominał olbrzymie, rozgrzebane i tonące w bloku kretowisko, a lodowaty wichur pędził po nim puste worki po cemencie i zacinał mokrym śniegiem. Nikt z kręcących się z rzadka po budowie niedomytych ludzi w podartych kombinizonach lub fufajkach nie wiedział o żadnym zastępcy pełnomocnika ani w ogóle o niczym. Do tego zaczynał już zapadać zmrok. Widząc ruszającą w kierunku Szczecina ciężarówkę, wskoczyłem pod plandekę do skrzyni i po trzech godzinach jazdy, zeszytywniały z zimna, znalazłem się w Szczecinie. Na dworcu okazało się, że ostatni pociąg do Gdyni właśnie odszedł, a następny będzie nad ranem. Kolejną noc chłodno-głodno przesiedziałem na dworcu. Na trasie ze Szczecina do Sopotu podjąłem męską decyzję, że nie na darmo siedziałem dwa i pół roku przeważnie w lesie, aby teraz siedzieć nie wiadomo jak długo w jakimś ogłupiającym wygwizdowie, zapewne mieszkać w hotelu robotniczym i żywić się na stołówce. Do tego bulwersowała mnie ilość panoszących się w Świnoujściu Sowietów, zarówno wojskowych, jak i cywilnych.

Wertując ogłoszenia w prasie, a później nawiedzając potencjalne miejsca pracy, traciłem resztki nadziei. Ostatnim miejscem, do którego początkowo nie bardzo potrafiłem trafić, był Okręgowy Urząd Miar, położony gdzieś w Gdańsku, hen, za Ołowianką, gdzie trzeba się było przeprawiać promem. Sympatyczna sekretarka, okazało się, że lublinianka, przyjęła mnie jak VIP-a i zaraz zaprosiła do gabinetu dyrektora. Pierwszą rzeczą, na którą padł mój wzrok, był spory krzyż wiszący na reprezentacyjnej ścianie. Dyrektorem był starszy już, dystyngowany lwowiak,

inżynier Krzywicki. Zostałem zaraz usadzony w wygodnym fotelu, poczęstowany kawą i poczułem się jak zbłąkany w pustynnym morzu piasków wędrowiec, któremu przypadkiem udało się trafić na zasobną oazę. Wiedziałem już, że tu będę pracować. Nie wypłoszyła mnie nawet zaproponowana płaca oscylująca wysokością gdzieś w pobliżu minimum socjalnego. Rozpoczynałem od trzymiesięcznego kursu legalizacyjnego w Warszawie, więc nie będę już stanowić obciążenia dla rodziców.

Kurs nie był trudny. Moje wypoczęte, a równocześnie wyposzczone szare komórki chłoneły nieznana dotychczas wiedzę jak gąbka, a egzaminy kończące kurs zdałem bez kłopotu. Dodam jeszcze, że wykładowcy – o pokroju zbliżonym do dyrektora Krzywickiego – byli wręcz sympatyczni i mieli dar mówienia ciekawie o dość nudnych sprawach. Mając sporo wolnego czasu, odwiedzałem liczną warszawską rodzinę, znajomych, muzea, jakieś wystawy, byłem kilka razy w teatrze. Powolutku odrabiałem zaległości. Cóż z tego, moja nowa praca ponownie odcinała mnie od tego, co umownie nazywa się ucywilizowanym życiem.

Polegała na pomiarach kilkoma metodami przeróżnych urządzeń mierniczych, poczynając nieomalże od kufli do piwa, a kończąc na olbrzymich, wystających z krajobrazu zbiornikach. Robiliśmy to, co było domeną zlikwidowanej niedawno akcyzy. Większość urządzeń była zlokalizowana w należących do PGR-ów gorzelniach, a ponadto w wytwórniach win i wódek, octowniach i dla urozmaicenia na stacjach benzynowych i w składach hurtowych CPN. Teren działania naszego urzędu w Gdańsku obejmował województwa gdańskie, koszalińskie i szczecińskie, a ja jako wiekiem i stażem najmłodszy z inspektorów obsługiwałem głównie te dalsze województwa. Po najczęściej dwutygodniowej delegacji w teren wracałem na weekend, w poniedziałek rozliczałem się z niej, brałem nową i tak „da capo” i bez „fine”.

W terenie, często w jakimś zapadłym, na końcu świata pegeerze, po wykonaniu pomiarów miałem dużo wolnego czasu. Łowiłem więc ryby, w sezonie zbierałem grzyby, jagody, zioła i orzechy lub – jeżeli było co zwiedzać – zwiedzałem okolicę.

Jeździłem zawsze z pomocnikiem. Był nim Stach Witkowski, starszy już fryzjer i były właściciel najbardziej eleganckiego zakładu w centrum Gdańska, który – zgnębiony domiarami – uniósł się ambicją i zamiast wstąpić do spółdzielni fryzjerskiej, wziął się i w wieku 45 lat się przekwalifikował. Ten pocziwości człowiek cały czas wprowadzał mnie w tajniki swojego zawodu. Robił to widać na tyle skutecznie, że po pewnym czasie łapałem się na tym, że mam już fryzjerskie nawyki. Wcześniej czy później musieliśmy się rozstać. Na miejsce Stacha dostałem niekłopotliwego gołowasa. Wszystkie wolne chwile przesypiał i miał jedną wielką zaletę – w nocy nie chrapał.

W niektórych gorzelniach, gdzie gorzelani w kulturalny sposób zapraszali do wypicia „jednego”, przeważnie nie odmawiałem, a że na tym jednym nigdy się nie kończyło, alkohol, którego dotychczas nigdy nie nadużywałem, zaczął mi coraz bardziej smakować. Nie zwracałem na to początkowo uwagi. Prowadziłem wpraw-

dzie typowo koczownicze życie, ale do wszystkiego można się przecież przyzwyczaić. Praca była bezstresowa, miałem dużo ruchu na świeżym powietrzu, do domu przywoziłem różne zakupione tanio wioskowe produkty. Na dietach można było różnymi metodami dorobić drugą pensję. Jednym słowem, żyć nie umierać. Po roku z drobnych oszczędności zdołałem kupić doskonały składany kajak produkcji NRD, który na rozlicznych spływach i wyprawach wędkarskich służył mi wiernie przez następnych 30 lat. Śmiano się ze mnie długo, że na kajak zarobiłem na własnej d..., i tak w istocie było, bowiem rozliczałem się z urzędem z jazdy sleepingiem pociągami pośpiesznym, a podróżowałem, siedząc na twardej ławce we wlokących się powoli pociągach osobowych, a nawet wąskotorowych.

Pierwszy rok pracy minął niepostrzeżenie. Tymczasem moje delegacje służbowe coraz bardziej przypominały alkoholowe tournée. Nawet jeżeli zamiast gorzelni pomiary wypadały w octowni lub na stacji CPN, to przecież jedynym towarem, którego na sklepowych półkach nigdy nie brakowało, była wódka.

Pewnego razu zawitałem już po raz drugi do pegeerowskiej gorzelni w Smokęcinie w pobliżu Kołobrzegu. Kwaterowaliśmy w wygodnym pokoju gościnnym, a stołowała nas żona gorzelanego. Po obiedzie gorzelany zaprosił na znaną mi już doskonałą nastojkę (nalewkę). Wypiłem jej całe morze i około dziesiątej wieczorem poczułem się nieco zmęczony. Podziękowałem, przeszedłem do pokoju gościnnego i już miałem zanurkować w łóżku, gdy na stoliku nocnym zauważyłem mosiężną popielniczkę w kształcie stylizowanego statkowego kompasu magnetycznego, oczywiście z piękną różą wiatrów. Wcześniej jej nie było – widocznie, widząc, że palę fajkę, ktoś ją dostawił. Długo ją oglądałem obracając w rękach, i zaraz zaczęły mi się tłoczyć w głowie myśli o morzach, portach i statkach. Tej nocy bardzo niespokojnie spałem. Śnił mi się kompas, który urósł do wielkości koła młyńskiego i przygniatał wielkością. W żaden sposób nie mogłem się od niego uwolnić.

Przebudziłem się wcześniej, a że suszyło mnie niesamowicie, postanowiłem zrobić sobie orzeźwiający spacer na niezbyt odległe wzgórza, z których, jak mówił gorzelany, przy dobrej pogodzie widać morze. Istotnie, w małym przesmyku pomiędzy lizjerami odległych lasów połyskiwało w promieniach wschodzącego słońca prawie granatowe pasemko Bałtyku. Przystanąłem jak wryty, a pasemko zaczęło się jakoś barwnie mienić i kłuć w oczy niewidzialnymi igiełkami. Mentalnie otrzeźwiałem.

Kompas w rękę i odległy wprawdzie, ale jakby nie było widok morza jakoś mnie dziwnie pobudził. Pomyślałem sobie, że to widocznie zew morza, i zaraz skarciłem się w myślach za jakieś tam bujanie w obłokach. W pracy trochę mi przeszło, niemniej, gdy ją kończyłem, coś mnie tknęło, aby sprawdzić, jaki kurs wskazuje pozostawiony w przypadkowym położeniu kompas. Ot, tak, powrócić sobie, tylko nie z fusów lub dłoni, ale z kompasu. Podróżowałem zawsze z mapą podległych urzędowi terenów i za jej pomocą oraz liniału ustaliłem ponad wszelką wątpliwość, że na kursie leży dokładnie Szczecin. Przed wyjazdem ze Smokęcina

jeszcze raz wybrałem się na wzgórze, aby rzucić okiem na morze. Wróciłem niepokieszony, bo na lekko przymglonym horyzoncie nie było nic widać.

Po Smokęcinie zachwiała się moja wewnętrzna równowaga i ciągle białem się z myślami. Z jednej strony wracały nierealne dziecinne plany o podboju londonowskich mórz południowych i wizja mojej tratwy przepływającej obok słonecznych atoli z czekoladowoskórymi Malajkami topless, w girlandach kwiatów. Z drugiej strony czułem, jak coraz bardziej perfidnie zniewalał mnie alkohol. Nie szkodził zdrowiu, smakował, wprowadzał w dobry nastrój, ułatwiał kontakty międzyludzkie i przygodne przyjaźnie – jednym słowem, same pozytywy. Na szczęście stać mnie było jeszcze czasami na trzeźwą ocenę sytuacji. Skończyłem właśnie 25 lat, niczego się nie dorobiłem, niewiele w życiu osiągnąłem, nie widziałem przed sobą żadnych perspektyw. Należało coś przedsięwziąć, coś zmienić, w ogóle cokolwiek robić – ale jak? Tymczasem moja własna, wydawało mi się jeszcze nie tak dawno, znaczna siła przebicia osłabła albo raczej została wypłukana przez alkohol.

Późną jesienią i częściowo zimą trwała jeszcze kampania gorzelnicza. Czekając na jej zakończenie, działałem najpierw w CPN, a następnie w laboratoriach pomiarowych przy fabryce gazomierzy w Malborku i zakładach liczników elektrycznych w Tczewie. Bywałem częściej w domu, a i ilość okazji do wypitki radykalnie zmalała. Wczesną wiosną 1955 roku nasz urząd rozpoczął legalizację wielkich zbiorników spirytusowych w porcie szczecińskim. Już sama praca na terenie nieznanego zupełnie portu podniecała moją wyobraźnię, miałem też w Szczecinie kilku kolegów z wojska, a w ogóle coś mnie tam ciągnęło. Dlatego stawałem na głowie, aby dostać się do jadącej tam dość hermetycznej czteroosobowej ekipy pomiarowej. Nie dostałem się, ale dzień lub dwa później wezwał mnie dyrektor Krzywicki i zakłopotany powiedział, że bardzo mu przykro, ale musi mnie znowu wysłać daleko na kilka dni. Od razu domyśliłem się, że chodzi o wyjazd Szczecina, gdyż jak się okazało, jeden z członków ekipy zachorował

Jechałem do Szczecina z bijącym sercem, wspominając, jak pięć lat temu przekazywałem tamtejszemu GAL-owi parowce „Narocz” i „Gopło”. Dodam, że tętniące jeszcze wówczas życiem miasto pozostawiło po sobie całkiem miłe wrażenie.

Po latach miasto jakby nieco zapyziało, ale przecież przedtem byłem w maju, a teraz był przełom lutego i marca. Natomiast widok ze zbiorników usytuowanych przy ulicy Hryniewieckiego i dominujących wysokością w samym środku portu był niepowtarzalny. Przy pięknej słonecznej pogodzie ze szczytu najwyższego zbiornika cały port leżał u moich stóp i widziałem, jak tętni życiem. Nie zdawałem sobie zupełnie sprawy, że już niedługo powiązę się z nim na tyle dziesiątków lat, do schyłku swojego życia zawodowego. Tak przeżywałem widok portu, że nawet nie bardzo pamiętam, w jaki sposób mierzyliśmy ogromniaste zbiorniki. Pamiętam natomiast, że zaraz pierwszego dnia odwiedziłem kilku kolegów. Pierwszy z nich, Wojtek Milke z PŻM, już na samym wstępie zapytał: „Janek, od lipca potrzebujemy operatora na jedną z naszych linii regularnych, znasz port i statki,

może przeniesiesz się do Szczecina?”. Na to pytanie moja odpowiedź mogła być tylko pozytywna.

Łaskawy los sprawił, że do lipca jeszcze dwa razy po kilka dni legalizowałem zupełnie już beznamiętnie urzędnika w Szczecińskiej Fabryce Wódek przy ulicy Jagiellońskiej. Poznałem wówczas swojego przyszłego szefa Andrzeja Zawadzkiego, dzielnego oficera AK z powstania warszawskiego i notabene ojca Magdy, znanej aktorki, która wówczas jeszcze chodziła do podstawówki albo tak dziecinnie wyglądała. Następnie złożyłem w PZM podanie i w wolnych chwilach zapoznawałem się z miastem. W czerwcu dostałem pismo z terminem stawienia się do pracy. Zaraz poczułem, że duchem i jedną nogą jestem już na stałe w Szczecinie.

U SZCZECIŃSKIEGO ARMATORA

Na przestrzeni ostatnich pięciu lat moje związki z domem rodzinnym i Wybrzeżem Wschodnim stały się dość luźne. Wynikało to ze służby wojskowej i pracy w terenie. Mimo to, wyjeżdżając do Szczecina pod koniec sierpnia 1955 roku, zdawałem sobie sprawę, że w wieku 25 lat zaczynam zupełnie nowy i samodzielny etap życia, w nowym środowisku i miejscu pracy. Pozostawiam natomiast za sobą nie tylko dom rodzinny, ale również przyjaźnie, znajomości, jak również port gdyński, z którym się przecież tak bardzo zżyłem

Mama pobłogosławiła mnie na drogę i zaopatrzyła w „wyprawkę” na przyszłe gospodarstwo. Były to poduszka i koc, komplet pościeli i sztućców i bodajże kilka ręczników. Żegnałem się z rodzicami i rodzeństwem, nadrabiając miną i z przekonaniem, że jakkolwiek wyjeżdżam już na stałe, to nie tylko w myślach będę często do rodzinnych pieleszy powracać. Nawet dzisiaj, mimo że rodzice już od dawną nie żyją, jadąc na Wybrzeże Wschodnie, nie tylko myślę, ale i mówię, że wyjeżdżam „do domu”. Świadczy to o tym, że stare sentymenty zakodowały się trwale.

W Szczecinie zamieszkałem w pokoju sublokatorskim z moim kolegą z wojska Wojtkiem Milke na Jedności Narodowej pod numerem 22. Był to właściwie pępek miasta i stamtąd wszędzie było blisko. Właścicielem mieszkania był pan Gorczyca. Po miesiącu przenieśliśmy się na Pogodno, też na sublokatorkę, do znajomej Wojtka Krystyny Gąsiorowskiej-Wyrąbkiewicz, przezywanej przez Wojtka „Polesia czarem”, jako że jej rodzice mieli tam majątek ziemski, w którym się urodziła.

Z sublokatorki na Jedności Narodowej wynikła ciągnąca się latami sprawa, którą z uwagi na kuriozalność muszę opisać. W 1957 roku, a więc po dwóch latach od wyprowadzenia się od pana Gorzycy, zostałem wezwany do prokuratury w sprawie nic niemówiącego mi jakiegoś Kaczmarka. Najpierw dowiedziałem się, że będę przesłuchiwany w charakterze świadka, i zostałem pouczony, co mi grozi, jeżeli nie zeznam prawdy. Następnie prokurator wyciągnął z szuflady kryminalne wielkoformatowe zdjęcia (oba profile i en face) jakiegoś zarośniętego oprycha z zapytaniem, co mnie z nim łączy. Myśląc intensywnie, starałem się dopasować zdjęcia do kogoś znanego mi z wojska, pracy i już nie wiem skąd. Po dłuższym namyśle powiedziałem, że osobnika nie znam i nigdy nie widziałem. Prokurator aż podskoczył na krześle i, krzycząc, zaczął grozić mi aresztem za fałszywe zeznania, a przy okazji wygadał się, że Kaczmarka musiałem znać, bo przecież w 1954 roku na Jedności Narodowej w jednym lokalu z nim mieszkalem. Domyślając się, że to jakaś pomyłka, uspokoiłem się i dałem się prokuratorowi wykrzyczeć, a następnie wypisać dwustronicowy protokół przesłuchania, mimo że pytał mnie jedynie o dane personalne. Po przeczytaniu protokołu oświadczyłem, że go nie podpiszę, bo Kaczmarek mieszkał na Jedności do 1954, a ja dopiero od 1955 roku, na potwierdzenie czego pokazałem dowód osobisty z datami zameldowania i wymeldo-

wania. Błady z wściekłości i klnący na biuro ewidencji ludności prokurator napisał drugi protokół, a ten bez słowa podpisałem. Rozstaliśmy się również bez słowa.

Mniej więcej dwa lata później zostałem bez podania powodu wezwany do komisariatu MO, któremu terenowo podlegałem. Idąc, zastanawiałem się, co też milicja ode mnie może chcieć. Żyłem wszak bogobojnie i żadnych swoich wykroczeń, ani tym bardziej przestępstw, nie mogłem sobie przypomnieć. Na komisariacie jakiś pocziwie wyglądający sierżant przywitał mnie, wyciągając z szuflady znane mi już kryminalne fotosy Kaczmarka. Zanim jednak zdążył zadać mi pytanie, wyjaśniłem, na czym polegała istota pomyłki. Biedny sierżant nie bardzo mógł sobie poradzić z napisaniem protokołu przesłuchania. Zaproponowałem mu pomoc, na co zgodził się skwapliwie, więc podyktowałem treść. Chyba z wdzięczności za podyktowanie zostałem przeproszony, a nawet, mimo że droga była prosta, grzecznie odprowadzony do samych drzwi wyjściowych.

W 1961 roku, gdy właśnie wróciłem z denerwującej rozmowy w ubeckiej „dziupli” (mowa o nich będzie nieco później), zastałem na biurku kartkę, że jestem wzywany do mieszczącej się po sąsiedzku Komendy Wojewódzkiej MO. Ktoś, kto przyjął stamtąd telefon, powiedział tylko, że oczekuje mnie tam pilnie jakiś prokurator z Poznania. Sprawa zapowiadała się co najmniej tajemniczo, a ja, wyznając zasadę „Co masz zrobić jutro, zrób dziś, a co masz zjeść dziś, zjedz jutro”, zrezygnowany powlokłem się zaraz do sąsiadów (tak nazywaliśmy położony po drugiej stronie ulicy gmach KW MO). Tam, gdy rzeczony prokurator bez słowa wyciągnął z szuflady znane mi dobrze Kaczmarkowe fotosy, puściły mi nerwy i ogarnął mnie spazmatyczny śmiech. Poznańskiego prokuratora na moment zatkało, po czym poderwał się i tłukąc pięścią w biurko zaczął mi ubliżać i grozić aresztem. Nie pozostałem mu dłużny i przez kilka chwil przekrzykiwaliśmy się tak, że pilnujący piętra człowiek z pepeszą zajrzał do pokoju z pytaniem, czy czegoś nie potrzeba. Gdy obaj ochłonęliśmy, złożyłem stosowne oświadczenie, podtykając prokuratorowi dowód osobisty z datą zameldowania. Poznański Sherlock Holmes po zobaczeniu jej wyglądał na autentycznie załamanego.

Musiałem mieć jednak pecha, bo kilka dni później usłyszałem w słuchawce głos nieznanego mi plutonowego z portowego komisariatu MO, który oświadczył, że ma na biurku moją teczkę ze służbowymi dokumentami, którą wczoraj wieczorem po pijanemu zgubiłem przy pętli tramwajowej na Basenie Górniczym. Miałem się po nią zgłosić wraz z moim dyrektorem. Gdy mu zadałem pytanie, skąd wie, że to moja teczka, odczytał treść wpiętej na wierzchu teczki notatki służbowej według rozdzielnika, którą istotnie podpisałem kilka dni wcześniej. Bzdurność przypisywania mi zguby tak mnie rozweseliła, że postanowiłem sobie nieco z plutonowego zakpić i dać mu nauczkę. Bez trudu namówiłem go, aby sam do dyrektora zadzwonił, twierdząc, że mnie dyrektor na pewno nie posłucha. Ledwo zdążyłem znaleźć w swoich aktach pokwitowaną kopię pechowej notatki, a już sekretarka wzywała mnie pilnie do dyrektora naczelnego PŻM Witolda Małeckiego, postrachu nawet starych wilków morskich, który tylko czekał, aby „przejechać” się po którymś ze swoich 7000 podwładnych. Ponieważ na mnie – Bogu ducha winnego – to mu się

nie udało, za pośrednictwem komendanta wojewódzkiego MO „przejechał się” po plutonowym i już bez jego pośrednictwa na właścicielu teczek z pionu technicznego PŻM.

Ja tylko dopiąłem swego, bo pół godziny później spocony plutonowy z nietęgą miną i teczką w ręku meldował się w gabinecie naczelnego. Te dla postronnych osób wesołe, acz autentyczne historyjki kosztowały mnie ongiś sporo nerwów przy i tak nerwowej na co dzień pracy.

Wracam jednak do przyjazdu do Szczecina, bo już następnego dnia o 7.30 w siedzibie PŻM przy ul. Małopolskiej zasiadłem za biurkiem jako operator linii skandynawskich. Biurko było „ciepłe”, bo poprzedniego dnia siedział jeszcze za nim mój kolega z WSHM, który wyjechał właśnie na trzymiesięczną praktykę do bratniej firmy GAL (Gdynia-America Lines) w Londynie. Może nie dosłownie, ale „przesiedziałem” za różnymi biurkami u tego największego armatora polskiego nieco ponad 17 lat, poświęcając mu swój najbardziej efektywny okres pracy zawodowej. W pierwszym dniu pracy wchodziła właśnie do Szczecina „Nysa”, jeden z trzech podległych mi eksploatacyjnie statków. Wraz z siostrzaną „Pilicą” obsługiwały linię do Kopenhagi i Malmö. Trzeci ze statków, „Noteć”, obsługiwał linię do Oslo. Zaraz pojechałem do portu na „Nysę” i od razu poczułem się jak ryba w wodzie. Moja dotychczasowa pięcioletnia praktyka portowo-morska nie poszła jednak na marne. Natomiast w biurze wpadłem od razu w wir czynności niezupełnie mi znanych, których musiałem się po prostu od nowa nauczyć. Wszystko było pilne, wszystko wymagało dobrej znajomości języka angielskiego, którą chyba wybiła mi nieco z głowy służba wojskowa oraz wypłukało nadużywanie produktów gorzelniczych. Trafiłem jednak na uczynnych kolegów, którzy mimo nawalu własnych obowiązków wszystko chętnie wyjaśniali i niejednokrotnie wybawili mnie od kilku służbowych wpadek.

Najwięcej jednak dokuczał mi wówczas hałas w pracy. W średniej wielkości pokoju siedziało nas sześciu, wszyscy byli operatorami statków, z których co najmniej jeden, a czasami i czterech naraz rozmawiało przez telefony, bo tyle ich u nas było. Część rozmów to były połączenia ze statkami przez Szczecin lub Wito-wo Radio i zwykle trzeba było krzyczeć do słuchawki. Stojący w kącie dalekopis stukotał bez przerwy jak lekki karabin maszynowy. Do tego przemieszczał się nieustannie tłum różnej maści interesantów i wszyscy palili papierosy (ja tylko jeden fajkę). W takiej atmosferze po kilku dniach zupełnie otepiałem i miałem w głowie jeden wielki kociokwik. Na szczęście ciągłe powtarzanie powiedzenia „Do wszystkiego się można przyzwyczaić, rzekł węgorz, smażąc się na patelni” jakoś powoli pomogło mi przywyknąć do tego, co mnie otaczało. Relaksowałem się później błogo w porcie na moich statkach, z tym że z braku czasu niezbyt często mogłem sobie na taki luksus pozwalać.

W początkowym okresie, aby sprostać wszystkim swoim powinnościom, często przesiadywałem w pracy po godzinach. Musiałem się też podciągnąć w angielskim. O kursach językowych nikomu się wówczas nie śniło i pozostawało jedynie pobieranie kosztownych korepetycji. Przydało się to nie tylko w pracy, bo po

zdaniu przed zakładową komisją egzaminów, najpierw z francuskiego, a następnie angielskiego, otrzymywałem dodatki językowe, co odrobinę powiększało moje raczej mizerne pobory.

Zaabsorbowany pracą nie zdołałem jeszcze nawiązać trwalszych stosunków towarzyskich i aby coś robić z wolnym czasem, zaangażowałem się w działalność istniejącego przy PŻM klubu żeglarskiego. Kontynuowałem w ten sposób to, co robiłem pod koniec lat czterdziestych w AKM (Akademicki Klub Morski) w Gdańsku. Były to czasy, w których wyjście „Farysa” – naszego flagowego jachtu – na Zalew Szczeciński było w zakresie formalności bardziej skomplikowane niż dzisiejsze rejsy dookoła świata. Pływaliśmy zwykle na Jeziorze Dąbskim, ale i tam doświadczałem wielu niezapomnianych żeglarskich chwil.

Nadszedł 1956 rok. Najpierw miały miejsce wypadki poznańskie, a później był polsko-węgierski październik. Właśnie podczas najgorętszych październikowych dni, nic zresztą o nich nie wiedząc, składaliśmy jachtem wizytę w Rostocku na zaproszenie NRD-owskiego armatora Deutsche Seerederei. W drodze powrotnej w Zatoce Greiswaldzkiej „połamał” nas dosyć silny jesienny sztorm. Po zacamowaniu w Świnoujściu dochodziliśmy powoli do siebie. Ponieważ na prośbę załogi pełniłem funkcję kucharza, udałem się niezwłocznie na zakupy, jako że przez ostatnie dwa dni na jachcie dysponowaliśmy jedynie dżemem truskawkowym i resztkami spirytusu. Z przyzwyczajenia kupiłem świeżą gazetę. Ktoś, kto ją zaczął czytać, zawołał: „Janek, skąd wytrzasnąłeś taką bibułę!”. Okazało się, że podczas naszej tygodniowej nieobecności tyle się w kraju zmieniło. Niezwłocznie popłynęliśmy do Szczecina. Prosto z jachtu przesiadłem się na autokar PŻM wiozący manifestantów na słynny wiec gospodarki morskiej w gdyńskiej PSM. Przypomnę, że na tym wiecu „wybrano” prof. Stanisława Darskiego na ministra żeglugi, uchwalono usunięcie oficerów kulturalno-oświatowych, czyli po prostu politruków na statkach, i przywrócenie prawa pływania tym absolwentom szkół morskich i innym marynarzom, których UB ze względów politycznych posłało na zieloną trawkę. I jakkolwiek październikowa odwilż okazała się krótkotrwała i wiele spraw powróciło do norm z czasów stalinowskich, to na gruncie floty część procesu odnowy stała się już nieodwracalna.

Do Rostocku popłynęliśmy wypożyczonym od szczecińskiego Jachtklubu AZS pełnomorskim jachtem „Witeź”, w którego załodze było kilka żeglarzy i żeglarzy z tego klubu. Przypadliśmy sobie bardzo do gustu. Kilka dni po powrocie wszyscy przyszli do mnie z informacją, że podjęli uchwałę o moim natychmiastowym przejściu do AZS. Odpowiedziałem, że właśnie wybierałem się do nich w sprawie przeniesienia, tyle że oni mnie ubiegli. Kilka następnych lat pływałem w barwach AZS, przez pewien czas byłem w zarządzie klubu, pełniłem funkcję skarbnika i na tyle, na ile pozwalał mi czas, uczestniczyłem w pełnomorskich rejsach i regatach. Poznałem wtedy ciekawych ludzi i nawiązałem trwające do dziś przyjaźnie, między innymi ze słynnym „Ludojadem” – Lubomirem Mączką i kilku innymi.

Z upływem lat czasu na żeglowanie ciągle ubywało. Osiągnąłem już wiek chrystusowy i wypadało się ustatkować, więc założyłem rodzinę. Nie bez namo-

wy żony postanowiłem dokończyć studia i uzyskać magisterkę. Robiłem to na WSE w Sopocie powstałej po zlikwidowanej, wspaniałej niegdyś uczelni – Wyższej Szkole Handlu Morskiego. Przez prawie dwa lata, niezależnie od pracy i nauki, absorbowały mnie częste wyjazdy na uczelnię do Sopotu, gdzie szczęśliwie w domu rodzicielskim miałem miłe „pied-à-terre” włącznie z dogadzaniem Mamy. W mojej nowo założonej rodzinie nie przelewało się, więc żeby nie być gorszym od żony, która jako lekarz dorabiała męczącymi dyżurami nocnymi, chwytałem się różnych kursów, odczytów, zacząłem pisywać do fachowych periodyków, a w końcu podjąłem pracę na póletacie w szczecińskim oddziale Instytutu Morskiego w Gdańsku.

Po pewnym czasie nie miałem wątpliwości, że dobrze zrobiłem, przenosząc się do Szczecina. Praca była i ciekawa, i absorbująca, a jedynym jej mankamentem były właściwie zbyt niskie pobory. Natomiast dynamiczny rozwój przedsiębiorstwa gwarantował niejako możliwości szybkiego awansu. W 1957 roku awansowałem na kierownika sekcji śródziemnomorskiej, dostałem do pomocy asystenta i operowałem już siedmioma dużymi statkami na linii albańskiej i linii Braila (rumuński port dunajski) – Lewant (Aleksandria – Bejrut – Latakia). W 1958 roku przeszedłem kilkumiesięczną praktykę shippingową w firmie agencyjnej Hagbard Dennele w Sztokholmie. Muszę przyznać, że jakkolwiek nie była zbyt atrakcyjna finansowo, to bardzo dużo zyskałem na niej zawodowo. Po powrocie trafiłem na wyjątkowo dynamiczny okres rozwoju przedsiębiorstwa i znowu awansowałem, tym razem na zastępcę kierownika działu linii europejskich. Po roku byłem już kierownikiem tego działu. Kierowałem dziesięcioosobowym zespołem operatorów, eksploatowaliśmy łącznie ponad 30 statków obsługujących 14 linii regularnych. Wtrąć tutaj porównanie. Obecnie największy polski armator liniowy – szczecińska Euroafrica – eksploatuje 12 wprawdzie większych statków, ale tylko na pięciu liniach regularnych.

Jako szef musiałem wiedzieć o każdym statku – gdzie się znajduje, co robi – i dbać o to, aby poszczególne podróże odbywały się zgodnie z ustalonym z góry rozkładem rejsów. Musiałem troszczyć się również, aby podległe mi eksploatacyjnie statki przewoziły jak najwięcej ładunków. Tymczasem sztormy, mgły, w zimie lody, a ponadto strajki w portach i różne awarie wprowadzały nieraz taki zamęt, że konieczne były różne prowizorki i podejmowanie wręcz pokerowych decyzji, nieraz w ciągu jednego połączenia radiowego z kapitanem statku. Zwłaszcza stresujące były nocne rozmowy ze statkami, bo powód, dla którego kapitan decydował się na obudzenie mnie, bywał zwykle bardzo istotny.

W dniu awansu na szefa linii europejskich rozstałem się wreszcie z naszym pełnym hałasu i wiecznie zadymionym „kołchozem” i zasiadłem w sąsiedztwie gabinetu dyrektora eksploatacyjnego i sekretariatu. Nowe, zupełnie już zaciszne lokum dzieliłem z Jankiem Penkallą, kierownikiem działu eksploatacji trampingu, i to okazało się najmiłszym akcentem mojego awansu. Dodam jeszcze, że siedzieliśmy biurko w biurko i mój vis-a-vis był ode mnie o kilkanaście lat starszy, ale reprezentował typ człowieka, z którym nie sposób było się szybko nie zaprzyjaź-

nić. Janek, typowy pyknik, nigdy się nie unosił i nic nie było go w stanie wyprowadzić z równowagi. Tryskał humorem, a jego dobry nastrój był wręcz zaraźliwy dla otoczenia. Janek jeszcze przed wojną pracował w Banku Cukrownictwa i był jego ekspertem na port gdyński, znał biegle język niemiecki i angielski, miał nieganane maniery i nosił się zawsze elegancko.

Mimo że byłem zwykle zagoniony, zauważyłem, że Janek często wyjeżdża do portu na jakieś obce statki. Wracał, przywożąc dobre papierosy, które jako niepalący rozdawał swoim pracownikom, czasami była to butelka markowego alkoholu, którą również przeznaczał do wspólnego użytku. Po powrocie z portu zaraz siadał i pisał na maszynie atesty. Po pewnym czasie zorientowałem się, że jest niezależnym ekspertem Polskiej Izby Handlu Zagranicznego. Cierpiąc na chroniczny brak gotówki, zapytałem Janka, co należy robić, aby zostać ekspertem. Janek podszedł do mojego pytania bardzo rzeczowo i szczegółowo wyjaśnił, na czym polega procedura powoływania ekspertów i jakie mają uprawnienia po powołaniu. Po długiej dyskusji uznał, że mam szansę zostać ekspertem od ustalania pojemności statków, ale ponieważ te sprawy są zmonopolizowane przez PRS (Polski Rejestr Statków), lepiej będzie, jak zacznę od pomiarów zbiorników objętościowych. Byłem po stosownym kursie Głównego Urzędu Miar i Wag w Warszawie i w przedmiocie miałem ponaddwuletnią praktykę, więc istniały realne podstawy do ubiegania się o tytuł eksperta we wspomnianym zakresie. Przyznawaniem statusu eksperta zajmowała się specjalna komisja działająca w centrali PIHZ w Warszawie, po wcześniejszym zaopiniowaniu przez biura terenowe, jakim był Morski Oddział PIHZ w Szczecinie. Po konsultacjach z Jankiem zebrałem konieczne dokumenty i opinie oraz złożyłem wniosek. Sprawa ciągnęła się ponad rok, a jej wynik był dla mnie negatywny. Uzasadnienie brzmiało: „Brak zainteresowania kontrahentów ekspertyzami we wnioskowanym zakresie”. W ten sposób moje pierwsze i już konkretne podejście do uzyskania statusu eksperta spaliło na panewce i nie miałem wątpliwości, że komuś na tym widocznie zależało.

Postanowiłem jednak nie dawać za wygraną i jak tylko pozwolą ku temu okoliczności, ubiegać się o uprawnienia eksperta. Umocniły mnie w tym opowiadania Janka o tym, jak się ekspertom powodziło przed wojną w Polsce i jak się powodzi nadal w całym cywilizowanym świecie. Miałem możliwość przekonać się o tym osobiście, będąc w Antwerpii. Na pokładzie motorowca „Wrocław” czekaliśmy na przyjazd eksperta odbiorców naszego szkła, którego próbna partia znajdowała się w ładowniach statku. Ekspert spóźniał się. W pewnym momencie pan Vermeylen, pracownik agenta, zawołał: „O, już jedzie!”. Widząc wiele samochodów w ruchu, zapytałem, skąd wie, że to on. Na co Vermeylen wyjaśnił, że ekspertów poznaje się w porcie po ekskluzywnych markach samochodów. Istotnie, pod statkiem zatrzymał się srebrzysty porsche, którego cena była jakoby pięciokrotnie wyższa od nowego modelu fordą mojego rozmówcy.

Byłem również przekonany, okazało się, błędnie, że Janek jako ekspert nieźle sobie dorabia i to dorabianie niewiele go absorbuje. Istotny był też wysoki status społeczny ekspertów będących osobami publicznego zaufania.

Wyższe stanowisko oznaczało nieuchronnie zwiększenie kłopotów, a takowe właściwie dopiero teraz na dobre zaczęły się pojawiać. Okazało się, że moje stanowisko jest już w nomenklaturze KW PZPR i musi być obsadzone członkiem partii, do czego w tym czasie mniej lub bardziej delikatnie mnie namawiano. Na obsadzenie nomenklaturowego stanowiska kimś bezpartyjnym konieczna była zgoda KW PZPR po zaopiniowaniu przez KW MO, czyli przez bezpiekę. Dyrektor PŻM, mając, być może, rozeznanie, jaką opinię tam posiadam, posłużył się swojego rodzaju wybiegiem. Mianowicie zostałem zatrudniony na statusie „p.o.” (pełniący obowiązki), co nie wymagało jeszcze akceptacji komitetu, a mnie zapewniało pobory kierownicze w pełnej wysokości. Obecnie młode pokolenie albo nie orientuje się w ogóle, albo posiada mgliste rozeznanie, co kiedyś oznaczało pojęcie „nomenklatura partyjna” – typowy atrybut sowieckiej władzy. Wyjaśnię je, posługując się starym i już z długą siwą brodą kawałem radzieckim. Otóż w Moskwie w epoce Breżniewa dwóch milicjantów znalazło na skwerku miejskim śpiącego delikwenta w stanie wskazującym na nadużycie alkoholu. Delikwent obudzony „delikatnie” kopniakiem przez stróżów porządku publicznego szarpał się i obrzucał ich sowicie „mięsem”. Wtedy jeden z nich zaczął go uspokajać dalszymi kopniakami, natomiast drugi pochylił się tylko nad nim, powąchał i po słowach „koniakom wonia – jet – nużno nomenklaturnyj” szybko zostawili go w spokoju i ulotnili się. Puenta powyższego opowiadanka polega na tym, że na upijanie się koniakiem mogli sobie pozwalać jedynie ludzie, których było na to stać, czyli ci, których partia dopuściła do tzw. koryta. W sowieckiej i naszej peerelowskiej rzeczywistości o objęciu nomenklaturą partyjną nie decydowały ani kwalifikacje zawodowe, ani moralne, liczyły się jedynie zasługi dla partii

Jeszcze w pierwszym roku pracy „ktoś” się dogrzebał w moich aktach, że znam język francuski. I oto pewnego dnia zostałem wezwany do miejskiego komitetu PZPR w Gdyni. Dowiedziałem się tam, że jestem wytypowany jako kandydat do polskiego zespołu rozjemców w Wietnamie, a przybyły z Warszawy przysły szef tego zespołu ma przeprowadzić casting z kilkoma wezwanymi podobnie jak i ja kandydatami. Zaczęło się od testu z języka francuskiego, który wypadł dobrze, później relacjonowałem przebieg służby wojskowej, co wypadło jeszcze lepiej, a szef, widocznie jakiś wojskowy, tyle że ubrany po cywilnemu, był ze mnie wyraźnie zadowolony. Posmutniał, gdy dowiedział się, że jestem bezpartyjny. Później gdzieś długo dzwonił, a gdy zegnaliśmy się, rzekł: „Żałuję, że nie będziemy współpracować, ale w Szczecinie nie chcą was wypuścić”. Nie miałem wątpliwości, że to bezosobowe „nie chcą” pochodzi z tamtejszego Urzędu Bezpieczeństwa przemianowanego po 1956 roku na Służbę Bezpieczeństwa, i liczyłem się z tym, że wcześniej czy później będę mieć z nią do czynienia.

Wszyscy starsi stażem operatorzy eksploatacyjni byli stopniowo przygotowywani do objęcia atrakcyjnych finansowo zagranicznych przedstawicielstw armatora. Wyjazd na zagraniczną placówkę był swoistą formą wyróżnienia i stwarzał perspektywę dalszych awansów. Mnie zaproponowano wstępnie objęcie nieistniejącego jeszcze przedstawicielstwa PŻM w Konakri (Gwinea). Nie emocjonowałem

się tym zbyttnio, zdając sobie sprawę, że moje ziemiańskie pochodzenie i bezpartyjność z pewnością nie pomogą przy wyjeździe na placówkę. Oczywiście nigdzie nie przyznawałem się do swoich „obszarniczych” korzeni, a w ankiecie personalnej zaliczyłem siebie do inteligencji pracującej. Przy zawodzie ojca pisałem konsekwentnie: administrator majątku ziemskiego. Wszystko to było zgodne z prawdą, ponieważ przed wojną z jakichś tam względów nasz Łopiennik został hipotecznie zapisany na Mamę, a Ojciec nim faktycznie zarządzał. Obowiązująca wówczas czterostronicowa ankieta personalna z licznymi podchwytliwymi pytaniami nie uwzględniała zawodu matki, a nawet gdyby uwzględniała, to i tak z pewnością nie napisałbym „obszarniczka”, lecz jedynie stereotypowe „przy mężu”.

„Stopniowe przygotowywanie” do objęcia placówki polegało przede wszystkim na przepuszczeniu delikwenta przez filtry bezpieczeństwa. Objęło to również i mnie. Najpierw wezwał mnie na pogawędkę jakiś wyższej rangi oficer SB o rysach południowca i pięknym tekstylnym nazwisku Perkal. Dowiedziałem się o tym po latach, stojąc kilka miesięcy w kolejce po akumulator. Oczywiście stanie w kolejce polegało tylko na codziennym odczytywaniu listy kolejkowiczów i co pewien czas na całonocnych dyżurach przy drzwiach Polmozbytu. Wspomniany esbek, zapewne już na zasłużonej emeryturze, był właśnie moim bliskim sąsiadem z listy. W pogawędce z Perkalem musiałem widocznie według esbeckich kryteriów wypaść dobrze, bo od tego czasu zaczął mnie „przygotowywać” niejaki Stanisław vel Stanisławski o wyglądzie typowego zupaka z prowincjonalnego garnizonu. Polegało to na tym, że nieregularnie, co pewien czas, byłem telefonicznie wzywany na rozmowy do różnych „dziupli” (zakamuflowane lokale SB). Odbływały się one w godzinach służbowych, co bardzo dezorganizowało mi pracę i miały przebieg standardowy. Najpierw była do wyboru kawa albo herbata i rozmowa o pogodzie, następnie Stanisław, sugerując, że przy muzyce będzie się nam lepiej rozmawiało, włączał radio. Pracę włączającego się równocześnie, dość zdezelowanego magnetofonu słyszeć było wyraźnie mimo muzycznego kamuflażu. Później następowała rozmowa o wszystkim i o niczym, co nie przeszkadzało, żebym po kilku spotkaniach nie zorientował się, że SB zamierza wciągnąć mnie do swojej siatki na agenta i na jakimś etapie będę musiał z pewnością podpisać stosowne zobowiązanie. Obawiając się, że moja zdecydowana odmowa może mieć jakiś negatywny wpływ już nie na wyjazd do Konakri, który sobie odpuściłem, ale na pracę w PŻM, postanowiłem grać na zwłokę. Jak już poprzednio opisywałem, przyparty do muru ujawniłem jako kontrargument swoje pochodzenie, ale w prowadzonej przez Stanisława grze wypadło to w rezultacie na moją niekorzyść. Finał ciągnącego się blisko dwa lata stresującego mnie bardzo „przygotowywania” był niespodziewany. Pewnego pięknego dnia Stanisław wezwał mnie na bardzo pilną i ważną rozmowę. Byłem święcie przekonany, że tym razem zostanę na pewno przypięty pineską do ściany, i żałowałem, że już dawno zdecydowanie nie odmówiłem jakiegokolwiek współpracy z SB. Tego lipcowego dnia był wyjątkowy upał i fatalnie się czułem, widząc Stanisława w cienkiej koszulce – zażądałem okazania legitymacji służbowej, co robił zresztą dość długo sam, bez mojego pytania, widocznie dla nadania rangi rozmowom. Zdębiał i zaczął coś bełkotać, że przecież się dobrze znamy, że

trzeba mieć zaufanie itd. Powiedziałem tylko, że nie dam się dłużej szantażować jakimś bubkowi i zaraz napiszę do komendanta stosowną notatkę.

Nie wiem, jak Stanisław wytłumaczył się swoim szefom, dlaczego nie udało mu się pozyskać obiecującego agenta, ale później przy okazji odwodził mi się długo, czym mógł. Oczywiście diabli wzięli wyjazd do Konakri, później zatrzymano mi paszport służbowy i za granicę w pilnych sprawach służbowych jeździł mój zastępca. Jeszcze później, gdy przez niedopatrzenie jakiegoś esbeka wyjechałem służbowo statkiem na podstawie książeczki żeglarskiej (jako marynarz), odebrano mi i ten dokument. W końcu odebrano mi nawet sportową książeczkę żeglarską, gdy raz po powrocie z jachtowych regat pełnomorskich wobec pięciu swoich pracowników stwierdziłem, że w SB mają bałagan, bo służbowo nie mogę wyjeżdżać za granicę, a sportowo właśnie stamtąd powróciłem. Nie miałem wątpliwości, że któryś ze współpracowników niezwłocznie doniósł na mnie. Zresztą przedsiębiorstwo, a zwłaszcza załogi statków, z uwagi na zagraniczne kontakty było wyjątkowo zinfiltrowane przez bezpiekę, która wśród pracowników miała licznych współpracujących z nią donosicieli.

Pozbawienia mnie stanowiska szefa eksploatacji linii europejskich, które niezadługo po wspomnianych wydarzeniach nastąpiło, nie przypisuję jednak działaniom Stanisława. Trwała wówczas sterowana przez KW PZPR akcja upartyjniania kadr ze szczególnym uwzględnieniem kadr kierowniczych. Wówczas nie pomógł już fortel z p.o. i kilku bezpartyjnych kierowników działów, a wśród nich i ja, musiało się pożegnać ze swoimi biurkami i fotelami. Dla partii poprawa o kilka punktów wskaźnika upartyjnienia była ważniejsza niż „kipisz” na kierowniczych stanowiskach i nieistotne było, że zostali z nich usunięci ludzie, których przedsiębiorstwo od lat sobie na nie przygotowywało.

Po latach, wspominając swoje peżetemowskie perypetie, doszedłem do wniosku, że właściwie powinienem być wdzięczny zarówno Stanisławowi, jak i komuś odpowiedzialnemu za akcję upartyjniania kadr za przysługę, którą, wprawdzie nieświadomie, ale mi wyświadczyli. Do Konakri, gdzie panował wyjątkowo niekorzystny dla Europejczyków klimat, miałem jechać wraz z całą rodziną i chyba dobrze się stało, że do wyjazdu nie doszło. Mój następca wrócił stamtąd w trumnie, podobnie w trumnie wracała żona kolejnego przedstawiciela i wreszcie placówkę zlikwidowano. Gdyby nie pozbawiono mnie stanowiska szefa linii europejskich, nie byłoby „Sztauera z lubelskiej wioski” i kolejnego etapu mojej działalności zawodowej charakteryzującego się daleko idącymi przemianami.

Moje rozstanie z eksploatacją wyglądało następująco. Najpierw niektórzy zyczliwi zaczęli mnie usilnie namawiać do wstąpienia w szeregi PZPR. Miało to według nich oznaczać zupełnie co innego niż zapisanie się do partii i wielu dla świętego spokoju jakoby tak postępowało. Nie widziałem potrzeby tłumaczenia się namawiającym, a namowy potraktowałem jedynie jako lojalne ostrzeżenia. Nie zdziwiłem się wcale, jak pewnego dnia zaproponowano mi napisanie podania o przeniesienie na stanowisko głównego sztauera z zachowaniem dotychczasowego zaszeregowania. Propozycja była z tych nie do odrzucenia, a odmowa mogła

oznaczając tylko pożegnanie się z PŻM. Cóż mogłem robić, usiadłem po raz ostatni za swoim kierowniczym biurkiem i podanie napisałem. Przyznam, że nawet żal mi było nieco mojego dyrektora, któremu przyszło namawiać mnie do napisania podania. Był chyba zobowiązany przez partię do owijania w bawełnę i mimo jego błyskotliwej inteligencji namawianie było stekiem „wiecie – rozumiecie”. Z perspektywy lat wdzięczny jestem tym, którzy wysadzali mnie z siodła. Dzięki nim zdołałem się bez większych trudności szybko przekwalifikować, a to otworzyło przede mną tentujące perspektywy, a między innymi możliwości przejścia do właśnie reaktywowanej PSM. Dodam tylko jako ciekawostkę, że na tydzień przed napisaniem wspomnianego podania zakończyłem akcję przejmowania od PLO w Gdyni siedmiu statków i trzech ostatnich europejskich linii regularnych eksploatowanych dotychczas przez tego oceanicznego armatora. Akcja odbyła się „w biegu”, bez żadnego zakłócenia pracy statków i obsługi linii i stała się wielkim sukcesem organizacyjnym, za który zostałem wyróżniony nagrodą pieniężną. Przeniesienie na inne stanowisko stało się niejako swoistym dodatkiem do nagrody.

Stanowisko głównego sztauera, sam nie wiem, dlaczego, nie było objęte partyjną nomenklaturą. Wynikało to zapewne stąd, że zostało nie tak dawno powołane i w założeniach było samodzielne, a więc niekierownicze. Przejmowałem je od wspaniałego człowieka i starego portowca Czesia Śniecia, bohaterskiego lotnika myśliwskiego z 307. Dywizjonu RAF. Zestrzelony nad Francją, uniknął niewoli i przez Hiszpanię przedostał się do Anglii. Za ten czyn został odznaczony Krzyżem Virtuti Militari. W porcie wszyscy go znali, szanowali, lubili i przeważnie byli z nim na „ty”. Zawdzięczam mu wiele, a przede wszystkim to, że mnie do portu „wprowadził”. Polegało to na tym, że przez kilka dni oprowadzał mnie po wszystkich portowych biurach i przedstawiał ważnym i mniej ważnym portowcom jako swojego kolegę, przyjaciela i doskonałego fachowca, mówiąc, że mają mnie traktować tak samo jak jego. Później, już w cztery oczy, charakteryzował sylwetkę każdego z poznanych, ze wskazaniem, czego po kim mogę się spodziewać i na co liczyć. Bardzo mi się to przydało w pracy, byłem wszędzie mile witany i w miarę możliwości dobrze załatwiany – świadczyło to o tym, że wypowiedzi Czesia nie były gołosłowne, a wśród portowców cieszył się wielkim mirem.

Mój statutowy zakres czynności okazał się wybitnie ogólnikowy i w rezultacie byłem sam sobie sterem, żeglarzem, okrętem. Postanowiłem, że zamiast siedzieć za biurkiem i zdalnie kierować sprawami sztauerskimi, muszę być na statkach wszechobecny. Będę nie tylko kontrolować prawidłowość prac sztauerskich, ale gdy zajdzie potrzeba, postaram się doradzać, instruować i uczyć, a w końcu wymagać.

Remanent mojej wiedzy sztaurskiej, przeprowadzony na samym wstępie, wypadł niestety dość mizernie. Co prawda w zakresie teorii wysłuchałem uczciwie wszystkich wykładów niewątpliwego autorytetu w zakresie sztaurki – prof. Józefa Kunerta. Przypomniałem sobie, że żadnego nie opuściłem, nawet jak trzeba było iść na nie wprost z nocnej zmiany w porcie. Tak, ale to było 15 lat temu, a przez te lata wiele się w żegludze zmieniło. W praktycznych aspektach sztauwania mia-

łem dobre podstawy jeszcze z gdyńskiego portu dzięki nieocenionemu Wojciechowi Kulasowi. Ponadto zawsze miałem otwarte oczy na to, co się w sztauerce dzieje. A działa się wiele, wystarczy wspomnieć mechanizację przeładunków, jednostki ładunkowe i rewolucję kontenerową, porównywalną z wprowadzeniem na statki maszyny parowej. Jak jednak ta skromna wiedza wypadnie w konfrontacji z wiedzą, a zwłaszcza z praktyką, starych wilków morskich, którzy sztauowali jeszcze statki wychodzące w atlantyckie konwoje podczas ostatniej wojny? Do tych ostatnich po prostu zwracałem się o porady i nic mi to nie ujmowało. Wiedziałem natomiast, że jeżeli wobec kontrolowanych wykażę się sztauerską ignorancją, to raz na zawsze stracę twarz i zamiast głównym sztauerem zostanę głównym gryziopiórkim. Dlatego musiałem uczciwie przeorać wszystkie dostępne, głównie obcojęzyczne podręczniki i śledzić na bieżąco czasopiśmiennictwo fachowe. Najbardziej namęczyłem się nad dwoma podręcznikami radzieckimi, których jedyną zaletą było to, że powielały wiedzę z aktualnie nieosiągalnych u nas prac angielskojęzycznych. Ponadto w porcie, na statkach, musiałem się wyjątkowo pilnować, aby w sprawach nie tylko sztauownia, ale również wiedzy okrętowej, nie popełnić gafy.

Przyznam się szczerze, że dzięki takim ludziom jak Wojciech Kulas, profesor Kunert, Janek Penkalla i Czesio Śniec poczułem się dość szybko mocno zarówno w sztauerskiej codzienności, jak i w problemach. Ze swej strony nie zasypiałem gruszek w popiele i pchałem się wręcz, gdzie się dało, do różnych lokalnych i ogólnokrajowych podkomisji, komisji, grup roboczych, grup ekspertów, zespołów naukowych itp., pisałem artykuły do prasy fachowej, uczestniczyłem w sympozjach, konferencjach i naradach. Po prostu starałem się trzymać rękę na pulsie wszystkiego, co już raczej pośrednio niż bezpośrednio miało ze sztauowaniem cokolwiek wspólnego. Przy okazji poznawałem wielu ludzi, a z moim starszym wiekowo i zawodowo odpowiednikiem w PLO Egonem Śliwińskim z Gdyni serdecznie przyjaźniliśmy się i, jak to Egon mawiał, „trzymaliśmy wspólny front”. W rezultacie po pewnym czasie z satysfakcją stwierdziłem, że w środowisku już coś znaczę. A to PSM zaproponowała mi wykłady w ramach godzin zleconych, a PIHZ zorganizowanie kursu sztauerskiego, a to Ministerstwo Żeglugi wytypowało mnie na eksperta przy grupie roboczej udającej się na rozmowy do Czechosłowacji, a to znowu Instytut Morski w Gdańsku zaprosił mnie do udziału w jakimś programie badawczym.

A w pracy codziennej, nie powiem, że bezproblemowej, szybko zbliżałem się do czasu założenia „sztauerskiego pasa i ostróg”. Dopomogły mi w tym statki Uniafriki obsługujące linię do portów Afryki Zachodniej. W tamtych latach nowo powstałe państwa afrykańskie mniej lub więcej rozsądnie przejadały kredyty uzyskane właśnie od światowego kapitału, kupując, co się da, między innymi w Polsce i w innych demoludach, poczynając od skarpetek i soli, a kończąc na kompletnych, oczywiście zdemontowanych do transportu zakładów przemysłowych, a w Związku Radzieckim nawet pługi śnieżne, które jeden z naszych kapitanów wypatrzył w Abidżanie, gdzie ostatni śnieg padał być może w okresie lodowco-

wym. Wszystko to, czyli przysłowiowy szwarc, mydło i powidło, musieliśmy później ładować bezpiecznie na nasze statki, oczywiście maksymalnie wykorzystując ich możliwości przewozowe. Oczekujące na statek ładunki szczelnie wypełniały place i magazyny na nabrzeżu „Ewa”. Po wyjściu statku pustoszało i dopiero po pewnym czasie przestałem się dziwić, w jaki sposób to wszystko zmieściło się w ładowniach pozornie niewielkiego statku. A mieściło się dzięki prawidłowemu rozmieszczeniu i zasztauowaniu tego szwarcu, mydła i powidła. Statki zachodziły w jednym rejsie do kilkunastu portów, w większości z nich coś wyładowały i doładowały, dlatego sztauerskich łamigłówek było co niemiara. Na przykład do dalszego portu przeznaczone były ozdoby choinkowe (kruche bombki szklane) w kartonach, a do bliższego traktory. Wbrew logice trzeba było umieścić traktory na bombkach a dzięki właściwemu zasztauowaniu żadna bombka nie miała prawa ulec uszkodzeniu. W drodze powrotnej statki Uniafriki przywoziły to wszystko, co rodziła afrykańska ziemia, a więc ziarno kakaowe, orzeszki ziemne (arachidy), koprę (pokruszone łupiny orzechów kokosowych), poza tym kłocę egzotycznych drzew i niewiele więcej. Problemów sztauerskich przy ich wyładunku właściwie nie było, występowała natomiast znaczna szkodowość, głównie ziarna kakaowego, a że najczęstszą tego przyczyną była nieprawidłowa sztauerka i brak ostrożności w trakcie przewozu morskiego, to i mnie te sprawy dotyczyły.

Statki Uniafriki zajmowały trzy czwarte mojego efektywnego czasu pracy, a pozostałe – w ilości trzykrotnie większej od afrykańskich, ale znacznie mniejsze – też przeładowywały w porcie i wymagały mojej kontroli, ale skala występujących na nich problemów sztauerskich była niepomiaralnie mniejsza, a tym samym mniej absorbująca.

Uniafrica była porozumieniem armatorów obsługujących wspólnie linię do portów Afryki Zachodniej. Partnerem PŻM był armator wschodnioniemiecki DSR (Deutsche Seerederei z Rostocku), a jego statki, może nie tak często jak nasze, zachodziły również do Szczecina. DSR miał w Szczecinie swojego przedstawiciela, którego biuro mieściło się w gmachu PŻM. Pewnego dnia wspomniany przedstawiciel Dieter Langschwager zaprosił mnie do biura na kawę i sznapsa i prosto z mostu rzekł: „Polscy koledzy z Uniafriki bardzo chwalą sobie współpracę z panem, czy nie chciałby pan wziąć również pod opiekę sztauerską zachodzące do Szczecina statki DSR – oczywiście za odpowiednim wynagrodzeniem”.

Propozycja Langschwagera bardzo mnie zafrapowała. Na nabrzeżu „Ewa”, gdzie bazowały statki DSR, bywałem i tak prawie codziennie, przewożone ładunki niewiele różniły się od tych, z którymi miałem do czynienia na naszych statkach. Problemy sztauerskie były więc zbliżone, a statki jak statki, tylko nieco mniejsze od naszych. Znakiem zapytania były jedynie enerdowskie załogi, ich wiedza, praktyka oraz podejście do pracy. Reprezentowanie interesów zagranicznego armatora łechtало na pewno moje ambicje zawodowe, a dopisanie do stażu pracy tego rodzaju działalności promowało mnie profesjonalnie. Ponadto w przyszłości mogło być przydatne przy ubieganiu się o uprawnienia eksperta. Należało jednak mierzyć siły na zamiary, bowiem urodziła się córa i więcej czasu musiałem poświęcać ro-

dzinie. W rezultacie nie miałbym nic przeciwko temu, żeby moje doby były o parę godzin dłuższe.

Odpowiedziałem Langschwagerowi wymijająco, że propozycją jestem zasadniczo zainteresowany, ale ze względów czasowych musiałbym zrezygnować z pół-etatu w Instytucie Morskim. Zrobię to tylko wówczas, gdy DSR zaproponuje mi korzystniejsze warunki płacowe niż te, które zapewniał instytut. Problem tkwił jednak nie w wysokości proponowanego wynagrodzenia, które mnie satysfakcjonowało, lecz w trybie płatności. Langschwager nie dysponował złotówkami, a z jakichś tam względów formalnych nie mogłem w kraju pobierać marek, nawet tych enerdowskich. Sprawa ciągnęła się kilka miesięcy i dopiero w trakcie okresowego posiedzenia zarządu Uniafriki uzgodniono, że moje pobory zostaną włączone do kosztów utrzymania przedstawicielstwa DSR w Szczecinie, które zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami ponosił PŻM.

2 lutego 1965 roku wchodziłem na motorowiec „Elbe” – pierwszy statek DSR objęty moim sztauerskim nadzorem. Wcześniej otrzymałem od Langschwagera dość ogólnikowy zakres czynności oraz kopię okólnika na mój temat do kapitanów statków przeładowujących w porcie szczecińskim, który określał zakres moich kontrolno-doradczych kompetencji.

Dosyć szybko zorientowałem się, że enerdowskie załogi reprezentują wysoki poziom zawodowy, dobrze sobie radzą z problemami sztauerskimi, a ich troska o przeładowywane i przewożone ładunki nie budzi zastrzeżeń. Do Rostocku nie było wprawdzie zbyt daleko, ale rodziny załóg niemieckich do Szczecina nie docierały i na statkach nie wyczuwało się zupełnie rozluźnienia dyscypliny charakterystycznego dla portu macierzystego. Ogólnie na statkach w rozsądnym wymiarze utrzymywany był porządek, a nie jakiś bezmyślny „Ordnung”.

Interesowały mnie panujące pośród niemieckich załóg stosunki oraz stopień upartyjnienia. Wbrew przypuszczeniom władztwo partii było w porównaniu ze statkami innych demoludów mniej widoczne, a słowo „Genose” używane było z rzadka i w trybie nienadwerężającym moich uszów. Nie odczuwałem natomiast, że na statkach enerdowskich przebywam na „pływających twierdzach STASI”, bo tak były one wówczas określane na Zachodzie. Widocznie właśnie dlatego władztwo partii nie było tak wyczuwalne, bo nad nim dominowało władztwo jeszcze potężniejsze.

Być może moje odczucia były zbyt subiektywne, zwłaszcza że nigdy nie starałem się do członków załóg enerdowskich zbliżyć, unikałem rozmów innych niż na tematy służbowe i z zasady odmawiałem wypicia proponowanych mi sznapsów lub piwa. Oni również byli chyba regulaminowo zamknięci w sobie i nigdy nie szukali zbliżenia ze mną.

Flota DSR – jedynego enerdowskiego, oczywiście państwowego armatora – była wyjątkowo młoda, a załogi z kapitanami włącznie wręcz młodzieżowe. Nie widywało się w ogóle ludzi starszych, nawet tacy powyżej czterdziestki należeli do rzadkości. Dlatego na jednym ze statków rzucił mi się od razu w oczy liczący sobie zapewne około sześćdziesiątki kapitan o nienagannych manierach, sprę-

zystych mimo wieku ruchach oraz szlachetnych rysach twarzy. Prosiłem go, aby w Cotonu (port afrykański) zwrócił uwagę na wyładunek jakichś wyjątkowo delikatnych urządzeń. Ten zaś spojrzał jakoś tak smutno na mnie i odparł, że oczywiście przekaże to na pewno swemu następcy. Dopiero później dowiedziałem się od Langschwagera, że w DSR mają kilku grafów z byłej Kriegsmarine. Zatrudniano ich w okresie urlopowym na zastępstwa, ale tylko w obrębie Bałtyku i pomiędzy portami demoludów.

Wbrew wcześniejszym obawom statki DSR były dla mnie, praktycznie biorąc, bezproblemowe i zupełnie nieabsorbujące. Żeby w ogóle coś na ich rzecz zdziałać i czymś się wykazać, występowałem w charakterze „straży pożarnej” przy eliminowaniu niekoniecznie sztauerskich konfliktów, jakie od czasu do czasu występowały przy współpracy załóg z portem i z innymi kontrahentami. Kilka z nich udało mi się zażegnać ku zadowoleniu zainteresowanych stron. Zyskałem w ten sposób uznanie Langschwagera i enerdowskich załóg statków.

Doradztwo sztauerskie stało się z pewnością jednym z koronnych argumentów przy planowanym wystąpieniu o ustanowienie mnie ekspertem, natomiast doświadczenia z pracy na statkach DSR przydały się niespodziewanie kilkanaście lat później, gdy byłem już docentem WSM i współpracowałem z Ingenieurhochschule für Seefahrt w Warnemünde-Wustrow. Prowadziłem tam serię wykładów w języku angielskim, a wiedząc od kolegów, że są one ponadobowiązkowe i sala wykładowa zwykle świeci pustkami, postanowiłem wykorzystać populistycznie doświadczenia ze współpracy z załogami statków DSR. Na pierwszym wykładzie przy istotnie pustawej sali zacząłem wykład od słów: „Na motorowcu »Rügen« spotkałem waszego starszego kolegę kapitana X” i kilku praktykantów z waszego roku. Po przerwie sala się zappełniła, a w następne dni konieczne było dostawianie krzeseł. Po zakończeniu pierwszego wykładu zgłupiałem, gdy nagle studenci kostkami swoich palców zaczęli głośno walić w pulpity. Nie wiedziałem początkowo, co właściwie ten hałas ma oznaczać, dopiero gdzieś z głębi moich szarych komórek wydobyłem pamięciowy zapis jakiegoś filmu amerykańskiego filmu. Tak, przecież właśnie w ten sposób studenci amerykańscy wyrażali uznanie autorowi jakiegoś ciekawego wykładu.

Jak to zwykle w życiu bywa, wszystko, co przyjemne, szybko się kończy. We wrześniu 1967 roku przeniósłem się z Małopolskiej 200 metrów bliżej wody, czyli na Wały Chrobrego, gdzie podjąłem pracę wykładowcy w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie. W PŻM pozostałem jeszcze kilka lat na półetacie w dziale studiów, jako specjalista do spraw jednostek ładunkowych. Niestety, nie byłem już w stanie kontynuować współpracy z DSR i musieliśmy się rozstać.

Podjęcie pracy w Państwowej Szkole Morskiej stało się moim wielkim życiowym sukcesem. W 1946 roku, czyli przed 21 laty, starałem się dostać do takiej samej szkoły w Gdyni na wydział nawigacyjny w charakterze kandydata, a więc niejako kuchennymi schodami. Tenże wydział został w 1947 roku przeniesiony do Szczecina na ulicę Piastów, do nowo powstałej Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie. W latach pięćdziesiątych szkoła została zlikwidowana. Reaktywo-

wano ją w 1963 roku już w najbardziej reprezentacyjnym punkcie miasta – na Wałach Chrobrego. Poczynając od 1965 roku, w ramach godzin zleconych, właśnie na wydziale nawigacyjnym zacząłem wykładać sztaurkę. Nie starałem się o te wykłady, prosili mnie o to, a nawet nalegali, znany mi dobrze z PŻM organizator i dyrektor reaktywowanej PSM kapitan żeglugi wielkiej Zbigniew Szymański i jego zastępca Szczęśny Pawłowski, mój przyszły wypróbowany przyjaciel. Oni też namówili mnie później do przeniesienia się na stałe do PSM.

1 września 1967 roku, w piękny słoneczny dzień, przekraczałem, wprawdzie nie pierwszy już raz, progi gmachu PSM na Wałach Chrobrego. Tym razem już jako wykładowca i pracownik szkoły wchodziłem głównym wejściem autentycznie wzruszony i z bijącym jak młot sercem. Przed wejściem ze schodów na korytarz stał z prawej strony wypucowany do połysku przez słuchaczy telegraf maszynowy ze statku „Bug”, którego ostatnim kapitanem przed pocięciem na złom był właśnie dyrektor Zbigniew Szymański. Rączka telegrafu wskazywała: „Full ahead”, czyli „Cała naprzód!”. Potraktowałem to jako bardzo dobrą dla mnie wróżbę. Spełniła się. Moje „kotwiczowisko” zmieniało wprawdzie nazwę, najpierw było PSM, później WSM, a w roku 2004 stało się Akademią Morską, ale nie zmieniało współrzędnych geograficznych. Przepracowałem tam 24 lata w pełnym wymiarze, po przejściu na emeryturę dalsze pięć lat na półetacie i już tylko w niewielkim wymiarze, na zasadzie godzin zleconych, wykladam nadal w SDKO (Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich). W takim, właściwie szczątkowym, stanie przydatności dla uczelni, doczekałem się Akademii Morskiej w Szczecinie i za jej czasów w dalszym ciągu jestem jeszcze nadal nieco aktywny zawodowo.



JESTEM EKSPERTEM – – PIERWSZA EKSPERTYZA

W maju 1964 roku odebrałem angaż na głównego sztauera linii regularnych PŻM. Powziąłem wówczas postanowienie, że po roku pracy na tym stanowisku wystąpię do PIHZ o nadanie uprawnień eksperta, i nie miałem już wówczas najmniejszych wątpliwości, że eksperta w zakresie sztauowania ładunków na statkach morskich.

Nawał obowiązków na nowym stanowisku, konieczność doksztalcania się, zwiększone obowiązki domowe, a później zamiana pólétatu w Instytucie Morskim na doradztwo sztauerskie na statkach DSR – wszystko to tak mnie absorbowało, że rok pracy w nowym układzie minął jak z bicia strzelił. Do tego okazało się jeszcze, że moje stanowisko z samodzielnego stało się znowu kierowniczym, bowiem podporządkowano mi armatorską służbę portową. Dzięki temu miałem doskonale rozeznanie, co się w porcie dzieje, a ponadto człowieka przy telefonie, który zawsze wiedział, gdzie mnie szukać.

Dopiero mój sąsiad z ulicy, dyrektor PIHZ Jerzy Kostencki, niejako przypomniał mi o moim postanowieniu. Pamiętał widocznie pierwsze moje starania o tytuł eksperta sprzed trzech lat i kiedyś zatrzymał mnie na ulicy słowami: „Mam dla pana dobrą wiadomość”. Okazało się, że centrala PIHZ w Warszawie ma wkrótce scedować uprawnienia do powoływania ekspertów w specjalnościach morskich na rzecz dwóch terenowych oddziałów morskich w Szczecinie i Gdyni. Według dyrektora Kostenckiego upraszczało to znacznie, a przede wszystkim przyspieszało

procedurę powoływania ekspertów. W tutejszym oddziale Izby miała się tym zająć istniejąca już komisja do spraw ekspertów, a ostateczne decyzje personalne miała podejmować Rada Izby.

W trybie pilnym zacząłem gromadzić potrzebne zaświadczenia i opinie. Przy pomocy Janka Penkalli wysmażyliśmy wniosek, który w jego opinii miał zapewnić stuprocentowy sukces. Przy składaniu wniosku w „Czerwonym Ratuszu”, gdzie mieściły się biura Izby, spotkał mnie zawód. Okazało się, że centrala PIHZ nie scedowała jeszcze uprawnień na oddział i należało cierpliwie odczekać prawie trzy miesiące.

Załatwienie mego wniosku przez tutejszą Izbę nastąpiło później bardzo szybko i pewnego listopadowego dnia sekretarka zatelefonowała, że dyrektor Kostencki zaprasza mnie jutro na godzinę dziesiątą, a ja nie miałem już wątpliwości, czego zaproszenie dotyczy.

Po przybyciu do Izby sekretarka zagadnęła mimochodem, że dysponuje wyłącznie kawą lub herbatą i jakimiś ciasteczkami. Jak to mawiają: „Mądrej głowie dość pałką po głowie”. Zaraz domyśliłem się, o co jej chodzi, wyskoczyłem do najbliższego sklepu i a conto moich przyszłych eksperckich honorariów zakupiłem dwie butelki wina.

W gabinecie oczekiwał mnie już dyrektor Kostencki z wprowadzie nieliczną, ale całą swoją świtą. Witając, pogratulował wpisanie na listę ekspertów PIHZ pod pozycją nr 1039 z dniem 11 listopada 1965 roku z zakresem uprawnień: „sztauerka drobnicy w jednolitym opakowaniu”. Następnie wręczył nominację, statut eksperta, taryfę wynagrodzeń i jakieś jeszcze inne dokumenty. Później wzniósł toast za pomyślność przy wykonywaniu licznych przyszłych ekspertyz. Życzenia musiały być szczere, bo w trakcie eksperckiej kariery, włącznie z „sądówkami” i różnymi opiniami, wykonałem ich ponad osiemset i nie przydarzyła mi się żadna wpadka, a jedynie raz mało istotna reklamacja.

Zaniepokoił mnie natomiast nadzwyczaj wąski zakres moich uprawnień. Statków przeładowujących drobnicę w jednolitym opakowaniu trafiało do Szczecina niewiele. Dopiero dyrektor Kostencki uspokoił mnie wyjaśnieniem, że początkowe zawężenie zakresu uprawnień stanowi zwyczajową procedurę i po pewnym czasie, głównie po nabraniu doświadczenia, moje uprawnienia będą poszerzane. Ponadto dodał, że na wniosek zlecniodawcy mogę wykonywać ekspertyzy sztauerskie w szerszym zakresie, na co Izba z góry wyraża zgodę. Jak to się przedstawia, miałem wkrótce możliwość się przekonać. Już na jednym z pierwszych statków nadzorowałem sztauerkę całostatkowego ładunku szyn kolejowych do USA, które formalnie być może były drobnicą, ale na pewno nie opakowaną. Podjąłem się tej trudnej ekspertyzy, bo po prostu nie było na nią chętnych, a ponadto jako początkujący nie mogłem zbyt często narażać się zlecniodawcom odmowami.

Rozszerzanie zakresu moich eksperckich uprawnień przebiegało następująco. Po pięciu latach od powołania i wykonaniu dwóch setek ekspertyz uznałem się za już tak doświadczonego eksperta, że wystąpiłem z wnioskiem o rozszerzenie uprawnień do sztauerki w pełnym zakresie i 15 czerwca 1971 roku takie upraw-

nienia zostały mi przyznane. Nigdzie na piśmie tego nie było, ale zostałem pouczony, że z zakresu wyłączona jest sztauerka materiałów wybuchowych, na którą potrzebna była dodatkowo zgoda Ministerstwa Żeglugi, o czym będzie mowa w jednym z następnych rozdziałów.

Zaraz zafundowałem sobie kieszonkową pieczętkę i służbowe angielskojęzyczne wizytówki z napisem „Stowage Surveyor”, czyli ekspert w zakresie sztauerk.

Wertując taryfę naszych wynagrodzeń, wyczytałem, że ekspertom z tytułami profesora i docenta przysługuje stuprocentowy dodatek za „wysokie kwalifikacje”. Był to niewątpliwy gest w stronę świata nauki, a równocześnie zachęta, aby wyciągnąć naukowców zza ich uczelnianych i instytutowych biur i zainteresować tym, co się poza światem nauki dzieje. W 1972 roku, gdy zostałem mianowany docentem kontraktowym Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, nie czułem wprowadzie zbyt swojej przynależności do świata nauki, ale o dodatek wystąpiłem i od ręki go zatwierdzono. Muszę przyznać, że moje eksperckie honoraria w sposób ewidentny wzrosły i z głodowych stały się już, nazwijmy to, rozsądnymi. Zawdzięczałem to komuś, kto w zatwierdzonej na najwyższym szczeblu taryfie eksperckiej zapomniał dopisać przy docencie zaledwie trzech liter i jednej kropki – „hab.”. Trzeba bowiem wiedzieć, że podówczas docenci dzielili się według kryteriów stosowanych przy śledziach solonych na „pełnotłustych”, czyli habilitowanych, i „zwykłych” – „od centów”, czyli takich właśnie jak ja.

O ile przysłowia są podobno mądrością narodów, to „Co po tytule, jak puisto w szkatule” w wypadku docentów kontraktowych na szczęście nie sprawdzało się.

W roku 1974 z okazji swego 25-lecia Izba porządkowała i weryfikowała zakresy uprawnień podległych jej ekspertów. W tym czasie było coraz więcej zleceń na temat różnych aspektów obrotu portowo-morskiego. Domagali się ich zlecający, a nie bardzo miał kto je wykonywać. Trafiły one i do mnie, ale prawdę powiedziawszy, ze sztauerką nie miały wiele wspólnego. Dlatego Izba sama proponowała rozszerzenie mego dotychczasowego zakresu o bardzo obszerne pojęcie „Technika handlu morskiego”, na co zaraz chętnie przystałem. Już bez mojej wiedzy dopisano dodatkowo „ze specjalnym uwzględnieniem rozliczania czasu załadunku statków”. Zaprotestowałem, ale później protest wycofałem. Okazało się, że w Szczecinie brak nie tylko uprawnionych, ale nawet chętnych, i dlatego zlecano rozliczanie czasów ekspertom z Wybrzeża Wschodniego. Ja też wywodziłem się przecież stamtąd i przypominałem sobie, jak jakiś stary makler z Baltiki, zresztą doskonały fachowiec, prowadził na WSHM ćwiczenia z rozliczania i własnym sumptem wydał nawet coś w rodzaju skryptu na ten temat. Skrypt na szczęście był jeszcze w moim posiadaniu. Wystarczyło przysiąść nad pierwszym rozliczeniem-ekspertyzą, a następne szły już jak z płatka. Ta kategoria ekspertyz, zwanych „kapciowymi”, miała wiele zalet. Po pierwsze, nie były one nigdy pilne, po drugie, można je było robić wygodnie w domu po zdjęciu butów i nałożeniu kapci (stąd ich nazwa) oraz po dostarczeniu przez zlecającego pełnej dokumentacji postoju statku w porcie, po trzecie, teoretycznie wymagały głębokiej analizy faktów

i ich okoliczności z ewentualnym powoływaniem się na precedensy itd. Jednym słowem były dosyć czasochłonne, a to z kolei miało swój wydzźwięk w wysokości honorariów.

Po tych wszystkich poszerzeniach, stosując kryteria bokserskie, stałem się nieomal ekspertem morskim wszechwag, a to „nieomal” dotyczyło właściwie tylko nawigacji i czystej techniki. Zdałem sobie wówczas sprawę z tego, że posiadany zakres uprawnień wystarczy mi już do końca życia. Należało tylko wymienić nieaktualną już pieczętkę i wizytówki. Zmianę pieczętki, której prawie nie używałem, odpuściłem sobie, ale wizytówki potrzebne były na co dzień. Nie przetłumaczyłem już na angielski pełnego zakresu swoich uprawnień, bo zajęłoby to połowę wizytówki, posłużyłem się natomiast stosowanym na Zachodzie pojęciem „Marine Surveyor”, co było odpowiednikiem eksperta morskiego.

Tak się złożyło, że pierwszą ekspertyzę wykonałem dopiero na przełomie kwietnia i maja 1966 roku, a więc po prawie półroczu od uzyskania uprawnień. Wypada wyjaśnić, dlaczego tak późno.

Otóż po wojnie nie istniał w Polsce zawód eksperta, to znaczy nie było ludzi, którzy utrzymywali się wyłącznie z wykonywania ekspertyz. Z wyjątkiem emerytów i rencistów wszyscy eksperci pracowali, a i ci pierwsi utrzymywali się przede wszystkim ze swoich rent i emerytur. Jedni traktowali ekspertyzy jako życiowe hobby, które miało tę wielką zaletę, że nie dość, że nic nie kosztowało, ale jeszcze pozwalało nieco dorobić do powszechnie niskich pensji. Dla innych była to tylko wątpliwa okazja do dorabiania. Pozostali, zapewne nieliczni, traktowali status eksperta jako cieszące się społecznym uznaniem potwierdzenie wysokich kwalifikacji, zaspokojenie zawodowych ambicji, promowanie własnej wiedzy czy coś w tym rodzaju. Było to wszystko postawione trochę na głowie, ale co najistotniejsze, w swoich eksperckich działaniach byliśmy niezależni. Tę niezależność doceniano bardzo na Zachodzie, a polscy eksperci mieli tam wysokie notowania. Po prostu nie byli zwykłymi urzędnikami, jak to miało miejsce w innych „demoludach”.

Wszyscy wykonywaliśmy nasze eksperckie czynności w miarę możliwości czasowych i przynajmniej formalnie bez uszczerbku dla obowiązków wykonywanych w naszych stałych miejscach pracy. Było to nawet uregulowane jakimś okólnikiem, że eksperci nie muszą brać przepustek na wyjście w godzinach pracy, a kierownictwo zakładu coś im tam miało ułatwiać. Dokładnie nie pamiętam, bo na szczęście nigdy nie musiałem się wspomnianym okólnikiem wspierać. Pracując w PŻM i DSR, byłem panem własnego czasu pracy i z wykonywaniem ekspertyz nie miałem raczej problemów. Pojawiły się po przeniesieniu do PSM i pozostaniu na półetacie w PŻM. Przekładanie wykładów, ćwiczeń i innych obowiązkowych zajęć ze studentami było właściwie niemożliwe, natomiast zamiana zajęć z innymi wykładowcami wymagała różnych karkołomnych kombinacji. A tu zdarzały się zlecenia z koniecznością natychmiastowego wyjazdu do portu albo wyjazdu na cały dzień i dłużej do Świnoujścia lub Kołobrzegu.

Przypominam sobie, że pierwsze zlecenie, które otrzymałem jeszcze w 1965 roku, dotyczyło nadzoru nad sztautowaniem workowanego bobiku na jakimś liberyjskim statku. Urodziłem się i wychowałem na wsi, ale z bobikiem nigdy się nie spotkałem, a nawet nie wiedziałem, że w ogóle coś takiego u nas rośnie. A to był po prostu bób pastewny, znacznie mniejszy od jadalnego, stanowiący po zmieleniu składnik mieszanek paszowych. Tego bobiku było 10 tysięcy ton luzem. Pewna jego część musiała zostać zaworkowana i umieszczona na powierzchni ładunku luzem. Zapobiegało to przesunięciu się całego ładunku przy przechyłach statku na sztormowej fali, co mogło skończyć się, i od czasu do czasu się kończyło, tragedią na morzu. Zapytałem kapitana statku, ile bobiku mamy zaworkować. On zaś odparł, że jemu workowanie włącznie z ekspertem nie jest potrzebne. Wiedziałem wprawdzie, jak na podstawie obliczeń statecznościowych ustala się wagę i grubość workowanej warstwy zabezpieczającej, ale to już nie była moja działka i nie chciałem odbierać chleba kolegom ekspertom od stateczności. Widząc dodatkowo brak komunikatywności ze strony kapitana, zadzwoniłem do zleceńodawców, że w wyniku błędnej treści zlecenia z ekspertyzy rezygnuję. Doradziłem natomiast, jak mają postępować dalej.

Kolejne dwa lub trzy zlecenia były dla mnie nie do przyjęcia ze względów czasowych i dopiero 30 kwietnia 1966 roku, przy pięknej wiosennej pogodzie, wchodziłem na należący do Polskich Linii Oceanicznych w Gdyni drobnicowiec „Gdańsk”. Treść zlecenia brzmiała: „Hatch survey i kontrola sztauerki 1700 ton ryżu”.

Po prawie 40 latach od wspomnianego dnia zastanawiam się, czy w wieku 37 lat miałem tremę. Chyba nie i na pewno nie nadrabiałem miną. Była to jednak dla mnie premiera, a podobno nawet starsi wiekiem aktorzy tremę przy premierach miewają. Temat ekspertyzy był właściwie dziecinnie łatwy, ładunek pochodził z Hiszpanii, a tydzień w morzu, właściwie w tej samej strefie klimatycznej, nie mógł ryżowi zaszkodzić. Po statku poruszałem się swobodnie, wiedziałem, gdzie szukać zejściówek do ładowni i jak się nimi wydostać na pokład. Z polskim i angielskim słownictwem marynarskim byłem na ty i wiedziałem, że „hanyput to taki sztrop do wyciągania szersztoków”, a kilwateru nie da się przynieść w butelce z siłowni, więc mogłem na tematy profesjonalne rozmawiać na statku zarówno z kapitanem, jak i ze smarownikiem. Najlepiej jednak rozmawiało się ze spotykającymi na statku ludźmi nazywanymi supercargo. Nie był to jednak superładunek, lecz pracownicy armatora, często doświadczeni kapitanowie lub mechanicy, którzy okresowo, na jeden rejs lub tylko na jeden przelot od portu do portu, okrętowali na statek do kabiny armatorskiej o podwyższonym standardzie i wspierali albo kontrolowali poczynania załogi w trudniejszych podróżach lub przy przewozie bardziej skomplikowanych ładunków. Mianem supercargo określani byli również załuszeni, zwykle starsi pracownicy, którym armator, jako wyraz uznania za zasługi dla firmy, fundował darmowy, a przynajmniej ulgowy rejs na atrakcyjnej trasie.

W dzisiejszych, przeważnie ciężkich dla armatorów czasach supercargo staje się pojęciem historycznym. Po prostu armatorów nie bardzo już stać na jakieś

dodatkowe nadzory lub kontrole, a ponadto przy doskonałości środków łączności staje się to już po trosze zbędne. Jeżeli zaś są jeszcze armatorzy wspaniałomyślni i szczerzy wobec swoich pracowników, to fundują im rejsy na wycieczkowcach, które dla zainteresowanych są zapewne bardziej atrakcyjne i turystycznie, i towarzysko. Zapamiętałam takich supercargo starej daty, których nie bawiły już nocne uroki portowych miast, a jeżeli ich statki stały w Szczecinie po kilka dni, nudzili się jak mopsy i patrzyli tylko, jak mnie dopaść i zwabić na „nice cup of tea” niesmacznej statkowej herbaty. Standardowym tematem rozmów przy herbatce byli albo bardzo dobrzy, albo bardzo źli armatorzy. Na polskich statkach w rolę supercargo wcielały się za czasów Peerelu żony mniej lub więcej prominentnych bonzów partyjnych, sekretarki różnego szczebla komitetów partyjnych itp. Te panie zaokrętowały się na statek tuż przed wyjściem z portu, wyokrętowały się niezwłocznie po zacumowaniu. Nie zadawały się z pospólstwem, więc nie miałem sposobności z nimi rozmawiać.

Przepraszam za dygresję i już wracam do ryżu na statku „Gdańsk” i wyjaśniam, co to jest „hatch survey”. Są to po prostu oględziny luków, czyli zamknięć ładowni statkowych. Pojęcie „hatch survey”, wywodzące się z epoki kliprów, ma już wydźwięk historyczny. W dobie kliprów najczęstszą przyczyną uszkodzeń ładunków było ich zamoczenie słoną wodą, która dostawała się do ładowni poprzez najczęściej niezbyt szczelne luki. Dzięki Szkotowi, panu

Mc Gregorowi, który skonstruował raczej niezawodne, powszechnie stosowane na statkach zamknięcia lukowe, takie szkody występują dzisiaj bardzo rzadko. Eksperci jednak nadal uczestniczą w pierwszym otwarciu luków, bowiem ładunki w dalszym ciągu zamakają albo wilgotnieją w wyniku kondensacji pary wodnej, która zawsze znajduje się i w ładowni, i w przewożonym ładunku. Przyczyną powstających z tego powodu szkód jest nieumiejętna wentylacja ładowni lub jej brak. Może również w znacznym stopniu przyczynić się do tego niewłaściwa sztauerka.

Na „Gdańsku” wszystko grało. Ładunek był suchy i prezentował się znakomicie. Przerw deszczowych nie było. Oficerowie pokładowi z kapitanem na czele byli sympatyczni i zawodowo komunikatywni. Zdążyłem nawet z satysfakcją zauważyć, że cieszę się na statku pewną estymą. Przypisywałem to jednak bardziej swojej siwej głowie niż jakiemuś eksperckiemu blichtrowi, który przy dziewiczej ekspertyzie nie miał racji bytu.

Obserwując okresowo przebieg wyładunku, odnotowałem w zeszycie kilka stron różnych spostrzeżeń i uwag, których przydatność przy sporządzaniu atestu okazała się praktycznie żadna. Przypomniat mi się wówczas prof. Kunert, który, będąc na statku, swoje spostrzeżenia notował na pudełku od papierosów, a później sporządzał może niezbyt sążniste, ale zawsze nadzwyczaj rzeczowe atesty. Papierosów nie paliłem, opakowania tytoniu fajkowego nie nadawały się do robienia notatek, nie doszedłem też do doskonałości profesora, ale przy następnych ekspertyzach notowałem na pewno znacznie mniej i po pewnym czasie tylko to, co później przy sporządzaniu atestu było nieodzowne.

Każda ekspertyza ma swoje trzy etapy. Pierwszy ma miejsce na statku i polega ogólnie na zebraniu materiałów niezbędnych do sformułowania konkluzji i napisania atestu, druga to napisanie w biurze, w domu lub – bardzo rzadko – na statku atestu, a trzecia to wystawienie rachunku. Z napisaniem pierwszego atestu, a zwłaszcza wyrażeniem jego kwintesencji, czyli konkluzji, nie miałem kłopotu. W swojej dotychczasowej pracy byłem zmuszony do dokładnego zapoznania się może nie z setkami, ale na pewno z co najmniej kilkudziesięcioma różnymi atestami. Były wśród nich i konkretne, przejrzyste, zwarte, ale również pełne wodolejstwa, z których niewiele wynikało. Starłem się, aby moje mogły się zaliczać do tej pierwszej kategorii i może nie od samego początku, ale później mi się to udawało. Izba wymagała, aby atest został złożony w następnym dniu roboczym po wyjściu statku z portu, dlatego czasu na zbytnie zastanawianie się nie było i niejednokrotnie należało dobrze się uwijać, aby oddać atest w terminie. Ponadto atesty pisaliśmy na standardowych formularzach będących drukami ścisłego zarachowania, które należało nabyć wcześniej w Izbie. Niezbędna była troska, by nie popsuć formularza i nie mieć później kłopotu z rozliczeniem się z niego.

Wydawałoby się, że trzeci etap związany z wykonaniem ekspertyzy, czyli wystawienie faktury, to jej najprzyjemniejsza część, wieńcząca trudy i zapowiadająca rychły dopływ gotówki. Tak jednak wcale nie było. Dotyczyło to zwłaszcza początkujących ekspertów, którzy może nie oczekiwali szybkiego wzbogacenia się, ale na pewno liczyli na jakieś podwyższenie swojej stopy życiowej. Oczekiwał ich jednak spory zawód.

Zacznijmy od tego, że pobieraliśmy wynagrodzenie za przepracowane godziny według określonej taryfą niziutkiej godzinowej stawki, która latami nie ulegała zmianie. Były wprowadzić dodatki za prace w godzinach nocnych i świątecznych, ale nocą (godz. 23.00-7.00) przeważnie port nie pracował, natomiast w niedziele i święta sporadycznie. W rezultacie tylko faktury za długotrwałe ekspertyzy wyglądały cyfrowo zadowalająco, ale dla nas, pracujących, angażowanie się w nie mogło stać się wielce ryzykowne. Część ekspertyz miała charakter krótkotrwały i ograniczały się do krótkiego pobytu na statku. Tu mieliśmy pewną wygodę, minimalny czasokres ekspertyzy wynosił cztery godziny. Więc jeżeli nawet pobyt na statku włącznie z dojazdem i powrotem trwał godzinę, to inkasowaliśmy wynagrodzenie za cztery godziny. Takie czterogodzinne honorarium, jak mawiano, starczało na gazetę i zapalki, na papierosy już nie. Mnie natomiast nawet bez gazety i zapalek nie starczało na pewno na paczkę tytoniu fajkowego. Więc nic dziwnego, że jeden ze znajomych ekspertów wystawianie faktur określał jako „smutny i wstydlivy akt sporządzania świadectw ubóstwa”. Inny znajomy ekspert, mówiąc, że na Zachodzie eksperta w porcie poznaje się po ekskluzywnej marce samochodu, stawiał pytanie za pięć złotych, po czym poznaje się eksperta w Polsce. Prawidłowa odpowiedź winna brzmieć – po dzienniczku eksperta.

Za napisanie każdej strony atestu doliczaliśmy sobie jedną godzinę pracy, ale już za atesty obcojęzyczne nie doliczaliśmy sobie godzin, lecz jedynie wierszówkę w zupełnie rozsądnej wysokości. Ktoś pomyśli sobie, że rekompensowaliśmy

sobie niskie stawki dopisywaniem fikcyjnych godzin. Nic z tych rzeczy. Byliśmy zobowiązani do prowadzenia upokarzających dzienniczków czynności eksperta, w których odnotowywaliśmy nasze godziny pracy i które podpisywał przedstawiciel zleceniodawcy, a na statku był nim kapitan. Niektórzy zleceniodawcy mieli niemiły zwyczaj sprawdzania odnotowanych przez eksperta godzin. Na polskich statkach było to proste, bo każde wejście i zejście ze statku było odnotowane w książce trapowej, a na statkach obcych również w dzienniku okrętowym. Już sama myśl, że mógłbym być przyłapany na naciąganiu godzin, wystarczała, abym wypełniał dzienniczek, spoglądając zawsze na zegarek.

W 1980 roku dzienniczki zlikwidowano, bez zmiany systemu naliczania wynagrodzenia, a więc w dalszym ciągu za przepracowane godziny. Pani Małgosia z Izby, która kontrolowała nasze faktury, zapytała mnie raz, czy wyobrażam sobie pracę eksperta dwadzieścia godzin na dobę przez dwa tygodnie non stop. Odpowiedziałem pokrętnie, że samej ekspertyzy w takim wymiarze czasowym sobie nie wyobrażam, ale jeżeli delikwent odważy jeszcze w swoim stałym miejscu pracy dalszych osiem godzin dziennie, to widocznie jest to możliwe. Pani Małgosia roześmiała się i w nagrodę pokazała mi kuriozalną fakturę jednego z naszych kolegów, z której niezbitcie, czarno na białym, wynikało, że pewnego pięknego dnia zdołał on w ciągu jednej doby przepracować 29 godzin. Widocznie w eksperckich fakturach rzeczy niemożliwe stawały się możliwymi.

Jak już wcześniej podałem, od 1972 roku pobierałem stuprocentowy dodatek za wysokie kwalifikacje, a moje faktury były w związku z tym umiarkowanie wysokie. Wychodząc z założenia, że wysokie kwalifikacje obejmują w moim wypadku głównie kwalifikacje moralne, faktur nie naciągałem. Zdarzyło mi się jednak raz, że wykazałem w fakturze pracę przez 48 godzin non stop. Miało to miejsce podczas opisanego w jednym z dalszych rozdziałów pożaru mączki rybnej na motorowcu „Jon”. Czytelnicy osądzą, czy postąpiłem wówczas uczciwie.

Nie będę ukrywać, że za pieniądze zarobione uczciwie na ekspertyzach zakupiłem najpierw fiata 126p, a następnie fiata punto.

Jedynym właściwie luksusem, na który eksperci mogli sobie pozwalać do woli, były przejazdy taksówkami na koszt zlecającego. Dotyczyło to trasy z domu lub miejsca pracy na miejsce ekspertyzy i vice versa. W miarę potrzeby dojazd i powrót były powtarzane nawet kilka razy dziennie. Ilości przejazdów nikt nigdy nie kwestionował, istotne było jedynie przedłożenie taksówkowego rachunku. Pamiętam, że początkowo koszty przejazdów przekraczały wysokość mojego honorarium. Świadczyło to najwidoczniej o tym, że albo moje honoraria były tak mizerne, albo taksówki tak drogie.

Dzisiaj, posługując się telefonem komórkowym, można przywołać taksówkę i dojechać nią i w dzień, i w nocy do dowolnego miejsca na terenie portu. Łza się w oku kręci na wspomnienie, jak jeszcze nie tak bardzo dawno, bo tylko czterdzieści lat temu, taksówka podwoziła eksperta jedynie pod bramę. Stamtąd na Nabrzeże Katowickie było jeszcze ponad dwa kilometry, a na Elewator „Ewa” gdzie często pracowałem – dobry kilometr.

O ile z dojazdem nie było na ogół kłopotów, to problem, zwłaszcza nocą, stanowił powrót. Można było wprawdzie próbować wydzwonić taksówkę przez telefon, bo przy niektórych postojach były one zainstalowane, ale najpierw trzeba było znaleźć w porcie telefon z wyjściem do sieci miejskiej, co w nocy wcale nie było takie łatwe. Później, jeżeli już uzyskało się połączenie, to taksówkarz oświadczał, że tak późno i tak daleko to on nie jeździ albo że do portu to on nie jeździ w ogóle, bo nikt się tam później nie zgłasza, a on jest tylko stratny. Oczekiwanie na taksówkę przy bramie miało się z celem, pozostawał jedynie spacer do domu. Ze Starówki do miasta nie było tak daleko, ale już z „Ewy” tylko do mostu zwodzonego (taki kiedyś istniał) było przeszło cztery kilometry. Trafiały mi się takie spacerki i zimą, i latem, a szczecińskie pogody, jak wiadomo, bywają różne.

Bodajże w latach sześćdziesiątych została uruchomiona na „Ewę” linia autobusowa. Rozwiązywało to w znacznej mierze sprawę nocnych powrotów z najczęstszego miejsca mojej działalności w porcie. Ostatni autobus w stronę miasta odchodził o godz. 00.15. Raz czy drugi nie udało mi się na niego zdążyć. Pozostawał spacer. Wybierałem zawsze trasę przez nabrzeża, była oświetlona, utwardzona i co najistotniejsze bezpieczna.

Zanim się zmotoryzowałem, liczyłem, że później, gdy to nastąpi, skończą się moje kłopoty z dojazdem do portu. Koszty dojazdów można było sobie doliczyć do faktury na podstawie załączoną karty drogowej. Zleceniodawca płacił za każdy przejechany kilometr urzędową stawkę, która z grubsza biorąc pokrywała jedynie koszt paliwa. W praktyce korzystałem jednak z własnego środka lokomocji niezbyt często. Zanim uzyskałem przepustkę na wjazd samochodem do portu, parkowałem „w krzakach” przy bramach. Po stracie lusterka bocznego i piórek od wycieraczek przesiadłem się z powrotem do taksówek. Po uzyskaniu wolnego wjazdu przekonałem się, że przy większości nabrzeży portowych brak jest nie tylko parkingów, ale nawet bezpiecznych miejsc do parkowania. Zatem parkowałem zwykle przy ulicy Bytomskiej, koło gmachu dyrekcji Zarządu Portu Szczecin, a stamtąd już pieszo udawałem się na poszczególne nabrzeża i statki.

Dzisiaj rozwój motoryzacji i nasze zmiany ustrojowe narzuciły niezbędne udogodnienia w postaci wygodnych dróg dojazdowych i parkingów na terenie portu oraz dojazd miejskich taksówek pod same trapy statków cumujących w porcie. Wszystko to stanowi świadectwo zmieniających się czasów, ale cóż z tego, gdy w porównaniu z czasem przeszłym statków w porcie jest coraz mniej.

Z moich taksówkowych peregrynacji po porcie przypomniła mi się jedna zabawna sytuacja. Dość często zlecał mi ekspertyzy Komisariat Awaryjny PIHZ, który nie miał oczywiście nic wspólnego z MO. Zauważyłem, że w momencie wystawiania rachunków za przejazd na Komisariat, taksówkarze stają się z miejsca ugrzecznieni i mili. Widocznie słowo komisariat kojarzyło im się z milicją, a moja osoba z nieumundurowanym tajniakiem z pistoletem za pazuchą. Niektórzy próbowali nawet brać mnie na spytki, pytając, czym się mój komisariat zajmuje. Odpowiadałem, że awariami, i to już musiało im wystarczyć. Niektórzy przypominali się, że już mnie kiedyś więzli, i wtedy atmosfera w taksówce była iście

wersalska. Kilka razy, gdy brakło blankietów na wystawienie rachunku, jechałem za darmo, serdecznie przepraszany przez taksówkarza. Najbardziej jednak ubawiła mnie prośba jednego z taksówkarzy o odwiedzenie go w domu. Gdy odmówiłem, bardzo przepraszał i zapytał, czy może mnie o coś prosić, ale nie ma śmiałości zwrócić się do mnie. Zachęciłem go słowami: „Wal pan”. Prośba dotyczyła wsadzenia za kratki cinkciarza, który jakoby robił liczne przekręty i co gorsza uwodził taksówkarzowi żonę. Zainteresowany za pomoc obiecywał złote góry. Najpierw wyjaśniłem mu, że mój komisariat takimi sprawami się nie zajmuje, a następnie doradziłem, aby udał się z czymś konkretnym na Małopolską, ale nie w sprawie zdradzającej żony, lecz jedynie przekrętów cinkciarza. Co najmniej rok później, przy czerwonych światłach, ze stojącej obok taksówki wychyliła się roześmiana od ucha do ucha głowa poszkodowanego przez cinkciarza. Zanim zapaliło się zielone światło, zdążył tylko krzyknąć: „Panie, dziękuję bardzo, już siedzi!”.

Dopiero po zdaniu relacji z tej pierwszej ekspertyzy uświadomiłem sobie, jak często nadużywałem słów sztauerka, sztauowanie, sztauer itd. Tymczasem być może nawet znaczna część czytelników nie bardzo orientuje się, co to w ogóle jest sztauerka. Teraz wypada mi ich za to grzecznie przeprosić i wszystko stosownie wyjaśnić.

Wbrew dosyć powszechnemu mniemaniu słowo sztauerka nie wywodzi się bezpośrednio z niemieckiego, ale od hiszpańskiego „estiva”, które jako źródło-słów rozeszło się do języków europejskich w postaci: „stivaggio” we włoskim, „sziwka” w rosyjskim, Stauerei w niemieckim, stowage w angielskim i stuvning w szwedzkim. Nie wiem, dlaczego tylko Francuzi wylamali się i u nich sztauerka to l’arrimage. Nie będę od nowa wymyślać prochu i zamiast definicji sztauerki powołam się na słowa starożytnego filozofa greckiego Ksenofonta, który stwierdził, że „jest to sztuka rozmieszczania ładunków na statku”. Sztuka kojarzy mi się zaraz z jeżem i dlatego oświadczam, że sztauerka sztuką nie jest i bynajmniej nie poczuwam się do bycia artystą. Ale jeżeli tak to określił wielki starożytny myśliciel, to coś musi w tym jednak być. Może wówczas, gdy wszystkie ładunki przewożono w niestabilnych i kruchych glinianych amforach, obowiązkowo na stojąco w chybotałych diarach i trirenach, to ta umiejętność była jeszcze sztuką, ale dzisiaj to już na pewno nią nie jest. Nawet jak wszechobecne w transporcie, a szczególnie w transporcie morskim, kontenery niektórzy mądrzy ludzie nazywają „magic boxes”, czyli magicznymi skrzynkami, to też nie są one żadną sztuką, tym bardziej magiczną. Muszę się natomiast zgodzić, że my, eksperci, powinniśmy posiadać niektóre cechy właściwe artystom, ale czy tylko my? Wymienię spostrzegawczość, wrażliwość, wyobraźnię – nie tylko przestrzenną, dokładność, łatwość inwencji i kilka innych.

Wracając do germanizmów i innych-„izmów”, pamiętam, jak we wczesnych latach pięćdziesiątych grupa nawiedzonych, acz wpływowych ludzi zabrała się na gwałt do spolszczania ojczystego języka, wylewając często dziecko z kąpielą. Zamiast stosowanych powszechnie przed nazwami statków morskich skrótów „m/s”, „s/s” (motor ship – motorowiec, steam ship – parowiec) wymyślono wtedy „o/m”

i „o/p” (okręt motorowy, okręt parowy). Zapomniano jednak, że nie wszystko to, co pływa, musi być od razu okrętem, a jak już jest okrętem, to musi być koniecznie wojennym. Natomiast my, sztauerzy, mamy wyłącznie do czynienia nie z okrętami, lecz ze statkami.

Z satysfakcją odnotowałem, że we wspomnianym przypadku nasze słownictwo morskie jest bogatsze od angielskiego. My odróżniamy okręt od statku, Anglicy nie, mimo że dysponują dwoma słowami o identycznym znaczeniu: „vessel” i „ship”.

Ponadto, żeby nie było najmniejszych wątpliwości, to wojacy zaopatrują nazwy swoich okrętów w następujące skróty: Amerykanie USNS (United States Navy Ship – okręt marynarki Stanów Zjednoczonych), Anglicy HMS (His Majesty Ship) – okręt Jego Królewskiej Mości, natomiast u nas mamy ORP – okręt Rzeczypospolitej Polskiej. Skrót ORP nie dotyczy polskich statków handlowych, mimo że polską przynależność państwową potwierdza łopocząca na ich flagsztokach bandera PMH (Polskiej Marynarki Handlowej). Różni się ona od bandery okrętów wojennych brakiem trójkątnego wcięcia na styku pola białego i czerwonego, ponadto ma określone przepisami proporcje wymiarów (5:3).

Za Ksenofonta sztauerka była tylko rozmieszczaniem ładunków na statku. Dziś obrosła wieloma dodatkowymi czynnościami. Zaczyna się już od przygotowania ładowni w sensie fizycznym, planowania lub programowania rozmieszczania ładunków na statku, czyli na sporządzeniu sztauplanu, takiego graficznego lub cyfrowego planu/programu rozmieszczania. Później następuje przemieszczanie ładunku z nabrzeża na statek do jego ładowni, a dopiero wtedy dochodzi do właściwego rozmieszczenia. Po rozmieszczeniu może jeszcze wchodzić w rachubę mocowanie i zabezpieczenie ładunków. Przy wyładunku cały proces zaczyna się również od zaplanowania lub zaprogramowania wyładunku, ale dalej przebiega już w odwrotnym kierunku i kończy się czyszczeniem ładowni. Nawet szkodość ładunków obchodzi eksperta sztauera, jako że spora jej część jest wynikiem niedbałej lub niewłaściwej sztauerki. Siłą rzeczy to sztauer musi oceniać również wszystko to, co się dzieje z ładunkiem pomiędzy załadowaniem na statek a wyładowaniem w porcie przeznaczenia, czyli nie tylko w trakcie przeładunków, ale również w trakcie transportu morskiego, dlatego między innymi ustala, czy opieka załogi nad przewożonym ładunkiem była prawidłowa.

płac, zwykle bardzo ograniczany, natomiast koszty zlecenia poprzez pośrednika, powiększone zresztą o 30-40% prowizji, szły w ciężar nielimitowanych kosztów eksploatacyjnych. W tym przypadku mieliśmy do czynienia z jednym z licznych absurdów ekonomicznych PRL i widocznie zleceniodawcom opłacało się płacić więcej niż mniej.

Obowiązywała jednolita i do tego sztywna taryfa eksperckich wynagrodzeń, dlatego ekspertom było w zasadzie obojętne, kto im płaci, najwyżej ci z kilkoma zleceniami miesięcznie od różnych zleceniodawców musieliby chodzić do różnych kas i w różnych dniach, a tak zgłaszaliśmy się do kasy raz na miesiąc w z góry ustalonym dniu.

Kolejnym pośrednikiem reprezentującym ubezpieczycieli, reasekuratorów, kluby ubezpieczeniowe, a przede wszystkim brytyjskiego LLoyd'sa był Komisarjat Awaryjny PIHZ (Lloyd's Agency) kierowany przez Mikołaja Kina – „Wielkiego Wodza” przyjaciela i wypróbowanego kompana wielu spływów kajakowych, wędkarskich sukcesów i niepowodzeń a ostatnio garibaldzkowych bojów. Nieco zleceń pochodziło również z TUiR „Warta”.

Osobną kategorię zleceń stanowiły tzw. sądówki, czyli ekspertyzy na zlecenie sądów, w tym Izby Morskiej w Szczecinie, kiedy to występowaliśmy w charakterze biegłych. Nie obowiązywał nas wówczas atest na blankiecie PIHZ – druku ścisłego zarachowania – oraz oficjalna taryfa ekspertów. Godzinowe stawki sądowe były nie dość, że mizerne, ale jeszcze nie podlegały żadnym dodatkom czy też podwyżkom. Żeby więc „wysmażyć” jakiś rozsądnie wysoki rachunek, trzeba było „tyrać” tygodniami po 16 godzin na dobę, a sądy nolens volens były zmuszone takie naciąganie tolerować. Nie lubiłem sądówek, podczas pierwszej rozprawy, na której występowałem jako biegły, adwokaci oskarżonych starali się koniecznie zrobić mi z mózgu wodę. A było to tak: sława szczecińskiej palestry mecenas Łyczewek (senior) w powodzi przeważnie absurdalnych pytań zadał mi jedno super-absurdalne. Odmówiłem odpowiedzi, porównując je do pytania, ilu aniołów mieści się na łebku szpilki. Mecenas stwierdził, że dobry ekspert powinien i to wiedzieć. Odparłem, że zasztaję dokładną co do jednego liczbę aniołków, pod warunkiem że obrona dostarczy mi parametry zarówno łebka szpilki, jak i poszczególnych aniołków. Dalszy słowny pojedynek, a było ich więcej, przerwał nam sędzia. Natomiast chętnie podejmowałem się ekspertyz na rzecz Izby Morskiej. Dotyczyły one spraw o dużym ciężarze gatunkowym, na przykład opiniowałem problemy sztauerskie na „Koronowie” i „Heweliuszu” – statkach, które zatoniły wraz z ładunkiem. Opinie były następnie publikowane w orzecznictwie Izb Morskich i przywoływane nieraz jako precedensy, a więc, co tu dużo mówić, dodawały autorowi splendoru i estymy wśród marynarskiej braci. Dodam jeszcze, że mając spory staż jako ławnik Izby Morskiej, wyczuwałem dobrze, jak należy uzasadniać i precyzować konkluzje i redagować całość opinii sądowej, aby zainteresowanym nie dawać powodów do szukania dziury w całym.

Może to zabrzmieć dziwnie, ale w dobie PRL nie istniało pojęcie własnej akwizycji zleceń. To zleceniodawcy nas poszukiwali i aż się łezka w oku kręci na wspo-

mnienie czasów, gdy eksperta namawiano na przyjęcie zlecenia, zwłaszcza gdy jego treść była skomplikowana lub wypadało w jakimś niewygodnym dla niego terminie (święta, noc). Tego rodzaju układ wynikał stąd, że na liście ekspertów w poszczególnych specjalnościach była najczęściej taka ich liczba, która z pewną niewielką rezerwą pokrywała zapotrzebowanie i, co istotne, nie było ekspertów zawodowych – utrzymujących się wyłącznie z ekspertyz i w zasadzie obowiązanych do stawienia się na każde wezwanie.

W praktyce wyglądało to tak, że przy bardziej skomplikowanych zleceniach, wymagających obszerniejszego omówienia, zleceniodawca kontaktował się bezpośrednio z konkretnym ekspertem. Jeżeli pomiędzy nimi doszło do porozumienia, wówczas zleceniodawca przekazywał zlecenie pośrednikowi ze wskazaniem tego eksperta, któremu w zupełności wystarczył już tylko telefon potwierdzający zlecenie i jego treść. Proste zlecenia wpływały bezpośrednio do pośredników, a ci zapewne według jakiejś kolejności czy innego klucza dobierali ekspertów z listy. Odmowy przyjęcia zlecenia nie były mile widziane i mogły prowadzić do pomijania „opornego” eksperta przy dalszych propozycjach.

Jak to w innych zawodach bywa, również i ekspertów obowiązywała jakaś niepisana solidarność zawodowa. W naszym przypadku polegało to głównie na tym, aby „nie wchodzić w cudzą parafię” albo dokładniej, żeby „nie odbierać kolegom chleba”, tzn. nie robić tego, co leżało w kompetencji innej eksperckiej specjalności, nawet jeżeli dany ekspert potrafił robić to, co leżało w tych kompetencjach

Zwłaszcza my, sztauerzy, najczęstszy wykonawcy poawaryjnych ekspertyz ładunkowych, musieliśmy zajmować się warunkami nawigacyjnymi i tym, czy kapitan zrobił wszystko, aby wyeliminować lub zmniejszyć przechyły statku, albo przy przewozie sztuk ciężkich, z uwagi na dopuszczalne obciążenia robocze, musieliśmy wzmacniać pokłady. W przytoczonych przykładowo przypadkach sugerowaliśmy zleceniodawcy przywołanie eksperta nawigatora lub odpowiednio eksperta kadłubowca. Zleceniodawca z węzłem w kieszeni często nie zgadzał się na to, jeżeli natomiast zgoda była, miał miejsce „joint survey” (ekspertyza wspólna) i jeden atest podpisywany był przez obu ekspertów.

Podobnie eksperci od ryb i przetworów rybnych przywoływali często nas, sztauerów, do wykonywanych przez siebie ekspertyz. Wielokrotnie miałem swoje sztauerskie coś do powiedzenia przy ich ekspertyzach, bez względu na to, czy były to śledzie solone w beczkach, czy mrożona ryba wprost z jednostek łowczych lub z baz rybackich albo z łącznikowców.

Sporo zleceń otrzymywałem z PŻM i Uniafriki, gdzie byłem dobrze znany jako niedawny główny sztauer. Znając specyfikę interesów armatora, często podpowiadałem treść zlecenia, bardzo istotną dla późniejszej treści atestu. W pewnych konkretnych przypadkach, działając w jakimś stopniu wbrew własnym interesom, lojalnie ostrzegałem, że konkluzja mojego atestu może szkodzić interesom armatora. Równie często współpracowałem z Komisariatem Awaryjnym. Spływały stamtąd zwykle dość skomplikowane, nawet wręcz trudne zlecenia, wymagające sążnistych angielskojęzycznych atestów albo, co gorsza, wypełnienia formularza „go-

townia” z kilkudziesięcioma pytaniami, na które można było tylko odpowiedzieć „yes” lub „no”, a jeżeli pytanie nie dotyczyło tematu ekspertyzy „not applicable” (nie dotyczy). Po uporaniu się z kilkoma prawdziwymi łamigłówkami bardzo je polubiłem i nigdy od ich nie stroniłem. Trafiły mi się nawet takie zlecenia, których nie podjęli się żadni koledzy z mojej specjalności. W ten sposób miałem fory u zleceniodawców i „zapominano”, gdy z braku czasu odmawiałem przyjęcia kilku kolejnych zleceń.

Moje średnie moce przerobowe to jedna poważna albo pięć-sześć prostych ekspertyz miesięcznie. Będąc już nauczycielem akademickim, miałem pełny luz od lipca do końca września, niestety w przeładunkach zwykle był to sezon ogórkowy i zleceń było wtedy niewiele. Za to skwapliwie wykorzystywałem na ekspertyzy okresy przerwy międzysemestralnej i ferii świątecznych. Później, w okresie egzaminów sesyjnych, wstępnych, a zwłaszcza ciągnących się kilka dni egzaminów dyplomowych, z żalem musiałem rezygnować z często i ciekawych, i intratnych zleceń. We wspomnianych okresach pozwalałem sobie najwyżej na ekspertyzy „kapciowe”. Były to najczęściej niezbyt pilne rozliczenia czasu dozwolonego statków na podstawie dokumentacji dostarczonej przez zleceniodawcę, opiniowanie lub interpretowanie umów czarterowych, opracowanie instrukcji sztauerskich itp. Tego rodzaju zleceń było niestety niewiele, a przy pewnej złośliwości losu albo, jak kto woli, pechu trafiały się, gdy inna ekspertyza absorbowała mnie również w godzinach pozasłużbowych.

Istotą każdej ekspertyzy była treść zlecenia, w której zleceniodawca precyzował, czego spodziewa się od eksperta. W zleceniach na ekspertyzy sztauerskie utarło się szereg stereotypów wywodzących się jeszcze z XIX wieku. Przykładowo zlecenie „hatch survey” (ogłędziny luków) wywodziło się chyba jeszcze z epoki kliprów. Zamknięcia statkowych luków były wówczas dalekie od doskonałości i w warunkach sztormowych odszczelniały się, powodując zamoczenie i najczęściej związane z nim uszkodzenie przewożonego ładunku. Dzisiejsza technika okrętowa prawie w niczym nie przypomina tego, co miało miejsce na kliprach, ale niezawodne nowoczesne zamknięcia lukowe mogą również podlegać uszkodzeniom lub być niewłaściwie eksploatowane i wówczas również dochodzi do zamoczenia ładunku. Przy dzisiejszych zleceniach „hatch survey” w rachubę wchodzi nie tylko zamoczenie wynikające z nieszczelności luków, ale również powstałe w wyniku kondensacji pary wodnej w ładowni i wszystkie inne nieprawidłowości w stanie ładunku, poczynając od światła luku, a kończąc na dnie podwójnym. Reasumując, jeżeli ekspert otrzymał zlecenie na „hatch survey”, „loading/discharging survey” (nadzór nad załadunkiem lub wyładunkiem), „cargo survey” (ogłędziny ładunku) albo „preloading survey” (ogłędziny przed załadowaniem), to już według utartego zwyczaju wiedział, co ma robić. Byli jednak zleceniodawcy, którym nie wystarczało samo hasło ekspertyzy, i rozpisywali całą jej „partyturę”. Było to zapewne celowe, zwłaszcza w przypadku ekspertyz poawaryjnych, gdy ubezpieczyciele, kluby ubezpieczeniowe i reasekuratorzy chcieli mieć opinię eksperta odnośnie do całego wachlarza interesujących ich zagadnień.

Mimo moich teoretycznie szerokich uprawnień, które, przypomnę, brzmiały: „sztauerką i techniką handlu morskiego ze szczególnym uwzględnieniem czasu załadunku i wyładunku statków”, ponad 90% wykonanych ekspertyz było związanych bezpośrednio lub pośrednio ze sztauerką, kilka procent z rozliczaniem czasu przeładunków, a cała, zresztą nieliczna, reszta dotyczyła bardzo obszernej i zróżnicowanej dziedziny objętej pojęciem „technika handlu morskiego”. Na ekspertyzy w tym ostatnim z wymienionych zakresie nie było po prostu społecznego zapotrzebowania. Z nielicznymi wyjątkami ekspertyzy sztauerskie wykonywałem na statkach z lekką przewagą bandery krajowej (55%) w stosunku do bander obcych.

Nie zanudzałem dotychczas i już nie zanudzę czytelnika opisywaniem przykładów poszczególnych rodzajów ekspertyz i ich szczegółów. Starłem się jedynie w formie wspomnień opisywać godne uwagi zdarzenia i sytuacje z nimi związane, ponadto nie wiem, czy mi się to udało, ale pisząc, cały czas pilnowałem się, aby mimowolnie nie powstał jakiś zbeletryzowany podręcznik sztauerskiego eksperta. Pomimo wszystko uważam, że mam obowiązek wypowiedzieć się przed czytelnikiem, przynajmniej w wielkim skrócie, co poza normalną pracą zawodową i całą sferą prywatności porabiałem jako ekspert przez długich czterdzieści lat. Będzie to o tyle łatwe, że tematy ekspertyz często się powtarzały. Dochodziło nawet do sytuacji, które nazwałem „serialami”, czyli identycznymi zleceniami na kilka kolejnych statków. Seriale nie wymagały już takiej koncentracji i uwagi, ale w rezultacie były nudne i tęskniłem wręcz za zmianą tematu.

A oto najczęściej wykonywane przeze mnie ekspertyzy sztauerskie:

- „Hatch survey”, „Preloading survey” – oględziny towarów przed załadowaniem na statek z ewentualnymi wskazaniem sztauerskimi, „Draft survey” – ustalenie ilości ładunku na podstawie zanurzenia i „Hoose test”, próba szczelności ładowni.
- „Cargo survey” nadzór nad załadunkiem lub wyładunkiem konkretnych towarów, w tym żywności, ładunków chłodzonych, mrożonych oraz materiałów niebezpiecznych.
- Nadzór nad załadunkiem, mocowaniem i zabezpieczeniem sztuk ciężkich, długich i ponadgabarytowych (silniki okrętowe, konstrukcje, kompletne zakłady przemysłowe).
- Nadzór nad załadunkiem i zabezpieczeniem żywych zwierząt.
- Nadzór nad załadunkiem, mocowaniem i zabezpieczeniem środków transportu (lokomotywy, wagony, autobusy, samochody ciężarowe, osobowe, traktory itp.).
- Nadzór nad przygotowaniem ładowni pod konkretny ładunek, osuszaniem, dezodoryzacją, budową kanałów wentylacyjnych, szalowaniem burt, stemplowaniem pokładów i wykładaniem pokładów materiałami separacyjno-izolacyjnymi.
- Nadzór nad zabezpieczaniem powierzchni ładunków sypkich przed przesunięciem, budowa grodzi przeciwprzesypowych, workowanie części ładunku.

- Ekspertyzy poawaryjne – posztormowe, pożarowe i z innych przyczyn, polegające na ustaleniu rozmiaru i przyczyny zaistniałych szkód ładunkowych oraz określenie zaleceń rekondycyjnych (co należy zrobić z uszkodzonym ładunkiem, aby jego stan nie ulegał dalszemu pogorszeniu).
- Wyliczanie i ustalanie współczynników sztauerskich lub przestrzenności ładunków, straty sztauerskiej, ustalanie wolnej lub zajętej przestrzeni ładunkowej statków, pomiar i ustalanie gabarytów ładunków.
- Ocena jakości prac sztauerskich lub sztauerskich nieprawidłowości.
- Odbiory przydatności ładowni pod załadunek konkretnych towarów.
- Sporządzanie planów statkowych, planów sztauerskich i instrukcji przeładunków i przewozu konkretnych towarów.
- Opiniowanie, opracowywanie, badanie, wdrażanie i sprawdzanie nowych technologii przeładunkowych, systemów przewozowych, opakowania, mocowania i zabezpieczania ładunków na statkach.
- Opiniowanie sprzętu sztauerskiego i zastosowania akcesoriów i materiałów sztauerskich, analiza gospodarki tym sprzętem i materiałami.
- Ustalanie metod i środków sztauerskiej separacji ładunków, ocena prawidłowości separacji.
- Wdrażanie i przestrzeganie przy wszystkich pracach sztauerskich postanowień konwencji, kodów, rezolucji i zaleceń IMO – International Maritime Organization (Międzynarodowa Organizacja Morska w Londynie) – oraz innych konwencji międzynarodowych i związanych ze sztauerką przepisów krajowych.

To, co wymieniałem wyżej, nie obejmuje zapewne wszystkich tematów mieszczących się pod pojęciem „sztauerka”, ale na pewno odzwierciedla wykonywane przeze mnie ekspertyzy.

Natomiast przy wielkiej różnorodności tematycznej ekspertyz niezwiązanych ze sztauerką wykonywałem liczne zlecenia na temat ustalania czasu straconego przy załadunku lub wyładunku w portach, ponadto na temat interpretacji klauzul czarterowych i właściwie już niewiele więcej.

Niestety, wszystko się zmieniło, zwłaszcza po naszym Okrągłym Stole. Już wcześniej, bo po 1981 roku, degrengolada obrotów naszego handlu zagranicznego, a tym samym obrotów portowych, a głównie „zleceniogennej” drobnicy, tak drastycznie ograniczyła liczbę zleceń, że zamiast wybrzydzenia i odmawiania zaczęliśmy się za nimi coraz energiczniej rozglądać. Gdy po tym wszystkim nastąpiła zapaść nie tylko armatorów polskich, ale całego obowiązującego od półwiecza systemu nakazowo-rozdzielczego, zastąpił go system kapitalistyczny czy neokapitalistyczny nazywany przez niektórych drapieżnym lub krwiożerczym. Przy tych wszystkich przemianach my, eksperci PIHZ, znaleźliśmy się w sytuacji podobnej do dziecka wylanego z kąpielą. Postaram się to opisać w ostatnim rozdziale moich wspomnień pt. „MEA”, Stowarzyszenie Ekspertów Morskich w Szczecinie.

EKSPERCKIE APANAŻE

Mówiąc o apanażach, pomijam oczywiście moje wcześniej omówione wynagrodzenie wynikające z taryfowych stawek godzinowych oraz zwroty kosztów przejazdów taksówkami lub własnym samochodem. Mam natomiast na myśli koperty z „zielonymi” wewnątrz, butelki markowych alkoholi i kartony najlepszych amerykańskich papierosów, które w mniemaniu niektórych eksperci jakoby mieli znosić ze statków.

Zacznę od tych kopert z „zielonymi”. Otóż w liczącej już czterdzieści lat mojej praktyce eksperckiej nigdy nie spotkałem się nie tylko z kopertą z „zielonymi”, ale nawet z propozycją jej wręczenia. Już samo mówienie o kopertach było dla nas, ekspertów, obraźliwe. Teoretycznie mógł ją wręczyć jedynie ktoś, komu zależało, aby w ateście czegoś nie napisać albo napisać coś niezgodnego z prawdą, co działałoby na korzyść kopertodawcy. Gdyby do tego doszło, mielibyśmy do czynienia ze świadomym łamaniem fundamentalnych, obowiązujących eksperta zasad głoszenia prawdy, czyli po prostu z jego ześwinieniem się. W niektórych krajach na tę okoliczność i kilka jeszcze innych eksperci zostają zaprzysiężeni. U nas podpisuje się coś w rodzaju przyrzeczenia eksperta. Dla mnie i znakomitej większości moich kolegów ekspertów, którzy zasady postępowania w życiu wyssali razem z mlekiem z piersi naszych matek, powyższe formalności były i tak zupełnie niepotrzebne.

Nieco inaczej przedstawiała się sprawa z trunkami i papierosami. Otóż kapitanowie na statkach dysponują w każdym porcie pewnym limitem pieniężnym na tak zwaną reprezentację, czyli najczęściej płynne albo dymne upominki rzeczowe. Są one wręczane osobom odwiedzającym statek, na których kapitanowi lub armatorowi zależy albo może zależeć. Obdarowani to najczęściej przedstawiciele władz portowych, rzadziej już kontrahenci. Sporadycznie kapitanom mogło również zależeć na ekspertach, i to nie tylko działających na zlecenie armatora. W swoim charakterze były to wyłącznie upominki – „sailors’ souvenirs” (marynarskie pamiątki) wręczane ekspertom nie na piękne oczy, ale, co zwykle podkreślano, „for well done job” (uznanie za dobrze wykonaną pracę). W swojej wieloletniej karierze spotkałem się z płynnymi souvenirami dziesięć, może najwyżej kilkanaście razy przy mocowaniu jakichś skomplikowanych sztuk ciężkich, ponadgabarytowych konstrukcji na pokładach itp. Raz nawet dostałem 0,5 litra naszej czystej wyborowej od śląskich gołębiarzy jako uznanie za wcale nie takie łatwe rozmieszczenie na pokładzie kilkuset klatek z gołębiami w sposób umożliwiający równoczesne wypuszczenie dwóch tysięcy tych sympatycznych fruwaków na Morzu Północnym. Tę butelkę, należną bardziej wyjątkowo zaangażowanemu statkowemu bosmanowi (również gołębiarzowi) niż mnie, rozpiłiśmy z gwinta w gołębiarskim gronie po zakończeniu załadunku i mocowania klatek. Innych butelek, zapewne z bardziej szlachetnymi trunkami, nigdy nie przyjmowałem, mimo że były wyłącznie gestem uznania za dobrą pracę i nigdy nie były wcześniej zapowiadane jako coś za coś. Najwyżej dwa, może trzy razy brałem otrzymaną butelkę i ostentacyjnie wrę-

czalem foremanowi, aby po zakończeniu pracy rozpił ją wspólnie z całym „gankiem”. Były to oczywiście przypadki wyjątkowe, gdy „ganek” zasłużył sobie na takie szczególne wyróżnienie.

Karton papierosów mieszczący dziesięć paczek po dwadzieścia sztuk, którego cena w obrocie wolnocłowym sięgała podówczas dwa-trzy dolary, trafiał mi się częściej, może nawet kilka razy w roku. Brałem z niego zwykle dwie paczki, tłumacząc, że papierosów przecież nie palę, a biorę jedynie dla kolegów z pracy. Trochę kłamałem, bo nie zawsze oddawałem je kolegom, przeznaczając na własną reprezentację.

Wbrew ogólnie panującej opinii fajka zupełnie nie jest atrybutem marynarskim. Z własnych doświadczeń wiem nawet dobrze, dlaczego. Przy pracy na pokładzie lub na skrzydle mostku, gdzie okazji do zamoczenia nie brak, mokry papieros lądował po prostu za burtą, natomiast zmoczonej fajki nie można się było przecież pozbyć. Należało ją starannie oczyścić, co nie było ani przyjemne, ani proste, a następnie wysuszyć. Spotkanych na statkach fajczarzy z prawdziwego zdarzenia po czterdziestu latach mogę wyliczyć na palcach jednej ręki. Było wówczas z kim i o czym porozmawiać, a marynarski souvenir z dobrego tytoniu był mi wielce miły.

Powodów do nałożenia samemu sobie dwupaczkowego limitu było kilka. Dwie paczki tolerowała na bramach przy kontroli zarówno straż portowa, jak i urzędy celne. W najgorszym wypadku, gdy kontrolujący czepiał się nawet tej ilości, należało rozstać się z jedną z dwóch paczek i sprawy nie było. Nawet podejrzewam, że tak bardzo popularny dziś w mowie potocznej zwrot „nie ma sprawy” pochodzi może akurat nie od tych dwóch paczek, ale krocia podobnych sytuacji, z którymi w życiu nagminnie się spotykamy.

Ujawnienie przy kontroli więcej niż dwóch paczek lub oryginalnej, nieotwartej butelki z alkoholem oznaczało spisanie protokołu, zatrzymanie przepustki na wstęp do portu i – co było już dla delikwenta naprawdę mało istotne – przepadek zakwestionowanego mienia i pokrycie jakiejś groszowej kary celnej. Z wymienionych konsekwencji istotna była tylko jedna – zatrzymanie przepustki. Pozbawienie wejścia na teren portu, gdzie delikwent pracował, stanowiło dla niego klęskę życiową, natomiast dla pracodawcy wystarczający powód do zerwania stosunku pracy w trybie natychmiastowym. Przepustkę można było bez trudu odzyskać już następnego dnia, ale wyłącznie za cenę podpisania zobowiązania o współpracy z UB/SB. Bramy portu były więc wspaniałym punktem werbunkowym przyszłych tajnych współpracowników ulicy Małopolskiej. Jestem pewien, że może nie wszyscy, ale znakomita większość przedkładała podpisanie sympatycznie podsuniętego jakiegoś papierka ponad utratę pracy, konieczność zmiany zawodu itd. Zważywszy na moje dotychczasowe perypetie z bezpieczeństwem, bardzo pilnowałem się, aby w rezultacie przez głupstwo z zapraszanego nie stać się petentem Małopolskiej lub tym bardziej utracić pracę.

Nie tylko zresztą wspomniane okoliczności powstrzymywały mnie od korzystania „pełną piersią” z tych w istocie mało znaczących „apanaży”. Brzydziłem się obmacywania na bramach, traktując je jako poniżanie mojej godności. Nie ina-

czej traktowałem pokazywanie na żądanie strażnika zawartości mojej teczki i nie potrafiłbym czuć się w roli przyłapanego na gorącym uczynku. Teczke przestałem nosić jeszcze za czasów gdyńskich, gdy przy szyciu garnituru krawiec wykrył, że mam skrzywiony kręgosłup i wystającą prawą łopatkę, a jeszcze w 1946 roku, przy badaniach do PSM, komisja lekarska, oglądając z tyłu, z przodu i z boku, zaliczyła mnie do tych nielicznych kandydatów, u których nie stwierdzono żadnych mankamentów. Poniewczasie byłem już mądry i wiedziałem, że wystająca łopatka to rezultat noszenia przez trzy lata w prawej ręce teczki pełnej przeważnie potrzebnych papierów. Bez teczki przechodziłem przez portowe bramy „nietykalny”, rękawice robocze trzymałem pod pachą, a utensylia do palenia fajki po kieszeniach. Bodaj w latach siedemdziesiątych przyszła moda na „alfonsówki”, przepraszam – na męskie saszetki. Przez pewien czas nosiłem taką, która mieściła zaledwie fajkę i pudełko z tytoniem. Gdy wchodziłem do ładowni, trzeba ją było gdzieś zostawiać, ciągle się zawieruszała, ostatni raz skutecznie, wraz z trzema książeczkami oszczędnościowymi. Zapewne przejechała się na Wielkie Jeziora Kanadyjskie, bo tam popłynął statek, na którym ostatni raz miałem ją przy sobie. Na wszelki wypadek zablokowałem szybko swoje konto i do uszczerbku oszczędności nie doszło.

Dwa razy przy wyjściu z portu zostałem wezwany przez funkcjonariuszy urzędu celnego do poddania się kontroli osobistej. Za pierwszym razem skończyło się na opróżnieniu wszystkich kieszeni i obmacywania nie było. Drugi przypadek opiszę za chwilę.

Po latach, już z dystansu i bez emocji, zastanawiam się, ile w moim opisanym wyżej postępowaniu było najzwyczajszego ludzkiego strachu, a ile odczuć z górnej półki, czyli uczciwości, honoru, poczucia praworządności i tym podobnych. Trudno to jakoś samemu sensownie wyważyć, ale z mojej podświadomości wynika, że strach nie był na pewno odczuciem dominującym.

To wszystko, o czym była dotychczas mowa, dotyczyło statków obcych bander. Na statkach polskich sprawy souvenirów przedstawiały się nieco inaczej. O kopertach nie mogło być w ogóle mowy, bo na „zielone” załogi pracowały w pocie czoła, i legalnie, i nielegalnie. Poza niewygórowanym wynagrodzeniem w złotych otrzymywały „dodatek dewizowy”, czyli „zielone”, za każdą rozpoczętą dobę w morzu. W związku z tym z portów krajowych nasze statki wychodziły nagminnie o godz. 23.55, natomiast powracały o godz. 00.05. Ponadto kapitanom w portach krajowych nie przysługiwała reprezentacja. Oznaczało to, że koszt każdego marynarskiego souveniru musieli by pokrywać z własnych kieszeni, a tego się na ogół nie lubi. Natomiast załoga za zarobione dewizy mogła legalnie kupować na statku ograniczone ilości towarów „bundowych” (wolnocłowych), które w związku z tym były nieraz nawet o połowę tańsze od lądowych. Wśród artykułów „bundowych”, na które składały się głównie alkohole i wyroby tytoniowe, był również tytoń fajkowy.

Na statkach polskich odmawiałem przyjmowania jakichkolwiek prezentów. Po latach, kiedy z kilkoma kapitanami wszedłem w układy koleżeńsko-przyjacielskie, dostawałem od czasu do czasu jedną lub dwie paczki tytoniu. W latach

siedemdziesiątych i później, gdy posiadanie drobnych dewiz przestało już być surowo karane, a u nas na rynku zagraniczny tytoń fajkowy był horrendalnie drogi albo go w ogóle nie było, wówczas prosiłem znajomych o kupno za moje dolary kilku paczek. Koszt takiej transakcji mieścił się najczęściej w dolarze, najwyżej dwóch. Żeby zobrazować, ile dymu z mojej fajki pochodziło z eksperckich „apanaży”, wyjaśniam, że całe życie paliłem mieszanki „made by JLK”, czyli własnego pomysłu i wyrobu. W ich skład wchodziło: 1/3 najlepszego, aromatycznego tytoniu zagranicznego, 1/3 najlepszego tytoniu krajowego i 1/3 „bundowej” Amphory. Dodam, że ten ostatni długo królował na polskich statkach i w lądowych delikatesach. Chwalony był przez opinię publiczną za piękny aromat. Dla wytrawnych palaczy był to tytoń średniej klasy, co zresztą uwidoczniło się na opakowaniu napisem „A class tobacco” (tytoń klasy A). Jeżeli dwa pierwsze składniki mieszanki nabywałem za własne pieniądze, to już wiadomo, ile dymu pochodziło z „apanaży”. W recepturze zapomniałem jeszcze nadmienić, że kilka lat z rzędu 10% mieszanki stanowiła marzanna wonna zbierana własnoręcznie, koniecznie w maju i w cienistych lasach bukowych, a następnie krojona jak tytoń i suszona, co jeszcze pomniejszało wolumen apanażowego dymu.

Wracając do okoliczności, które nakazywały mi daleko idącą ostrożność przy przyjmowaniu prezentów na polskich statkach, opiszę dwa przypadki, które dość dobrze zakodowały się w mej pamięci. Raz, na samym początku kariery eksperta, przyjąłem od kogoś dwie paczki tytoniu. Następnego dnia ten ktoś przyszedł do mnie i, nie krępując się, poprosił o zrobienie mu pewnej służbowej przysługi, która wprawdzie była w pełni legalna, ale dla mnie dosyć krępująca. Nic by się nie stało, gdybym odmówił, i nie wiem, dlaczego tego nie zrobiłem. Natomiast na pewno wyciągnąłem ze zdarzenia właściwe wnioski. Drugim razem, a było to dokładnie 24 czerwca, czyli w dniu moich imienin, na dobrze znanym statku składano mi życzenia imieninowe. Po zakończeniu pracy, gdy już schodziłem ze statku, dwóch oficerów, z którymi współpracowałem raczej marginesowo i nie łączyły nas żadne bliższe więzy, wręczyło mi płynny prezent imieninowy. Nawet nie wiem, co to było, bo prezent był w dewizowym opakowaniu. Sprawa wydała mi się od razu podejrzana i mimo nachalnych próśb odmówiłem przyjęcia. Na bramie zostałem poproszony do baraku strażników przez celników z „czarnej brygady” gwooli przeprowadzenia rewizji osobistej. Zrobiło mi się wesoło i pokazując „czarnym” swoje imię na przepustce, podziękowałem za imieninowe „wyróżnienie”. „Czarni” albo nie zrozumieli mojej aluzji, albo zabrakło im zupełnie poczucia humoru. Najpierw polecili mi opróżnić wszystkie kieszenie, następnie zaczęli mnie obmacywać. Z nieskrywaną satysfakcją wymacali w tylnej kieszeni moich spodni zwitek papieru toaletowego, który zapomniałem wyjąć, a który zawsze na wszelki wypadek nosiłem. Gdy się okazało, że to nie zwitek „zielonych”, lecz jedynie papier toaletowy, zawód widoczny na twarzach „czarnych” stał się najmielszym prezentem, jaki trafił mi się w tym dniu. Do dziś nie potrafię sobie odpowiedzieć na pytanie, czy to, co mnie wówczas spotkało, było sprawą przypadku, czy też nagrąną przez Małopolską prowokacją.

Muszę już być do końca szczery i wykaz „apanaży” uzupełnić o tak modne dziś różne gadżety reklamujące firmy, w moim przypadku były to długopisy, zapalniczki, kalendarze, breloczki itp. Wyłączając zapalniczki, sprawiały one moim dzieciom zwykle wielką frajdę. A już na zakończenie tematu przyznaję się do największego apanażu w postaci dwóch kartonów po 24 butelki oryginalnego pilznera, który poza Peweksem i Baltoną do lat dziewięćdziesiątych nie był osiągalny w handlu za złotówki. Kartonów nie przemyślałem, bo dowieziono mi je do domu.

A było to tak. Długie lata byłem w WSM prodziekanem studiów zaocznych i wieczorowych na Wydziale Nawigacyjnym. Pośród studentów zaocznych było kilku Czechosłowaków z praskiej Namorzni Plavby – armatora CSRS. Jeden z doskonale zapowiadających się „Pepików” sromotnie oblał sesję egzaminacyjną i musiałem mu dać ostrzeżenie o skreśleniu z listy studentów. Zanim jednak to zrobiłem, zaprosiłem go na dywanik, czyli na rozmowę dyscyplinującą. W trakcie rozmowy „Pepik” wypłakał mi się, że grozi mu degradacja, wyrzucenie z pracy i coś tam jeszcze, i opowiedział w szczegółach o swoim przypadku. Zadałem mu kilka pytań, a że sprawa dotyczyła prawidłowości postępowania kapitana na statku w czarterze na czas, czyli mojego profesjonalnego „konika”, doszedłem do wniosku, że Plavba niesłusznie chce mu zrobić krzywdę. Najpierw dałem mu urlop dziekański, a następnie poradziłem, aby postarał się w Plavbie o zlecenie mi ekspertyzy na temat zasadności stawianych mu zarzutów. Niezadługo otrzymałem z Plavby stosowne zlecenie wraz z kompletem dokumentów. Przysiadłem w kapciach na jeden lub dwa wieczory i w wydanym orzeczeniu wybroniłem go z podstawowego zarzutu narażenia armatora na straty sięgające ponad 50 000 dolarów, natomiast kilka mało istotnych zarzutów uznałem jako zasadne. Za ekspertyzę otrzymałem swoje taryfowe wynagrodzenie i o niej zapomniałem. Po pół roku niespodzianie zjawiły się w domu kartony z pilznerem, karteczką z podziękowaniami i pozdrowieniami ze statku, z której wywnioskowałem, że wszystko jest OK. Pilznera wypilem ze smakiem, traktując go jako prowizję za poradnictwo, a „Pepik” z rocznym poślizgiem studia ukończył.

Swojego rodzaju „apanażem” była również możliwość jadania na statkach smacznych i pożywnych posiłków. Na statkach polskich wolna od wacht załoga przebywała i jadła we własnych domach i utarł się zwyczaj, że współpracujący ze statkiem pracownicy lądowi, nikogo nie objadając, korzystali ze statkowych posiłków. Jeszcze nie będąc ekspertem, podziwiałem pracowników biurowych, którzy zawsze około 12.00, czyli w porze obiadowej, mieli do załatwienia na statkach sprawy niecierpiące zwłoki, a statkowy obiad nie przeszkadzał im w zjedzeniu następnego w domu.

Po przeprowadzeniu się do Szczecina, co skutkowało ustabilizowaniem się mojego trybu życia, po dziś dzień pilnuję się przed nadwagą. Podwójne obiady niweczyłyby moje anorektyczne poczynania. Będąc już ekspertem, gdy jechałem na statek, nieraz na wiele godzin, oczywiście kanapek z domu nie zabierałem i wieczorami lub nocą bez zaproszenia korzystałem ze statkowych pentr, głównie

z kawy lub herbaty, rzadziej z jakichś kanapek. Od czasu do czasu przyjmowałem zaproszenia kapitanów i pozwalałem sobie na zjedzenie lunchu, ale nieraz tylko dla zaspokojenia ciekawości, co dana nacja jada. W takich sytuacjach z obiadu domowego zwykle rezygnowałem.

Jeszcze sto-dwieście lat temu na statku poza papierosami i alkoholem można było dostać dżumy, czarnej ospy czy jakiegoś innego morowego powietrza; nie były to już wprawdzie „apanaże” i dlatego wspominam o chorobach przy sposobności.

W pierwszej połowie XIX wieku klipry herbaciane zawłokły z Chin do Londynu dżumę. W wyniku dwukrotnie nawracającej epidemii wymarło wówczas 40% mieszkańców. Podobnych przypadków przy ewidentnym udziale statków było mnóstwo. Z osobistych przeżyć zapamiętałem, jak w 1946 roku pracowałem na statku o jakiejś egzotycznej banderze, gdy podjechały autobusy. Pod obstawą milicji zapakowano nas do nich wraz z różnokolorową załogą i zostaliśmy wywiezieni do szpitala Marynarki Wojennej w Oliwie. Tam dopiero dowiedzieliśmy się, że to nie jest sprawa polityczna, tylko kwarantanna, i po pobraniu wymazów (nie powiem, skąd) obiecano zwolnić nas w ciągu dwóch dób. W szpitalu było głodno, chłodno, ponuro i odnosiło się wrażenie, że właśnie dopiero tu można się czymś zarazić. Wkrótce odkryliśmy, że wprawdzie wejścia do szpitalnego gmachu pilnuje człowiek z karabinem i nasadzonym na nim bagnetem, ale okna na parterze otwierają się bez trudności, a w otaczającej szpital drucianej siatce jest pełno dziur. Widząc wieczorem masowy odpływ pacjentów, siostrzyczki szpitalne błagały, aby wrócić jutro na wizytę lekarską na dziewiątą rano. Miałem do przystanku tramwajowego 300 metrów i po kwadransie byłem już w Sopocie. Pomny jednak londyńskiej epidemii, nie wchodziłem do naszego mieszkania, lecz jedynie do swojego pokoiku na stryszkach z osobnym wejściem. Na szczęście cały ten alarm okazał się fałszywy i wkrótce nas zwolniono.

A jednak „co ma wisieć, nie utonie”. Jeszcze w tym samym roku pracowałem na „liberciaku”, którego poprzednim ładunkiem były arachidy (surowe, niełuska- ne orzeszki arachidowe, takie w kokilkach). Ci, którzy pamiętali je sprzed wojny (bo po wojnie jeszcze nie było ich na rynku), wśród nich i ja, wygrzebywaliśmy je z różnych statkowych zakamarków i dziur, a ponieważ były bardzo smaczne, na miejscu konsumowaliśmy. Już w drodze powrotnej do domu złapały mnie straszne bóle, a po nich ścięła dosłownie z nóg trwająca prawie tydzień biegunka, bowiem leki przepisywane przez dwóch lekarzy nie skutkowały. Wyleczyła mnie dopiero ciotunia Janiszewska naparem z centurii – takich niesamowicie gorzkich ziółek. Bardzo długo dochodziłem do zdrowia. Po latach spotkałem specjalistę od chorób tropikalnych i gdy zrelacjonowałem mu swój przypadek, kiwając głową skomentował to krótko: „No tak, to były afrotoksyny, ma pan silny organizm i szczęście, w ciągu dwóch dób zabijają konia”.

Innej, na szczęście nieepidemicznej choroby nabawiłem się w latach siedemdziesiątych w trakcie wykonywania ekspertyzy. Pewnego styczniowego dnia wydzwoniono mnie z uczelni na statek do pilnego odbioru ładowni pod załadunek

workowanej cebuli. Po poprzednim ładunku aluminy (ruda aluminiowa) na pokładzie było bardzo brudno, a wejścia do ładowni prowadziły tylko przez ciasne włazy i częściowo obudowane zejściówki. Nie chcąc się zbytnio brudzić, poprosiłem o kombinezon roboczy, który zresztą na każdym statku powinien być wraz z latarką i rękawicami dostępny do dyspozycji ekspertów i różnych inspektorów. Dostałem elegancki i jakoby największy na statku kombinezon, ale aby się w niego wbić, musiałem rozebrać się prawie do rosołu. Na dworze było około zera i przenikliwy szczeciński wiaterek. Dwukrotnie rozgrzewałem się, wchodząc do ładowni, i po powrocie na pokład, również dwukrotnie, studził mnie wspomniany wiaterek. Następnego dnia miałem już wysoką temperaturę, a lekarz ponad wszelką wątpliwość stwierdził zapalenie płuc. Szybko powróciłem do zdrowia i tym razem bez pomocy ciotuni. Stwierdziła tylko autorytatywnie, że gdybym dał sobie zaraz postawić bańki, to obyłoby się bez doktora i zapalenia.



Wspomniałem już, że z moich sztauerskich uprawnień „wszechwag” w nieoficjalnym trybie – bo nigdzie tego nie było na piśmie – zostały wyłączone materiały wybuchowe zwane przez nas potocznie „rozrywkami”.

100-procentowy dodatek za prace związane jakoby z wysokim ryzykiem oraz diety i ryczałty za noclegi, a żarli i spali zwykle na statku. Po prostu żyć nie umierać. Dlatego gdy Izba zorganizowała kurs na ekspertów od „rozrywek”, zaraz się zgłosiłem.

Poproszono mnie o kilka godzin wykładów na temat organizacji portowych przeładunków „rozrywek”, więc byłem na kursie równolegle kursantem i wykładowcą. Sam kurs był bardzo ciekawy i wcale nie taki łatwy. Prowadziło go dwóch sympatycznych komandorów z marynarki wojennej. W trakcie zajęć wycofało się kilku kursantów, a część nie przystąpiła do egzaminów końcowych. Ukończyły go zaledwie cztery osoby, a wśród nich i ja.

W ramach kursu urządzono nam zajęcia pogładowe w Drawskim Młynie koło Zieleńca na Górnym Śląsku. Mieściły się tam Zakłady „X” – tajne łamane przez poufne. Chyba słusznie znajdowały się z dala od osiedli ludzkich, na jakimś położonym wśród lasów wielkim pustkowiu. Z ich znalezieniem nie mieliśmy jednak najmniejszych kłopotów, bo „rozrywkowe” próby słyszeć było w promieniu kilkunastu kilometrów.

Z zajęć, jakie zorganizowano w cywilnej części zakładów, niewiele zapamiętałem. Pamiętam natomiast, jak na samym wstępie pokazano nam halę i dwa bunkry produkcyjne po przypadkowych wybuchach. Jeden z nich zakodował mi się na dobre w pamięci, bowiem przypominał jakiś koszmarnie rozwinięty kwiat, którego płatki stanowiły pogięte fantazyjnie grube żelbetonowe ściany.

Znałem z opisów słynne portowe wybuchy: statku z amunicją w Bombaju oraz innego statku z saletrą amonową w San Francisco, które pociągnęły za sobą setki ofiar ludzkich i krociowe straty materialne. Wracalem jednak z Drawskiego Młyna pełen wrażeń i na pewno jeszcze bardziej świadom skali zagrożeń, jakie „rozrywki” stwarzały.

Wizyta w Drawskim Młynie nie odstraszyła mnie od zamiaru zostania ekspertem w zakresie przeładunku „rozrywek”. Niezwłocznie po otrzymaniu świadectwa ukończenia kursu i uzyskaniu od PŻM i DSR zaświadczeń o wynikającej z mojej funkcji praktyce przy „rozrywkach” złożyłem w Izbie wniosek o rozszerzenie uprawnień. Odmowa, jaką stosunkowo szybko otrzymałem, zachwiała nieco moją równowagę. Krok po kroku zacząłem dochodzić do sedna sprawy. Okazało się, że mój wniosek poszedł do zaopiniowania przez departament wojskowy Ministerstwa Żeglugi. Wojacy drogą służbową zwrócili się o opinię do szczecińskiej SB, gdzie Stanisław lub jego kolesie mieli jeszcze wobec mnie długi wdzięczności do spłacenia i spłacali je „uczciwie”.

Służąc w ludowym wojsku, przekonałem się organoleptycznie, co oznacza powiedzenie „Ciągnie się jak (przysłowiowy) smród za wojskiem”. Od czasu do czasu kaprale komendą „w tył zwrot, naprzód marsz” zmieniali szyk kolumny marszowej. Wówczas my, wysocy, kroczyliśmy na końcu kolumny, wdychając to, co się za wojskiem ciągnęło, zwłaszcza jeżeli to był powrót ze stołówki, a na obiad była zupa grochowa. Analogizując, muszę stwierdzić, że wdzięczność SB ciągnęła się za mną dość długo, jak ten przysłowiowy smród za wojskiem. Chyba dwa lata

później wystąpiłem do Zarządu Portu o zgodę na wykonywanie na terenie portu zdjęć. I ponownie wniosek opiniowała szczecińska SB, więc nietrudno domyślić się, jaki był rezultat. Tymczasem na Zachodzie aparat fotograficzny już od pewnego czasu skutecznie konkurował z długopisem. W porcie było wprowadzić dwóch pracowników z uprawnieniami do robienia zdjęć, ale współpraca z nimi była niemiernie kłopotliwa. Byli trudno osiągalni lub nie mieli czasu i jeszcze trzeba im było pokazywać, co mają pstrykać i jak kadrować poszczególne ujęcia.

Był to chyba ostatni mój rok na stanowisku głównego sztauera. Wezwał mnie pewnego dnia dyrektor eksploatacyjny i poinformował, że będziemy przewozić kilka dużych partii czechosłowackich „rozrywek”. Jutro ma się odbyć w naszym ministerstwie odprawa na ten temat i mam w niej brać udział. Właśnie pakowałem walizkę, gdy zadzwonił dyrektor, mówiąc, że zamiast mnie pojedzie sam. Napomknął również, że chciał mnie z sobą zabrać, ale z pewnych względów okazało się to niemożliwe. Nawet przewóz górniczych „rozrywek” traktowany był zawsze z klauzulą „tajne łamane przez poufne”, więc nie miałem najmniejszej wątpliwości, o jakie „pewne” względy chodzi.

Kilka dni później podobna odprawa, tyle że na szczeblu lokalnym, odbyła się w Szczecinie. Tym razem nie dość, że nikt nie sprzeciwił się mojej obecności na naradzie, to jeszcze zostałem wyznaczony jako odpowiedzialny za tzw. całokształt wszystkiego, co się będzie dziać pod statkiem i na statku. Na naradzie przeładunek czechosłowackich „rozrywek” uzyskał bardzo uroczystą oprawę. Powstał sztab operacji, zostali mianowani: szef, jego zastępca, pomocnik szefa, oficerowie dyżurni, łącznicy itd., itp. Włączeni byli wszyscy: wojsko, milicja, straż ogniowa, pogotowie ratunkowe, chyba z wyjątkiem zakładów pogrzebowych. Przyznam, że bardziej niepokoiłem się, niż dziwiłem, dlaczego jako ekspert nie zostałem dopuszczony do tajemnic państwowej wagi, a jako główny sztauer tkwiłem w nich po szyję. Na mój gust świadczyło to o bałaganie panującym na Małopolskiej i według najbardziej czarnego scenariusza należało mnie chyba dawno zdjąć ze stanowiska głównego sztauera.

„Rozrywki” naszego południowego sąsiada były jakoby wielokrotnie silniejsze od naszych, a transport, opakowanie i kilka innych szczegółów a przede wszystkim brak lontów i spłonek wskazywały na to, że nie były one wcale przeznaczone dla górników, więc i nasze środki ostrożności zostały odpowiednio podwyższone. „Rozrywki” miały zostać dowieszone do Szczecina specjalnie zorganizowanymi kolumnami samochodowymi, zostały wytyczone trasy przewozu, wyznaczeni piloci, część portu została wyłączona dla zwykłych śmiertelników i tam obowiązywały specjalne przepustki.

Pierwszego dnia załadunku „rozrywek”, po całodziennym kieracie, gdzieś około północy, wracałem nieco już sfatygowany do domu. To, co zauważyłem, przejeżdżając przez plac Zwycięstwa, skłoniło mnie do zatrzymania taksówki. Przez pewien czas przecierałem oczy, bo myślałem, że to sen. Nie był to jednak sen. Na parkingu przed nieistniejącym już dziś hotelem Piast stała w wyrównanym rzędzie kolumna ośmiu czechosłowackich wojskowych ciężarówek, identycznych jak te,

które z dynamitem widziałem w porcie. Początkowo myślałem, że może są puste, i wysiadłem, żeby to dokładnie sprawdzić. Gdzie tam! Po resorach i plombach celnych ponad wszelką wątpliwość stwierdziłem, że są załadowane. Mój Boże! Kilkadziesiąt ton silnego materiału wybuchowego, czyli prawie atomówka, w samym pępku miasta. To przecież sabotaż, kryminał i coś jeszcze. My ciągnęliśmy do portu ciężarówki pojedynczo, pozostawiając na nich w przelocie jedynie 25% ładunku. A tu taki pasztet w samym środku miasta. Przy hotelu zastosowano jednak jakieś środki ostrożności, w cieniu jednej z ciężarówek ćmiło spokojnie papierosy dwóch milicjantów. Podeszedłem do nich i powiedziałem, czego pilnują. Szybko rzucili je na ziemię, starannie rozdeptując pety butami.

Miałem przy sobie listę członków sztabu operacyjnego wraz z telefonami służbowymi i domowymi. Zastępcą szefa, dyrektora Zarządu Portu, był jakiś wojak w stopniu pułkownika. Byłem przekonany, że jest osobą najbardziej kompetentną w sprawie atomówki w centrum miasta, i z hotelowej recepcji do niego zadzwoniłem. Długo czekałem, aż podniesie słuchawkę, a jeszcze dłużej, aż się rozbudzi i zacznie mówić do rzeczy. Najwięcej jednak czasu zajęło mi wytłumaczenie pułkownikowi, o co chodzi. Gdy już grożące miastu niebezpieczeństwo dotarło do pułkownikowej świadomości, padł isticie napoleoński rozkaz: „Wiecie co, zadzwońcie najlepiej do szefa operacji”. Wściekły na bezduszny przykład bardzo modnej w ludowym wojsku „spychoterapii”, skłamałem, mówiąc, że dzwoniłem, ale telefony szefa i oficera dyżurnego operacji milczą. Później zapadła w słuchawce długotrwała cisza. Aby ubiec kolejny akt „spychoterapii”, jako stary wojak wiedziałem, co robić. Autorytatywnie zażądałem zanotowania telefonogramu dotyczącego zaistniałej na placu Zwycięstwa sytuacji kryzysowej. Później w słuchawce wśród jakichś westchnień, jęków i bulgotu padło wypowiedziane drżącym głosem „nie trzeba”. Odłożyłem słuchawkę usatysfakcjonowany tym, że dałem „popalić” wojakowi, który wyjątkowo wymądrzał się na naradzie wstępnej, głosząc jakieś bzdurne pomysły. W odróżnieniu od nas, portowców, miał być może pierwszy raz w życiu do czynienia z taką ilością „rozrywek” naraz.

Ledwo odłożyłem słuchawkę, a już przyszło mi uspokajać recepcjonistę, który, podsłuchując rozmowę, chciał budzić hotelowych gości i sprowadzać ich do schronu, od czasów niemieckich znajdującego się jakoby gdzieś w piwnicach. Chciał mnie tam nawet na gwałt zaciągnąć, ale się nie dałem. Wychodząc, zostawiłem mu numer pułkownika i powiedziałem, że jeżeli w międzyczasie nie otrzyma żadnych poleceń, to w sprawie ewentualnej ewakuacji ma tam za pół godziny zadzwonić.

Z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku wróciłem do domu. Mimo późnej pory i zmęczenia wynikającego z całonocnego rozkręcania „rozrywkowej” operacji przypomniał mi się jeszcze następujący szmonces, który rozweselił mnie przed samym zaśnięciem.

Otóż jest noc, a żydowskie małżeństwo Josek i Szura leżą w obszernym małżeńskim łóżu. Josek nie może zasnąć i kręci się niespokojnie pod pierzyną. Rozbudzona przez Joska, ale jeszcze zasnana Szura odzywa się do niego: „Nu, co jest? Czemu ty, Josek, nie śpisz i tak się kręcisz? Może masz ochotę mnie troszkę po-

używać?”. Na to Jasek: „Oj, Szura, tobie tylko używanie w głowie, a ja mam takie wielkie zmartwienie i dlatego nie mogę zasnąć”. Na to Szura: „Nu, co ty masz, Jasek, za zmartwienie?”. Okazało się, że Jasek pożyczył na weksel od Apfelbauma z naprzeciwka 100 złotych i jutro rano musi koniecznie weksel wykupić, a nie ma ani grosza przy duszy. Na to Szura: „Ja ci to, Jasek, od ręki załatwię”. Otworzyła okno i w środku nocy zaczęła głośno wołać: „Panie Apfelbaum! Panie Apfelbaum!”. Po pewnym czasie u Apfelbaumów zapaliło się światło i zasnana Apfelbaumowa otworzyła okno ze słowami: „Nu, co jest! Co się dzieje”. Na to Szura: „Pani Apfelbaum, niech pani powie zaraz staremu Apfelbaumowi, że Jasek jutro weksla nie wykupi, bo tych pieniędzy nie ma”, i zaraz zamknęła okno. Natomiast Joskowi powiedziała „Teraz ty, Jasek, śpij spokojnie, bo za ciebie martwi się Apfelbaum”. Szmonces nie ujawnia, jak po tym wszystkim spał Jasek, ja w każdym bądź razie spałem snem sprawiedliwego.

Na drugi dzień okazało się, że atomówka na placu Zwycięstwa przebywała spokojnie do rana. Doszukano się nawet winnego, który spowodował opisane zagrożenie. Sprawa jednak przyschła, bo był nim wysokiej rangi oficer czechosłowackiej „Ochrany”. Ze względów politycznych postanowiono nie wyciągać konsekwencji w stosunku do przedstawiciela bratniego narodu na tak wysokim szczeblu, zwłaszcza że nic złego się nie wydarzyło i do wybuchu czechosłowackiej atomówki na szczęście nie doszło.



MEWY I „MEWKI”

I jedne, i drugie towarzyszyły mi często w pracy, aczkolwiek w zupełnie różnym układzie i okolicznościach.

Ptakami interesowałem się od wczesnego dzieciństwa i zawsze je bardzo lubiłem, ale wtedy mewy znałem jedynie z obrazków, bo u nas, w Łopienniku, nigdy się nie pokazywały. Byłem jeszcze pętkiem, gdy pewnego dnia podekscytowałem mnie widok białego smukłego ptaka, który pojawił się, szybując pięknie z lekkim piskiem nad jednym z kępskich jeziorzek. Byłem święcie przekonany, że to mewa, a ponieważ miało to miejsce w czasie, gdy planowałem wyprawę tratwą na morza południowe, potraktowałem zauważonego ptaka jako dobrą wróżbę. Ktoś ze starszych pozbawił mnie szybko złudzeń i uświadomił, że to nie mewa, lecz jej śródlądowa krewniaczka – rybitwa. Pokrewieństwo nie było zbyt odległe, bo obie pochodziły z rzędu siewkowatych.

W wieku dorosłym i na Wybrzeżu Wschodnim, i w Szczecinie, a później w portach, na jachtach i statkach, zwłaszcza rybackich, okazja do podziwiania tych pięknych ptaków była praktycznie biorąc ciągła. Mewy nigdy mi się nie opatrzyły, mogłem je oglądać bez końca i zawsze było coś nowego do odnotowania w ich zachowaniu czy wyglądzie.

Mewki, czyli mewią młodzież, widywało się raczej rzadko, ale gdy się pokazywały, to były ich już chmary. W pierwszym okresie życia trzymały się swoich łęgówisk, a te usytuowane były zwykle z dala od siedlisk ludzkich. Później szybko rosły i wtapiały się w stada starszych. Tam można je było poznać już tylko po tym, że częściej i cieniej piszczwały. Zapamiętałem, jak raz za rufą statku na Zalewie Szczecińskim rzucały się tłumnie w kilwater, wyławiając i z miejsca połykając malutkie, kilkucentymetrowe stynki. Te lososiowate rybki o zapachu świeżego ogórka były widocznie wypłukiwane przez śrubę okrętową na powierzchnię wody i stanowiły wielki przysmak mewiej młodzieży. Natomiast stare mewy nie były zupełnie stynkami zainteresowane, wołały widocznie coś konkretniejszego,

a przede wszystkim większego. Prawdę powiedziawszy, pięciocentymetrowa zalewowa stynka była już w wędkarskiej nomenklaturze „taaaką” rybą, tyle że wędkarzy nie interesowała nawet jako żywiec, natomiast dla rybaków zawodowych była nie tylko chwastem wodnym, ale z uwagi na masowość występowania – wielkim utrapieniem. Nie o tych jednak mewkach będzie dalej mowa.

Nie pamiętam już, gdzie wcześniej mianem „mewek” nazywano panie uprawiające najstarszy zawód świata – czy na Wybrzeżu Wschodnim, czy Zachodnim. Nie jest to istotne, natomiast istotne jest to, że panie, które świadczyły swoje usługi marynarskiej braci, musiały się czymś odróżniać od koleżanek z branży ze środowiska i mieć swoją adekwatną nazwę. A że mewy towarzyszyły marynarzom na morzach i oceanach, a wspomniane panie w portach, więc ptasie skojarzenie w nazwie należy uznać za logiczne, a ponadto za marynistyczne i, co istotne, pozbawione wulgaryzmu.

Z pojęciem „mewka” przed wojną nigdy się nie spotkałem, nie byłem zresztą na etapie interesowania się podobnymi sprawami. Wyczytałem wprawdzie, że marynarze po zacumowaniu statku udają się pilnie do portowych tawern, ale byłem święcie przekonany, że spieszy się im wyłącznie na rum, dżin, whisky czy coś w tym rodzaju. Później dopiero dotarło do mojej świadomości, że – jak to niektórzy mawiają – byłem wówczas w „mylnym błędzie”.

Z mewkami w cudzysłowie, czyli tymi bez skrzydeł, spotkałem się po raz pierwszy w 1945 roku w Nowym Porcie (w Gdańsku), w przyportowym barze Scandinavic. Zaszliśmy tam z kolegą pod wieczór, aby po kilkugodzinnym zwiedzaniu portu nieco wypocząć i czegoś się napić. Siedzieliśmy przy stoliku, popijając piwo i rozglądając się po pustawej sali i nielicznych gościach, głównie samotnych paniach. W pewnym momencie przez otwarte drzwi od kuchni wdreptała na salę autentyczna żywa kura i zaraz spokojnie zabrała się do wydziobywania pod stolikami jakichś okruszków. Rozbawiła mnie myśl, że jutrzejszy rosół, pularda czy inny *de volaille*, tak beztrudno skraca sobie czas przed wylądowaniem w garnku, i zacząłem wołać „Cip, cip, cip!”. Mój dobry nastrój prysł jak mydlana bańka, gdy na wołanie wstała od sąsiedniego stolika samotna, zionąca alkoholem dama i bez słowa rozsiadła mi się na kolanach. Było później nieco kłopotu z usunięciem damy z kolan i wyjaśnieniem, że wezwanie nie dotyczyło jej, ale autentycznej kury, która tymczasem gdzieś się ulotniła. W końcu dama zadała nam konkretne pytanie: „Chłopaki, ile forsy dała wam mamusia na wieczór?”. A dowiedziawszy się, że mamy tylko na tramwaj, wygłosiła do nas krótką mowę i nieporozumienie zakończyło się na wesoło. Ja natomiast uświadomiłem sobie z satysfakcją, że to co maryniści piszą o różnych egzotycznych portowych tawernach i spelunach, mamy tutaj na miejscu, prawie pod nosem.

Później, gdy już pracowałem w gdyńskim porcie, z tym, co opisują maryniści, stykałem się na co dzień, w całej rozciągłości. Do pracy dojeżdżałem koleją albo autobusem. Autobus kończył bieg przy placu Kaszubskim, dalej już na piechotę ulicą Portową maszerowałem w kierunku portu. Właśnie w rejonie ulic Portowej i Rybackiej i na ich zapleczu mieściło się prawdziwe zagłębienie marynar-

skich uciech. Rano było tam cicho i sennie, jak na peryferyjną dzielnicę przystało, natomiast wieczorami i w nocy tętniło bujne życie portowego miasta. W drugiej połowie lat czterdziestych w porcie gdyńskim cumowało codziennie kilkadziesiąt statków, znaczna ich część to jednostki seryjnej budowy wojennej typu Empire i Liberty o nośności 10 000 ton każdy, a więc na tamte czasy kolosy oceaniczne. Załoga każdego z nich liczyła co najmniej trzydzieści osób, dlatego jeżeli nawet pozostałe statki były mniejsze i z mniej licznymi załogami, to można sobie wyobrazić, jak wielki marynarski tłum ciągnął wieczorami w kierunku ulicy Portowej i tonął powoli w stojących jedna przy drugiej portowych knajpach.

Dobrze pojęte usługi wychodzą naprzeciw klientowi, tak też było i z „mewkami”. Naprzeciw marynarskiemu tłumowi ciągnęły „mewie” forpocztę, a pary kojarzyły się po drodze, w marszu. W samym środku portu, naprzeciw Nabrzeża Rotterdamskiego, przy ulicy Celnej, istniał wówczas spory skwer obsadzony dość gęsto krzewami. Bardziej niecierpliwe pary skręcały z ulicy między krzaki. Nasz biurowy barak mieścił się przy ulicy Polskiej, mniej więcej 150 metrów od wspomnianego skweru. W związku z tym sąsiedztwem miewaliśmy nocą różne zaskakujące wizyty – a to zimą rozebrany do bielizny i na bosaka czarnoskóry matros przyszedł się zagrzać i prosił, aby z jego statku dostarczono mu buty i odzież, a to znowu „mewka” z rozkwaszonym, krwawiącym nosem przyszła zatelefonować na milicję.

Latem 1946 roku zjechała z rodzicami na wczasy do Sopotu moja młodziutka kuzyneczka. Gdy tylko dowiedziała się, że pracuję w porcie, wymogła, abym jej pokazał koniecznie „portowe tawerny”. Przyznam, że nie bardzo byłem w tych tawernach bywały, ale życzenie młodej damy, która w dodatku nieco mi się podobała, było nadrzędne. Powtórzyłem tylko za Koziółkiem Matołkiem „Raz kocznie śmierć” i któregoś wolnego popołudnia pojechaliśmy w trójkę z wynalezioną skądś jej koleżanką, występującą chyba w charakterze przyzwoitki. Najpierw postanowiłem pokazać dziewczętom port, dworzec morski i taśmowiec węglowy. Pracowałem wówczas 24 x 48 godzin i nic nie wiedziałem o tym, że w porcie wybuchł w tym czasie strajk dokerów, o którym zarówno w prasie, jak i w radiu nie było oczywiście ani słówka. Został on zresztą bardzo szybko spacyfikowany.

W porcie pełno było wojska. Zanim doszliśmy do dworca morskiego, zostaliśmy dwukrotnie bardzo dokładnie wylegitymowani, w dodatku dziewczyny musiały się gęsto tłumaczyć, co na terenie portu robią. Odechciało się nam dalszego zwiedzania i aby się odprężyć, zaprosiłem dziewczyny na kawę i ciastka. Weszliśmy do pierwszej lepszej pustawej jeszcze o tej porze „portowej tawerny”. Chłopców z „Albatrosa” jeszcze nie było, ale za to było kilka pań, które złowrogimi spojrzeniami obrzucały moje panny i coś głośno komentowały. Nie miałem wątpliwości, o co im chodzi, i dobrze się złożyło, że orkiestra wszystko zagłuszała. Powoli sala się zapelniała, a ja w obawie o dziewczyny czułem się coraz bardziej nieswojo.

W pewnym momencie wszystko przycichło, bo do knajpy wszedł patrol wojskowy i zaczął wszystkich legitymować. My zostaliśmy pominięci. Wtedy dopiero

poznałem, że to byli ci sami żołnierze, którzy legitymowali nas w porcie godzinke temu. Gdy patrol wychodził z knajpy, dowodzący nim podoficer podszedł do naszego stolika i, życząc przyjemnej zabawy, szarmancko zasalutował. Po wyjściu patrolu atmosfera na sali diametralnie się zmieniła. Staliśmy się nagle VIP-ami i jak VIP-ów nas traktowano. Najpierw dyrygent orkiestry „panu z fajką i jego uroczym towarzyszkom” zadedykował jakieś posuwiste tango, później zjawilo się dwóch fordanserów i porwało w tany moje panny. Widząc, że najbardziej spiskująca wobec nas tamtejsza „mewka” wstaje zapewne po to, aby zaproponować mi białe tango, w ostatniej chwili zdołałem jeszcze złapać za rękę koleżankę kuzynki i wyjaśnić fordanserowi, że miałem u niej już dawno zamówiony pierwszy taniec. Bawiliśmy się wspaniale, do tego barman podsyłał nam na koszt firmy różne zupełnie znośne koktajle. Z załem opuszczaliśmy knajpę. Panny były, jak to się kiedyś mawiało, „z dobrych domów” i miały „przepustkę” do 23.00, ja zaś solennie przyrzekłem, że je na czas odprowadzę. Po wyjściu mieliśmy niebywałą frajdę. Było już ciemnowo, a otoczenie knajpy oświetlały dwie chyba chromowe żarówki, dające bardzo silne i intensywnie pomarańczowożółte światło. W tym świetle tężały niejako rysy, pojawiały się jakieś cienie, zmarszczki, a twarze zmieniały się nie do poznania. Ubawiliśmy się setnie – dziewczyny oświadczyły zgodnie, że upodobałem się do Mefista, ja zaś tylko przez delikatność nie ujawniłem, że obie wyglądały, jak gdyby już od kilku lat były na pełnym etacie w lokalu, który właśnie opuściliśmy. W tym czasie kolejki elektrycznej jeszcze nie było, na szczęście, dobrze wyciągając nogi, udało mi się pełne wrażeń panny przekazać o czasie w ramiona oczekujących na nie niespokojnych mam.

Gdy przeniosłem się do Szczecina, okazało się, że gmach PŻM przy Małopolskiej, w którym obecnie mieści się Sąd Apelacyjny, był za czasów niemieckich ekskluzywnym portowym domem publicznym. Ilekroć mówiliśmy o panującym u armatora bałaganie, nawiązywaliśmy do poprzedniego przeznaczenia jego siedziby. Czasem obrywało się też naszym koleżankom w pracy poprzez pytanie, czy wiedzą dobrze, gdzie pracują, i porady, aby się zbytnio nie chwaliły, czym jeszcze do niedawna było ich obecne miejsce pracy.

Mniej więcej po roku pracy w PŻM, pod płaszczykiem rejsu szkoleniowego, popłynąłem jednym z moich statków, oczywiście służbowo, do portów Danii i Norwegii. Zgodnie jednak z „mewim” tytułem rozdziału pominę sprawy służbowe i opiszę tylko to, co miało coś wspólnego z wychodzeniem naprzeciw klientowi „mewich” usług i co wówczas mnie spotkało.

Zacznę od tego, że jeden z oficerów gościnnie odstąpił mi na czas rejsu swoją kabinę. Nocą statek zacumował w Oslo, a ja z rana szykowałem się na spotkanie z agentem, który miał po mnie przyjechać. Przed opuszczeniem statku udałem się do WC, który znajdował się gdzieś w głębi korytarza. Gdy po pewnym czasie wróciłem do kabiny, zauważyłem w niej porozrzucane w nieładzie detale damskiej garderoby, a w mojej koi jasnobłond dziewczę „przy kości” w pełnym dezabilu. W przeciwieństwie do mnie nie była zupełnie zaskoczona moim pojawieniem się. Nie wiedziałem, co mam robić z tym fantem, a dokładniej z dziewczęciem. Lada

moment mógł zjawić się agent, którego swego czasu w Szczecinie zapoznałem z moją rodziną. We wszystkich znanych mi językach zaproponowałem dziewczęciu, aby niezwłocznie wyniosła się z kabiny. Ona natomiast odpowiedziała tylko pojednawczo: „OK Staszu”, pomachała mi zgrabnie ręką, wsunęła się pod kołdrę i chyba poszła spać.

Nastąpiło u mnie olśnienie. Przecież „Staszu” to Stanisław, czyli dotychczasowy lokator kabiny, odnajdę go i niech z dziewczęciem coś pocznie. Niestety nie wiedziałem, do której kabiny się przeniósł. Tymczasem ktoś zapukał do drzwi. Uspokoilem się, gdy okazało się, że był to ktoś z załogi z informacją o oczekującym na mnie w mesie agencie. Opuszczałem statek, pozostawiając sprawę dziewczęcia jej własnemu biegowi.

Po powrocie, już późną nocą, stwierdziłem nie bez satysfakcji, że moja kabina jest pusta. Wszystko było bardzo porządnie posprzątane, wyczyszczone, wymyte i poukładane. Byłem święcie przekonany, że to musiała zrobić kobieca ręka, i nawet przez moment pomyślałem, że właściwie powinienem się za to komuś czymś odwdzińczyć.

Dowiedziałem się wówczas, a było to bez mała pół wieku temu, że w Norwegii, najbardziej purytańskim skandynawskim kraju, portowej prostytucji sensu stricto nie było. Istniał natomiast odwieczny zwyczaj, że samotne kobiety lub wdowy przychodziły na statki i na cały czas postoju w porcie zamieszkiwały w kabinie wybranego marynarza. Pełniły wszelkie obowiązki marynarskiej żony, włącznie z praniem, prasowaniem i cerowaniem, oczywiście za wikt i jakieś tam wynagrodzenie. Po pewnym czasie, chyba po roku, byłem na statku w tej samej kabinie w sprawach służbowych, ale nie rozmawiałem już z gościnnym „Staszu”, tylko z jego następcą albo może nawet następcą następcy. Ponieważ po wyczerpaniu spraw służbowych byliśmy już na luzie przy piwku, zapytałem z głupia frant, czy w Oslo przychodzi jeszcze do kabiny taka wyjątkowo jasna blondyna przy kości. Mój rozmówca spojrzał na mnie, uśmiechnął się i dodał wymijająco: „To pan też ją zna”.

Z „mewkami” miałem od czasu do czasu do czynienia niejako służbowo. Do moich obowiązków w PŻM należała między innymi opieka nad odwiedzającymi nas gośćmi zagranicznymi, nie tylko w biurze, ale również i później. Najpierw szedłem z nimi do Continentalu, który w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych był bez wątpienia najlepszą restauracją w mieście. Obiad kończył się najczęściej późnym popołudniem. Nieliczni goście udawali się już spokojnie do hotelu, wymawiając się zmęczeniem albo jakimiś, chyba urojonymi, obowiązkami służbowymi. Oznaczało to, że moje towarzystwo i sponsoring nie były im już potrzebne. Pozostałym należało coś na wieczór zaproponować. Operetka i teatr zwykle naszych gości nie interesowały, zresztą kupno biletów w ostatniej chwili było i tak przeważnie niemożliwe. Pozostawał „Szczecin by night”, czyli „zakotwiczenie” w którymś z nocnych lokali. Takie przybytki, do których można było zaprowadzić zagranicznych gości, były w Szczecinie aż dwa: Kaskada i Bajka, później doszła jeszcze orbisowska Reda. Wszystkie roily się od „mewek”, które zaraz namierzały

zagranicznych marynarzy albo gości. Ja i koledzy, którzy mieli do czynienia z obcokrajowcami, musieliśmy pilnować się, żeby nie dopłacać do tego, co armator przeznaczał na zagraniczną gościadnięwkę, a później dokładnie opisywać restauracyjne rachunki. Któregoś roku wprowadzono nadzwyczajne oszczędności, więc aby nie dokładać z własnej kieszeni, dopisywaliśmy do rachunków, oczywiście za ich zgodą, szczecińskich obcokrajowców – przedstawicieli Cechofrachtu, Mafrachtu, a później wspomnianego już wcześniej Langschwagera.

Razu pewnego ledwo z zagranicznym gościem usiedliśmy przy stoliku w Bajce, aby coś przekąsić, a już „sfrunęły” do nas dwie dorodne „mewki” z zapytaniem, czy mogą się przysiąść, mimo że na sali było jeszcze sporo wolnych miejsc. Po chwili jedna z nich zorientowała się, że nie jestem dewizowcem, lecz jedynie krajowcem, i się ulotniła. Natomiast druga zaczęła z miejsca emablować i przysuwać się z krzesłem do mojego szwedzkiego gościa. Ten, póki mógł, odsuwał się od niej i zaczął przebąkiwać o swoim złym samopoczuciu i powrocie do hotelu. Gdy poszedł do toalety, „mewka” zadała mi retoryczne pytanie: „Po coś tu tego kleryka przyprowadził?”. Nie lubię, gdy ktoś niepowołany mnie tyka, i postanowiłem „mewkę” spławić. „Nie widzisz, że to gej – właśnie zaraz po kolacji wybieramy się na sesję”, odpowiedziałem. Prychnęła tylko z obrzydzeniem i zaraz się gdzieś wyniosła, a my, już nieniepokojeni, spokojnie zjedliśmy kolację.

Po jakimś czasie spotkałem się z tym samym Szwedem w Sztokholmie. Wspominał na wesoło szczecińską Bajkę i dodał, że czegoś podobnego w Sztokholmie bym nie uświadczyl. Przebywałem tam już trzeci miesiąc i, mając jakie takie rozeznanie w terenie, podjąłem się pokazać mu – od urodzenia mieszkańcowi Sztokholmu – miejsce wcale nie gorsze od szczecińskiej Bajki za cenę dobrze zakropionej kolacji. Lokal nazywał się Reda Kwarn (Czerwony Łabędź), jego personel i obsada składała się wyłącznie z młodych Niemek, które może nie były tak nachalne jak „mewki” z Bajki, ale za to bardzo bezpośrednie. Zastrzeżeń nie było, dobrze zakrapianą kolację zaliczyłem. Kiedy wracaliśmy, Szwed nie mógł się nadszwić, w jaki sposób udało mi się ten lokal namierzyć. Odpowiedziałem, że to tylko kwestia intuicji. Wracając kiedyś wieczorem z portu, zauważyłem grupkę marynarzy schodzących w pośpiechu z jakiegoś angielskiego statku i po prostu udałem się za nimi.

Innym razem w Szczecinie, a była to zima stulecia i ruch statków w porcie właściwie zamarł, trafiłem z belgijskim gościem na kolację do Kaskady. Na sali siedziało sporo znudzonych beczynnością „mewek”. Chciałem uraczyć belgijskiego królikojada czymś podobnym i zaproponowałem mu comber z zającą. Zając przypadł mu do gustu do tego stopnia, że poprosił o następną porcję. Nie tylko jednak „mewki” miały tego wieczoru pecha, mój Belg w jednym z ostatnich kęsów trafił na małą śrucinę i wyłamał sobie ząb. Tymczasem na sali pojawił się jakiś podpity fiński marynarz i zaraz kilka „mewek” wszczęło pomiędzy sobą o niego bójkę. Musiała interweniować milicja i zaraz jak się trochę uspokoiło, bez żalu opuszczaliśmy lokal. Sala była bodaj na trzecim piętrze, więc wracaliśmy windą. Winda była cała zakrwawiona, widocznie przez którąś z „mewek” z rozbitym no-

sem, i w pewnym momencie mojemu Belgowi na widok krwi zrobiło się słabo. Ledwo zdołałem wypchnąć go z windy i zaciągnąć w ostatnim momencie za róg Kaskady, zanim zając z przystawkami zaczął na raty wracać na łono natury. Jak pech, to pech, zauważył nas przejeżdżający gazikiem patrol milicyjny poszukujący widocznie klientów do izby wytrzeźwień. Ledwo wybroniłem Belga i siebie od noclegu w tym najdroższym, ale za to o najniższym standardzie miejskim hotelu.

Po mewach potrafiłem bez kalendarza dokładnie określić pory roku. Pośród najpopularniejszych u nas mew pospolitych trafiały się również mewy śmieszki. Na początku marca zaczynały im się pokazywać za uszkami małe czekoladowo-czarne rogaliki, które szybko rosły. Pod koniec miesiąca już całe ich łebki aż po szyje ciemniały i tylko czerwone dzioby i oczka urozmaicały ciemne kołpaki łebków kojarzące się nieco z bandyckimi lub komandoskimi kominiarkami. Oznaczało to, że śmieszki są już płciowo gotowe do rozmnażania i zaraz rozpocznie się składanie jajek, a później, po pewnym czasie, nastąpią lęgi.

Natomiast nadejście zimy wróżyło stopniowe pojawianie się mew skandynawskich, a później arktycznych. Były to mewy siodłate, srebrzyste, wydrzyki i różne inne, których nazw już nie pamiętam. Urozmaicały one wspaniałe wszechobecne stada mew pospolitych, większych i śmieszek. Niektóre przybyszek z północy były olbrzymie, rozpiętość ich skrzydeł osiągała nawet metr, a może i więcej. Symbioza w stadzie tych tak znacznie różniących się temperamentem i wielkością ptaków była wzorowa, jednak tylko do momentu, póki nie pojawiło się coś do żarcia. Wówczas było już tylko „ratuj się, kto może” i „kto pierwszy, ten lepszy”. Zwyciężały nie te największe, najsilniejsze, ale te najbystrzejsze i najsprytniejsze, a powstała przy okazji wrzawa kłula wprost w uszy. Gdy kęs zniknął w jakimś mewim gardle, wrzawa milkła jak nożem uciął i ponownie zaciekli jeszcze przed chwilą przeciwnicy szymbowali zgodnie, jak gdyby nic się nie wydarzyło.

Wszystkie mewy, i te pozornie lokalne, i przybysze z Dalekiej Północy, odznaczały się nieskazitelną czystością piórek muskanych dziobami lub drapanych pazurkiem wystającym z upletwionej łapki przy każdej nadarzającej się okazji, a przede wszystkim niebywałą gracją ruchów w trakcie latania. Zawsze podziwiałem mewie umiłowanie latania. Jaskółki latają, aby żyć, bo, latając z otwartym dzióbkiem, chwytają niewidoczne dla nas owady i muszki. Mewy latały oczywiście również, aby z góry wypatrywać na wodzie lub na lądzie coś do jedzenia, ale równie często latały bez żadnego powodu, dla samego latania, bo sam nie wiem, czy była to ich życiowa konieczność, czy też doznawanie przyjemności. Dotyczyło to zwłaszcza stad krążących nieraz bardzo wysoko, bez machnięcia skrzydłami, już nie minutami, ale nawet godzinami, i wykorzystujących, zupełnie jak szybowcnicy, noszenie w termicznych kominach. Było w tym wiele piękna, a równocześnie godności właściwej zdobywcom przestrzeni.

Kiedyś na norweskim statku, na którym nadzorowałem mocowanie jakiegoś ładunku pokładowego, zauważyłem na relingu pokładu pelengowego wiszące za łebki jakieś duże ptaki. Sprawdziłem, były to młode wypatroszone mewy z podwiązanymi sznurkiem skrzydłami i głowami owiniętymi w szmatki. Zbulwerso-

wany tym widokiem zapytałem kapitana, komu i do czego mewy te są potrzebne. Okazało się, że w załodze było dwóch amatorów mewiego mięsa, które przed przyrządzeniem miało odpowiednio skruszyć, a kucharz nie godził się na trzymanie ptaków w statkowej chłodni lub przedchłodni. Amatorzy łapali mewy jakoby na spinning, tak jak się łapie ryby. Wyjaśnienia kapitana przyjąłem w dobrej wierze, ale nie byłem do końca przekonany, że to prawda. Potwierdził to dopiero mój dobry znajomy kpt. Eugeniusz Daszkowski, zresztą były rektor WSM. Pływał swego czasu na statku pod banderą Wysp Owczych (na Atlantyku, powyżej Szkocji i Wysp Szetlandzkich) z załogą składającą się z Farerczyków. Ich przysmakami były jakoby mewy i łby baranie. Na Wyspach Owczych nie istniało rolnictwo i nie rosły drzewa, kwitła natomiast hodowla owiec. Widocznie dlatego biedni Farerczycy, skazani na wieczną dietę baranio-rybną, urozmaicali swoje menu biednymi mewami, łapanymi podobno za pomocą jakichś wymyślnych pułapek.

Wyczytałem w jednej z ornitologicznych publikacji, że większość mew, a wśród nich i nasze znajome śmieszki, tylko na okres lęgów zatrzymuje się na dłużej w jakimś dogodnym rejonie, a tak cały czas przemieszczają się z północy na południe i vice versa, wędrując w poszukiwaniu najobfitszych żerowisk. Pokonują w ten sposób około 20 000 kilometrów rocznie. Przeczyła temu znajoma mewa, którą spotykałem wprawdzie od czasu do czasu, ale przez okrągły rok, na Nabrzeżu „Ewa”. Siadywała, widocznie wypoczywając, zawsze w jednym miejscu, na kalenicy portowego magazynu. Zapamiętałem ją dobrze, bo biedulka miała tylko jedną nóżkę. Poza tym była zadbana i zarówno tuszą, jak i wzrostem niczym nie różniła się od swoich koleżanek, a że mewy w ogóle niezbyt często i chętnie poruszają się po lądzie i pływają, wywnioskowałem, że inwalidztwo nie przeszkadzało jej zbytnio w życiu, może z wyjątkiem tej 20 000-kilometrowej powietrznej wędrówki. Jak było w rzeczywistości, pozostanie chyba jej tajemnicą.

Zastanawiałem się, kiedy mewy śpią. Mew śpiących na lądzie nie widywałem, na wodzie z rzadka. Były to pojedyncze ptaki, które siadały na powierzchni wody, składały łebki wzdłuż skrzydeł albo nawet chowały je pod skrzydło i dryfowały. Musiały mieć jednak jakiś radar albo inne urządzenie ostrzegawcze, a może intuicję działającą również w trakcie snu, bo ilekroć podmuchy wiatru lub prąd przybliżyły je zbytnio do burty statku, tylekroć budziły się, podlatywały na bezpieczną odległość, żeby ponownie zapaść w sen. Nie wiem, dlaczego, ale nie było nigdy widać śpiących mewich stad, mimo że w powietrzu takich stad nie brakowało.

Nawet nie jestem pewien, gdzie i kiedy śpią w nocy. W oświetlonych nocą niektórych basenach gdyńskiego portu nocne mewie łowy były na porządku dziennym, bo wówczas tłuste certy podchodziły pod powierzchnię wody, aczkolwiek wątpię, czy były wówczas dla mew lepiej widoczne. W morzu też ktoś pokazał mi poruszające się wokół statku jakieś bezszelestne, może nieco jaśniejsze od mroków cienie, mówiąc, że to marynarskie dusze. Wprawdzie nie uwierzyłem, ale na ich widok zrobiło mi się nieco nieswojo. Dopiero kiedyś, gdy nocą w pobliżu przepływał pałający światłami burtowych iluminatorów prom, na jego tle przekonałem

się, że te cienie to po prostu niewydające żadnych odgłosów mewy. Czyżby towarzyszyły statkowi, licząc po pewnym czasie na jakieś śniadanie albo obiad?

Co do tego, że mewy pilnowały w morzu statków rybackich, nie miałem najmniejszej wątpliwości. Wyczekiwanie nieraz długo wyciąganie grantona (rodzaj sieci rybackiej) oznaczało dla nich zbliżanie się wielkiego obżarstwa. Gdy tylko ruszała winda trałowa wyciągająca sieć z morskiej toni, ze wszystkich stron nadlatywały pojedynczo lub grupkami i powoli pęczniało rozbrzmiewające radosnym hałasem stado. Natomiast gdy na powierzchni ukazywał się worek włoka, zaraz go obsiadały, licząc na mniejsze ryby wydostające się przez oczka sieci. Na starych trawlerach parowych, na których nie zawsze znajdowały się urządzenia do produkcji mączki rybnej, wyrzucanie za burtę przyłowu albo patroszenie dorszowatych stało się dla mewiego stada prawdziwym deserem.

O ile wydawanie sieci do wody stanowiło na pewno dla spostrzegawczych mew symptom zapowiadającej się za ileś tam godzin uczty, to czym kierowały się, krążąc w godzinach południowych w kanałach portowych wokół ruf statków handlowych zacumowanych przy nabrzeżach? Czyżby wabiły je unoszące się ze statkowych kambuzów zapachy podawanych o tej porze obiadów? W każdym razie musiały mieć świadomość, że ongiś najprostszym sposobem pozbycia się kuchennych i obiadowych resztek było wyrzucenie ich za burtę, właśnie od strony rufy. Napisałem ongiś, bo dzisiaj takie wyrzucanie za burtę byłoby już przestępstwem zagrożonym wysoką grzywną. Niestety, uchwalając międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniom mórz przez statki, człowiek pozbawił biedne mewy takich smakołyków. Musi je teraz spalać w kosztownych urządzeniach eliminujących oczywiście dym i wydostawanie się na zewnątrz jakichkolwiek zapachów. W takim razie dlaczego o tej porze nadal krążą wokół statkowych ruf? Czy dlatego, że mimo konwencji w niektórych portach odpadki kuchenne wyrzucane są w dalszym ciągu tradycyjnie za burtę, jak za dawnych dobrych mewich czasów, a może dlatego, że przez wieki zakodował się w ich genach taki nawyk?

Łatwo się domyślić, że „mewki” kręcące się niecierpliwie wieczorami przy bramie na Nabrzeżu „Ewa” oczekiwały na „bojków”, bo tak nazywały marynarzy z zacumowanych w porcie statków obcych bander. Spotykałem je często, jadąc wieczorem na swoje statki. Było ich zawsze co najmniej dwie, albo i więcej – dość elegancko ubrane i ćmiące dobre papierosy. Po pewnym czasie zaczęły przyjeżdżać już taksówkami, które później ze zgaszonymi światłami czekały razem z „mewkami”. W latach osiemdziesiątych przyjeżdżały już własnymi samochodami, i to nie syrenkami, trabantami lub „maluchami”. Twarze „mewek” zwykle powtarzały się i po pewnym czasie, jak to się określa w kategoriach towarzyskich, znaliśmy się z widzenia. Zobowiązywało to do wzajemnego świadczenia sobie pewnych grzeczności. Raz z wywieszonym językiem prawie biegłem na wzywający mnie pilnie statek. Przy bramie zatrzymała mnie jedna z „mewek” i, wymieniając nazwę, zapytała, czy się na ten statek udaję. Gdy przytaknąłem, powiedziała, abym się zbytnio nie spieszył, bo zacumuje dopiero za godzinę. Jednym słowem wiedziała lepiej niż kompetentny agent, który bez potrzeby przynaglał mnie do

pilnego udania się do portu. Dla porządku dodam, że o telefonach komórkowych nikomu się jeszcze wówczas nawet nie śniło.

Z wdzięczności za miarodajną informację zgodnie z życzeniem informatorki powiedziałem później na statku jakiemuś Kurtowi czy innemu Svenowi, że ktoś oczekuje na nich przy bramie. Dopiero po pewnym czasie zorientowałem się, że nieświadomie uczestniczyłem w stręczycielskim procederze.

Pewnego razu pomimo marszobiegę spóźniłem się na ostatni nocny autobus. Przy bramie stała wprawdzie taksówka, ale na wygaszonych światłach, co oznaczało, że jest zajęta. Pomimo to podszedłem do niej. Wysiadła z niej jakaś „piękność nocy”, która głosem podobnym do Elli Fitzgerald zawyrokowała: „Franek odwieziesz pana do miasta”, a do mnie: „Siadaj pan”. Gdy wysiadając później z taksówki zapytałem, ile się należy, usłyszałem mile brzmiące słowa: „Jechał pan na koszt firmy”. Innym razem, również nocą, na statku, na którym miałem jakiś nadzór, przerwano załadunek i został on przeholowany na CPN w celu zabunkrowania. Zadowolony z takiego obrotu sprawy wracałem wcześniej do domu. Widząc przy bramie dwie zmarznęte „mewki”, zaproponowałem, że je podwiozę do miasta, bo dzisiaj już się tu nikogo nie doczekają. Były niezdecydowane i dopiero gdy wymieniłem nazwę statku i co się z nim właśnie stało, szybko wsiadły do samochodu, a później, mimo przygnębienia z powodu oczekującego je tej nocy bezrobocia, obie bardzo grzecznie dziękowały.

Kiedyś przy wspomnianej już bramie portowej w biały dzień zaczęła mnie urodziwa, czarnooka i kruczowłosa „mewka”. Sądząc z tego, że nie bardzo jeszcze miała na czym siedzieć i czym oddychać, oszacowałem jej wiek na najwyżej 15 lat. Najpierw nieśmiało zapytała, czy przypadkiem nie udaję się na statek „X”. Gdy potwierdziłem, poprosiła mnie o zawiadomienie jakiegoś „Nikolaki” o greckim nazwisku, które, zanim dotarłem na statek, zdążyło już wywietrzeć mi z głowy. Idąc, rozmyślałem zgorszony, że takie jeszcze prawie dziecko i już, do tego jeszcze w biały dzień. Co z tego wyrośnie?!

Na statku, zaaferowany rozmową z kapitanem, dopiero po pewnym czasie przypomniałem sobie prośbę dziewczęcia. Kapitan zadzwonił niezwłocznie do siłowni, a do mnie rzekł: „Powiedz mu pan sam, staruszek na pewno bardzo się ucieszy”. Po chwili w salonie kapitańskim meldował się typowy „wiper”, czyli smarownik w wywecowanym kombinezonie roboczym i jeszcze z pękiem „putzwoli” (czyściwa) w dłoni. Nikolaki, bo był to właśnie on, z wielodniowym zarostem wyglądał przy swoich pałkowatych nogach na co najmniej sześćdziesiąt lat. Mając przed oczami smukłą sylwetkę dziewczęcia spod bramy, poczułem się jeszcze bardziej zgorszony. Tymczasem Nikolaki na wieść, którą właśnie przekazałem, zaczął ni to płakać, ni to się śmiać, a w ogóle to ślinić się i, uderzając dłońmi po bokach, niezgrabnie podskakiwać i coś po grecku seplenić. Wtedy moje zgorszenie doszło już do apogeum i zapytałem kapitana, co się z tym głupcem dzieje.

Moje zgorszenie prysło jak mydlana bańka, gdy dowiedziałem się, że tak właśnie wyraża swoją radość dziadek z rychłego spotkania z wnuczką, którą zobaczy pierwszy raz w życiu. Skąd my to znamy? Żelazna kurtyna rozdzieliła wiele

rodzin, nie tylko polskich, ale i innych, a wśród nich i greckich. W latach 1946-1947 trwała w północnej Grecji krwawa wojna domowa. Inspirowana i wspomagana przez Związek Radziecki grecka komuna nie zdołała jednak wciągnąć swojego kraju do miłującego pokój i budującego socjalizm bloku sytości i samej radości. W odróżnieniu od nas alianci zachodni dali Stalinowi w Grecji zdecydowany odpór. Pokłosiem tego była pokaźna kolonia greckich emigrantów politycznych w Szczecinie, a wnuczka Nikolaki była przedstawicielką zapewne już drugiego albo trzeciego pokolenia greckich bojowników o pokój i socjalizm.

Jeżeli już mowa o Grecji i Grekach, to na statkach obcych bander, na których jako ekspert działałem, w moim prywatnym rankingu statki bandery greckiej zajmowały piąte miejsce. Natomiast greckie załogi dominowały również na statkach bandery liberyjskiej, cypryjskiej, panamskiej i kilku jeszcze innych. Dlatego ogólnie na statkach obcych bander w znacznej mierze miałem do czynienia z Grekami. Ceniłem ich za to, że ci od starożytności żeglarze zamilowanie do pracy na morzu i, ogólnie biorąc morze, mieli po prostu we krwi, ale nie mogłem już ich cenić za bałaganiarstwo, nadpobudliwość i krzykliwość i, co tu dużo mówić, nawet za jakiś zawodowy tumiwizm. Byli również ogólnie zarozumiali, do czego ich pochodzenie z kolebki europejskiej kultury może w jakimś stopniu upoważniało. Ci, których spotykałem, nigdy się wprawdzie tym nie chełpili, ale za to wszystko, co greckie, było dla nich najwspanialsze, a więc papierosy Papastratos, wódka Ouzo, koniak Metaxa, wina z wyspy Samos, gyros i wiele, wiele innych rzeczy. Może moje odczucia są zbyt subiektywne, bo znałem ich wyłącznie ze statków, na których pływali, i z najwyższej kilkudniowych kontaktów, a nie w ich ojczyźnie i domach rodzinnych.

Oczywiście spotykałem również Greków pełną gębą Europejczyków, bez narodowych naleciałości, z którymi doskonale się współpracowało, a nawet nawiązywały się jakieś nie tylko zawodowe sympatie. Niejednokrotnie spotykałem po pewnym, nieraz dłuższym, czasie Greków, których poznałem służbowo wcześniej. Witali mnie może nie „z dubeltówki”, ale wylewnie i chyba szczerze serdecznie.

Na jednym z grekojęzycznych statków trudno powiedzieć, że zaprzyjaźniłem się z greckim małżeństwem, ale na pewno przypadliśmy sobie wzajemnie do gustu. On był kapitanem, ona, o dźwięcznym imieniu Thalia, była od niego nieco młodsza i po prostu, pozostawiając dzieci teściowej, towarzyszyła mu w jednym czy kilku rejsach. Thalia urodą w niczym nie przypominała greckich boginek, ale była bardzo gościnna, miła i mówiła dużo śmieszną greko-angielszczyzną. Na statku, na którym ich spotkałem, nadzorowałem załadunek i mocowanie spalinyowych lokomotyw na Kubę, a statek stał w porcie ponad tydzień, okazji do miłych spotkań było więc sporo. Ilekroć pojawiałem się na pokładzie, kapitanostwo zaraz zapraszali mnie na drinka lub na wspólne spożycie posiłku. Thalię wszystko interesowało, a ja, co mogłem, to jej wyjaśniałem. Najpierw zapytała, czy jestem żonaty, a później, gdzie moja żona się ubiera. Odparłem, że w (znanej na pewno wszystkim nieco tylko starszym szczeciniankom) Telimenie, i zaproponowałem, że jak tylko skończy się zmiana robocza i wydam stosowne dyspozycje na następną, to

mogę ją tam podwieźć. Moja propozycja przypadła Greczynce do gustu, wyznała, że nie liczyła na rejs do tropików i jakoby nie miała zupełnie w co się ubrać. Zaraz wyruszyliśmy, a Thalia zabrała ze sobą jeszcze na przyzwoitkę żonę któregoś ze statkowych mechaników i wkrótce byliśmy już na placu Lotników, przy którym Telimena się mieściła (piszę o tym, bo już jej dawno tam nie ma). Przyznam, że przez te pół godziny wspólnej jazdy zostałem przez Greczynki doszczętnie zaszczebiotany.

Dłużyły mi się zawsze zakupy z żoną, zwłaszcza jeżeli chodziło o jakieś sukienki lub obuwie. Przymierzanie, przeglądanie się w lustrze ze światłem lub pod światło trwało w nieskończoność. Dopiero dzięki Greczynkom przekonałem się, że żonine zakupy to był po prostu „Blitzkrieg” w porównaniu z tym, co one mi zgotowały. Inna sprawa, że wyszły z Telimeny obładowane jak wielbłądźce, a do tego ekspedientka dźwigała osobno jeszcze pokaźną torbę. Obie z wypiekami na twarzy wyznały, że tak tanich i udanych zakupów nigdy w życiu nie miały, i były mi niezmiernie wdzięczne.

Nasza znajomość zakończyła się niestety bardzo niemiłym wydarzeniem. Na dzień przed zaplanowanym wyjściem statku ze Szczecina zostaliśmy z żoną zaproszeni przez kapitana na kolację do nowo otwartej Redy, która obok Continentalu zaliczała się wówczas do najekskluzywniejszych szczecińskich restauracji. Unikałem wprowadzić afiszowania się gdziekolwiek w towarzystwie zagranicznych gości, ale greckie małżeństwo było tak sympatyczne, że tym razem nie potrafiłem im odmówić, a że żona miała w szpitalu dyżur i nie mogła już znaleźć zastępstwa, czwartym okazał się zaproszony znany mi dobrze przedstawiciel agenta. Lokal i jego kuchnia spodobały się wszystkim, a orbisowska obsługa była jak zwykle bez zarzutu. Było miło i wszystko zapowiadało się jak najlepiej. W pewnym momencie Thalia wstała od stołu i przeprosiła nas, mówiąc, że musi sobie poprawić make-up. Nie zwróciliśmy nawet uwagi, że przez dłuższy czas nie wracała, gdy wtem przybiegł podenerwowany maître d’hôtel i poprosił nas do swojego biura. Zastaliśmy tam roztrzęsioną Thalię z potarganymi włosami, podrapaną twarzą i strojem w nieładzie. Okazało się, że została potraktowana jako niepowołana konkurencja i w toalecie dopadły ją i poturbowały miejscowe „mewki”.

Zjawiła się wezwana milicja, nastąpiły ciągnące się w nieskończoność, bo tłumaczone na polski, przesłuchania. Po tym wszystkim nie siedliśmy już nawet do stołu i rozjechaliśmy się każdy w swoją stronę. Statek odpływał wcześniej rano i już Greków nie zobaczyłem. Dowiedziałem się później, że Thalia najbardziej nie mogła przeboleć tego, że w toalecie sama wszczęła z „mewkami” przyjacielską rozmowę, a do tego jeszcze obdarowała swoje przyszłe napastniczki jakimiś niepotrzebnymi jej szminkami. Ja zaś po zastanowieniu pomyślałem sobie, że gdyby była żona, to zapewne panie poszłyby do toalety razem i najprawdopodobniej do tego wszystkiego by nie doszło.

Na tle tego, co wydarzyło się kiedyś w Kaskadzie, a ostatnio w Redzie, doszukiwałem się pewnych analogii pomiędzy bojowością „mewek”, które nawet w miejscach publicznych uciekały się do rękoczynów w obronie swoich bardzo party-

kularnych interesów, i zachowaniem się mew. Zaraz stawał mi w oczach często widywany obraz mewy uciekającej z jakimś kęsem w dziobie, którą goniło całe stado, starając się jej zdobycz odebrać. Chwilowa właścicielka kęsa usiłowała go w pełnym locie połknąć. Jeżeli się to udało, prześladowcy z miejsca zostawiali ją w spokoju. W przeciwnym razie, zajęta bezskutecznie połykaniem, dawała się dogonić i traciła zdobycz na rzecz jednej z prześladowczyń. Po wymianie kęsa pościg trwał nadal i zapewne gdzieś i kiedyś się kończył, zwykle poza zasięgiem wzroku obserwatora. Jeżeli natomiast kęs znajdował się w dziobie gawrona, to mewi pościg był zwykle krótkotrwały. Lecącego znacznie wolniej gawrona mewy dopadały bardzo szybko, przestraszony nie walczył i najczęściej, widząc beznadziejność sytuacji, zaraz wypuszczał jedzenie z dzioba i odlatywał, żałośnie pokrakując. U mew wszystkie te pościgi i walki nie dość, że były bezkrwawe – w ich trakcie nie ulatywało najmniejsze nawet piórko. Różniły się tym od innych ptaków, na przykład wróbli, kiedy to podczas walk samczyków piórka sypały się obficie.

Czy mewy są drapieżne? Na pewno są mięsożerne, ale pomiędzy jedną i drugą cechą nie można postawić znaku równania. Te mewy, które widzimy na co dzień, na pewno nie są drapieżne. Nie wybierają piskląt z gniazd, nie porywają małych kurcząt, które nieopatrznie oddaliły się zbyt daleko spod opieki kwoki, nie chwytają również drobnych ptaszków w locie. Natura nie obdarzyła ich zresztą w stosowne atrybuty w postaci pazurów i zakrzywionego dziobu. Natomiast martwe pisklą, które wypadło z gniazda, będzie już przedmiotem ich zainteresowania.

Żyją natomiast na obrzeżach oceanów i atlantyckich, i pacyficznych wysp mewy uznane za drapieżne. Specjalizują się w wypijaniu jaj, porywaniu piskląt, a później młodych ptaków, w tym i młodych mew, jak również w odbieraniu zdobyczy innym mewom, niekoniecznie znacznie mniejszym. Mają już szczątkowe pazury, a ich dzioby upodabniają się również nieco do dziobów ptaków drapieżnych.

Tam, gdzie do mewich lęgówisk docierają czworonożni drapieżnicy, najczęściej lisy, solidarna postawa mew daje dobre wyniki. Mewy zbijają się wówczas w stado, które z wielkim impetem i hałasem atakuje skradającego się drapieżnika, obniżając nad nim lot i częstując go swoim kałem. Drapieżnik mimo wszystko wycofuje się i wybiera ucieczkę. Natomiast niespodziane ataki pojedynczych mew drapieżnych na lęgowiska kończą się najczęściej sukcesem napastników.

W odróżnieniu od wielu innych ptaków, które widzimy na co dzień, mewy są również, trudno to określić, ale chyba dobrze wychowane i przyzwoite w sprawach intymnych. Nigdy nie widziałem mew kopulujących, a nawet mewich zalotów. Po prostu w mewim stadzie seks nie istniał, co nie oznaczało, że nie istniał w ogóle. Do tego był przeznaczony okres godowy, który odbywał się w okolicach lęgówisk, a te ze względów czysto praktycznych mewy wybierały z dala od siedlisk ludzkich. Dlatego nie widzimy mewich par, jakie wiosną cieszą wzrok w wypadku gawronów, srok, synogarlic, wróbli i innych spotykanych co dzień ptaków.

Będąc już na zasłużonej emeryturze, zafundowałem sobie kilka rejsów statkami. Oczywiście robiłem to latem, wybierając zawsze spokojne trasy i statki, gdzie można było kontemplować ciszę morskiego otoczenia. Unikałem natomiast zgiełku i atrakcji wielkich miast portowych.

W jednym z rejsów ze Szczecina do Irlandii współpasażerowie nie byli na tyle atrakcyjni towarzysko, aby przebywać ciągle w ich towarzystwie, natomiast wspaniała pogoda była wymarzona do morskich obserwacji. Zdradziłem już swoje niektóre upodobania i stąd nietrudno się domyślić, że duża część moich obserwacji poświęcona była mewom. W porównaniu z poprzednimi kontaktami z pełnym morzem nie miałem nic na głowie, żadnych spraw służbowych i nic do roboty na statku, pozostawał pełny relaks i kontemplacja.

Wszędobylskie w latach czterdziestych delfiny, których podziwianie nie mogło mi się nigdy znudzić, znikły już prawie zupełnie. Zastąpiły je niestety równie wszędobylskie wieże wiertnicze, które w normalnie bezkresnym krajobrazie morza otwartego kojarzyłem sobie ze żdźbłem uwierającym oko. Pozostały na szczęście mewy, których może było nieco mniej niż kiedyś, ale jeszcze były.

Właściwie od wyjścia ze Szczecina towarzyszyło statkowi stadko liczące od kilkunastu do kilkadziesiątu mew. W drodze powrotnej z Dublina było podobnie. Nie twierdzę, że były to te same ptaki, bo późnym popołudniem znikły, a z rana pojawiały się ponownie. Niemniej niektóre mewy z pewnością trzymały się statku przez dłuższy czas. Pewnego dnia z rana zauważyłem w ciągnącym za statkiem stadku trzy mewy większe, różniące się w sposób widoczny od pozostałych. W trakcie poobiedniego spaceru po pokładzie z satysfakcją stwierdziłem, że wspomniana trójka w dalszym ciągu szybuje za statkiem. Podczas popołudniowego spaceru, obserwując ponownie stadko, widziałem, że nieco się zmniejszyło, ale dwie z mew większych towarzyszyły nadal statkowi. Oczywiście nie mogę gwarantować, że były to te same ptaki co rano, ale prawdopodobieństwo było znaczne. Z prostej kalkulacji wynikało, że tego dnia przeleciały za statkiem co najmniej 100 mil morskich, czyli około 180 kilometrów.

W innym rejsie namierzyłem kolejną mewę, która i z rana, i po południu przysiadła co pewien czas na grzybku flagsztoka. Obserwowałem ją przez lornetkę i na podstawie charakterystycznych szczegółów upierzenia nie miałem najmniejszych wątpliwości, że chodzi o jednego i tego samego ptaka. Wspomniana mewa nie przysiadła zapewne z powodu zmęczenia, bo robiła sobie w piórkach dość pobieżną toaletę, i po chwili ponownie dołączała do statkowego stada. Normalnie mewy dość rzadko i najczęściej tylko na chwilę przysiadają na statku, na górnych częściach masztów i relingów, a jak chcą już odpoczywać, to siadają w bezruchu na wodzie. I znowu według moich pobieżnych kalkulacji wynikało, że ta mewa towarzyszyła statkowi niewiele krócej niż wspomniane mewy większe.

Nie wiem, czym kierowało się towarzyszące statkowi mewie stado, ale trzymało się najczęściej od kilkunastu do kilkadziesiątu metrów za rufą statku w granicach kilwatu i na wysokości górnych pokładów – łodziowego i pelengowego. Rzadko wyprzedzały lub okrążały statek, aby później ponownie szybować nad kilwaterem.

Dziwiłem się bardzo, że nie przeszkadzają im spaliny, które – z wyjątkiem silnych wiatrów wiejących z kierunku ćwiartki rufowej i trawersów – ulatywały zgodnie z ruchem statku właśnie w kierunku stada. Mnie osobiście przy pewnych kierunkach wiatru spaliny przeszkadzały bardzo. W mieszczącej się na pokładzie łodziowym mojej kabinie zamykałem szczelnie iluminatory i wentylację, co przeważnie było mało skuteczne, dlatego na pokładzie szukałem miejsca bez spalin. Mewy natomiast tkwiły w tym, co prawda już znacznie rozrzedzonym, ale jednak ciągu spalin wydobywających się przez statkowy komin. Cóż je trzymało za rufą? Może nadzieja na nieco odpadków kuchennych, które po posiłkach, wbrew międzynarodowej konwencji, wyrzucane były za burtę od strony rufy, a może w nagrzanym spalinami nieco cieplejszym od otoczenia powietrzu po prostu lepiej się im latało. Na pewno nie szukały rozgrzewki, bo tkwiły niezmiennie za rufą, w tym samym miejscu i w środku lata, i zimą. Próbowałem wszczynać na ten temat dyskusję z kilkoma rozmówcami, oni jednak tematu nie podejmowali, a ja z natury nie narzucam się nikomu.

Z rejsów wracałem z uczuciem satysfakcji, ale nigdy przesytu, z moich mewich obserwacji. Natomiast nigdy nie miałem podobnego odczucia po pobycie na morskich plażach. Tam widywałem chyba jakieś inne mewy, takie niezmiennie pazerne, niesympatycznie krzykliwe, zainteresowane jedynie tym, czy ktoś im podrzuci jakąś niedojedzoną kanapkę, chleb ze stołówki wczasowej lub resztki posiłków – żyły na swobodzie, ale mentalnością przypominały zwierzęta w zoo. Zostały po prostu przez ludzi zdeprawowane, pozbawione godności. Czytelnik domyśli się, że chodzi mi o to samo, co analogicznie odnosi się do ludzi, z tym że człowiek nie znał jeszcze za stosowne nazwać to w odniesieniu do mew po imieniu.

Żeby wyczerpać już mewi temat, postanowiłem odpowiedzieć sobie na pytanie, czy mewy przynoszą ludziom szczęście. Są z nami, może nie te same, ale okrągły rok, więc wzorem pierwszych czajek nie mogą wróżyć końca zimy, pierwszych żurawi, bocianów czy skowronków – nadejścia wiosny, a ich głosy w niczym nie przypominają słowiczych treli zapowiadających zbliżające się lato. Prawie każdy potrafi z zachowania się niektórych ptaków wywróżyć pogodę. A to, że będzie deszcz, bo wilga się drze, a z kolei latające bardzo wysoko jaskółki to gwarantowana pogoda. Spotkałem się z tym, że jeżeli chodzi o mewy, to jedynie starzy Kaszubi potrafią wróżyć bezbłędnie pogodę, ale nie z mewich lotów, lecz jedynie z odgłosów, jakie wydają, a więc z pisków, kwilenia, swoistego pokrakiwania itd. Może jestem zbyt mało muzykalny i dlatego nigdy nie starałem się zgłębić tej tak bardzo tajemnej wiedzy.

W latach czterdziestych nasze parowe trawlerzy były już wyposażone w echosondy, które wykrywały dosyć skutecznie obecność ławic ryb w morskiej toni. Mój przyjaciel, stary Giis Foppen, szyper na „Pokuciu”, w tym rejsie, w którym byłem z nim na trawlerze, echosondy w ogóle nie włączał, a może była po prostu popsuta. Natomiast dosyć długo w nasuniętym prawie na sam nos kaszkiecie ze skrzydła mostku obserwował wokół morze i lot mew. W pewnym momencie okrzykiem „let go” i machnięciem ręki dawał komendę na windę trałową, aby wy-

dawać włok. Później w każdym zaciągu worek grantona był pełen ryb, a nieraz nawet tak przepełniony, że trzeba go było wybierać na raty.

W początkach lat pięćdziesiątych nasze rybołówstwo dalekomorskie usamodzieliło się już do tego stopnia, że Dalmor zrezygnował z angażowania załóg holenderskich. Z satysfakcją dowiedziałem się, że ostatnim Holendrem, który jeszcze przez pewien czas pełnił na dalmorowskich trawlerach odpowiedzialną funkcję tzw. pilota, czyli doradzającego miejsce połowów, pełnił właśnie Giis. Sądząc z przekraczanych ciągle według prasy planów połowowych, Giis musiał być dobrym pilotem. Bardzo jestem ciekaw, czy w służbie państwowego przedsiębiorstwa przekonał się już do echosondy, czy nadal swoje porady połowowe podejmował na podstawie mewich lotów.

Znałem ludzi, którzy byli święcie przekonani, że jak mewa załatwi się im na kapelusz lub ubranie, to czeka ich wielkie szczęście. Zaraz kierowali swoje kroki do punktu totolotka i coś tam obstawiali. Zapytywani, czy im się poszczęściło, wymijająco nie potwierdzali, ale również nie zaprzeczali faktu wygranej. Ponieważ i mnie przydarzyło się raz i drugi szczęście zanieczyszczenia ubrania przez mewy, zainwestowałem jakieś drobne kwoty w totolotka i doszedłem do smutnego wniosku, że mimo sympatii dla mewiego gatunku one same szczęścia mi nie przynoszą.

Dla tych, którzy nie zostali jeszcze uszczęśliwieni w przytoczony wyżej sposób, a mewy lub inne ptaki mogą o to jeszcze zadbać, mam następującą radę. Stosowanie metody „jak się wysuszy, to się wykruszy” jest co najmniej ryzykowne, bo po wykruszeniu może okazać się, że materiał uległ nieodwracalnemu odbarwieniu. Otóż najlepszy na świecie nawóz nie sztuczny, ale jak najbardziej naturalny, czyli saletra chilijska, zwana jest również potocznie i bardziej zrozumiale, zwłaszcza dla niechemików, jako „guano peruviano”. To nic innego jak nawarstwione u wybrzeży i na przybrzeżnych wyspach Chile i Peru pokłady ptasich odchodów. A że gromadziły się one od tysięcy lat, to mają miejscami miąższość sięgającą setek metrów. Zwłaszcza działkowcy wielce sobie cenią nawóz z kurników, ale jeżeli użyją go nieumiejętnie, stracą cały plon. Ptasie odchody mają bowiem silny odczyn zasadowy, stąd i moja przestroga, aby guano niezwłocznie usunąć i nie żałować wody do płukania zanieczyszczonego miejsca.

Mewa siadająca na grzybku statkowego flagsztoka skłoniła mnie do pewnych refleksji i skojarzeń. Otóż na tym flagsztoku powiewała bandera z białym maltańskim krzyżem na czerwonym tle. Była to bandera Republiki Maltańskiej, a na rufie w miejscu przeznaczonym na nazwę portu macierzystego widniał napis Malta. Wszystko inne, może jeszcze z wyjątkiem dokumentów, było na tym statku polskie, poczynając od armatora i załogi, a kończąc na smakowitych zapachach unoszących się od strony kambuza. W związku z tą właśnie banderą miałem dwa skojarzenia: jedno historyczne, natomiast drugie współczesne. Opiszę je chronologicznie.

W 1530 roku, po przekształceniu się zakonu joannitów, powstał suwerenny Zakon Kawalerów Maltańskich. Nazwa wywodzi się stąd, że cesarz Karol V przekazał

wówczas zakonowi na własność wyspę Malte. Jednym z kawalerów maltańskich był bratanek Jana z Czarnolasu Piotr Korwin-Kochanowski (1566-1620), a więc mój antenat. Kawalerowie trudnili się wtedy głównie zwalczaniem na Morzu Śródziemnym tureckiego piractwa. Piotr uczestniczył w jednej z takich morskich wypraw, pływał więc pod tą samą banderą co ja obecnie, a w ogóle był sekretarzem królewskim i znanym tłumaczem poematów współczesnych sobie poetów włoskich Ariosta i Tassa. Nie jestem więc pierwszym z Kochanowskich związanym w jakimś stopniu z morzem i już 300 lat temu istniał jakiś przyczynek do moich ciągów do pozostania oficerem marynarki wojennej.

Drugie skojarzenie ma również wymiar osobisty. Otóż obca bandera powiewająca na polskim statku to nic innego jak świadectwo degrengolady floty polskiej na przestrzeni ostatniego dwudziestolecia, której przyszło mi być bezpośrednim świadkiem i która w jakimś stopniu również oznaczała osobistą porażkę zawodową.



WYKĄPAĆ EKSPERTA

Niechaj nikogo nie dziwi, że rozdział pod tytułem „Wykąpać eksperta” rozpoczne od nakreślenia sylwetki „kolesia” z czasów służby wojskowej. Jego rola w sprawie kąpeli okaże się wkrótce ewidentna. Cisnęło mi się wprawdzie na usta użycie zamiast „koleś” określenia „towarzysz broni”, ale w okresie na szczęście tylko „zimnej wojny”, a dokładnie w 1951 roku, kiedy spotkaliśmy się, byłoby ono chyba zbyt pretensjonalne.

W latach siedemdziesiątych raz czy drugi pośród dokerów na Nabrzeżu „Ewa” mignęła mi jak gdyby znajoma sylwetka kolegi z PSP (Pułkowa Szkoła Podoficerska) w Koszalinie. Nazywał się Zalepa, imienia nie zapamiętałem, bo i tak wszyscy wołali go po nazwisku. Blisko trzy miesiące kolegowaliśmy się w tym samym działaniu – ośmioosobowej obsłudze działa. Zalepa był typowym milczkiem i do tego ponurakiem, ale poza tym dobrym żołnierzem i kolegą. PSP ukończył z trudnością, bo jego wykształcenie skończyło się na dwóch oddziałach szkoły powszechnej i chyba dlatego awansu na kaprala nie otrzymał. Po promocji przydzielono nas do różnych jednostek i więcej go nie widziałem.

Niektórzy koledzy pośmądzali go, że jest „od rezunów”, tzn. pochodzi z przesiedlonych w ramach Akcji „Wisła” Rusinów lub Łemków. Do wojska trafił z okolic Złotoryi, a to dawało dużo do myślenia. Zalepa w mowie nieco zaciągał i wyraźnie „hakał”, co oznaczało specyficzną intonację w dźwięcznej wymowie litery „h”, na podstawie której Rosjanie, jakoby bezbłędnie, identyfikują Ukraińców i wszystkich ich pobratymców. Cóż z tego, moje ciotunie ze starego szlacheckiego

rodu z Tomaszowskiego też trochę i zaciągały, i „hakały”. Natomiast nazwisko Zalepa mogło być zarówno polskie, jak i rusińskie.

Kiedyś zapytałem Zalepę, gdzie przed wojną mieszkali jego rodzice. Odpowiedział, że koło Hrubieszowa i że jest pełnym sierotą. Więcej już nic nie mogłem z niego wydobyć. Przypomniałem sobie natomiast, że pochodząca z Hrubieszowskiego bliska kuzynka mojej Mamy – ciotunia Musia Janiszewska – opowiadała, że w latach 1947-1948 z tamtejszego pasa przygranicznego wysiedlano jak leci, tzn. i Rusinów, i Polaków, między innymi ze słynnych wsi – „Staszycówek”.

Ten jakoby znajomy doker szczeciński różnił się od Zalepy zdecydowanie tuszą, miał podwójny podbródek i w języku marynarskim tzw. obniżone już wole, czyli poważne zadatki na brzuch. Kiedyś na jakimś statku obserwowałem go dłuższą chwilę, on to zauważył i spojrzał na mnie jakoś tak zupełnie beznamietnie. Wtedy doszedłem do wniosku, że to jedynie przypadkowe podobieństwo.

Wracając raz późnym wieczorem z ekspertyzy, szedłem wolnym krokiem w stronę przystanku autobusowego przy Nabrzeżu „Ewa”. Wtem usłyszałem za sobą czyjeś przyspieszone kroki, a później przyciszone wołanie: „Panie Kochanowski! Panie Kochanowski!”. Odwróciłem się i tym razem nie miałem już wątpliwości, że jednak nie pomyliłem się przedtem – to był Zalepa, koleś z PSP, który po ponad dwudziestu latach jedynie bardzo „zmężniał”.

Gdy się zbliżył, padło zdyszane pytanie: „Czy pan jest Kochanowski?”, na co odpowiedziałem: „Tak – tylko nie pan, lecz Janek”. Ten „pan” tak się Zalepy przyczepił, że wielokrotnie upominałem go bez rezultatu, aby zaprzestał tego „panowania”. W końcu Zalepa doszedł do meritum sprawy i wykrztusił: „Podśluchałem w autobusie rozmowę brygadzystów, chcą pana ukąpać”. Nie bardzo wiedziałem, co to „ukąpanie” oznacza, dopóki Zalepa nie wyjaśnił, że mam zostać niby przypadkowo zepchnięty do kanału portowego.

Dopiero wówczas dotarło do mnie, że to widocznie pokłosie niedawnego spięcia z grupą brygadzystów. Podziękowałem Zalepie, a że prosił o dyskrecję, solennie mu ją przyrzekłem. Uzgodniliśmy nawet, że na terenie portu nie będziemy się znali.

Zastanawiałem się, czy groźba pod moim adresem, którą podśluchał Zalepa, to tylko chwilowe wyładowanie złości na mojej osobie i czy w ogóle traktować ją serio. Niepokoiła mnie jednak obecność w grupie dwóch brygadzystów, którzy od czasu, gdy byłem jeszcze głównym sztauerem PŻM, darli ze mną koty, do tego stopnia, że ostatnio rozmawiałem z nimi służbowo wyłącznie poprzez gospodarza statku. Był już chłodny wrzesień i do kąpieli w portowym kanale zupełnie się nie paliłem, a sposobności do zepchnięcia było sporo. Moim zwyczajem, charakterystycznym zresztą dla wędkarzy, było poruszanie się jak najbliżej wody, a w tym wypadku po nabrzeżu, najczęściej przy lub po linii cumowniczej. Dlatego postanowiłem zmienić swoje trasy i pilnować się, aby potencjalnemu mścicielowi nie ułatwiać zadania. Później zapewne zarówno moi niedoszli mściciele, jak i ja sam zapomnieliśmy o obiecaniej kąpieli i sprawa przyschła.

Wyjaśnię teraz, jak do spięcia z brygadzystami doszło. Otóż w tym okresie eksportowaliśmy do Maroka tabor kolejowy. Przez port szczeciński przechodziły tzw. zestawy kolejowe. Były to zdemontowane kryte wagony kolejowe, osobno podwozia z podłogami i osobno dachy i ściany boczne, bardzo niedbale zjednostkowane. Nadzorowałem sztauerkę i mocowanie zestawów na małym masowcu PŻM. Na statku pierwszym oficerem był syn mojego dobrego znajomego mający bardzo niewiele praktyki przy przewozie drobnicy, więc roboty miałem bez liku. Najtrudniejsza jak zwykle była końcówka, czyli sztautowanie i mocowanie na pokładzie pakietów ledwo ściągniętych grubym drutem.

W dniu wyjścia statku w morze uzgodniłem ze wszystkimi szczegóły zaawanowanego już mocowania i umówiliśmy się, że o godz. 20.00 nastąpi w obecności zainteresowanych odbiór wykonanych prac. Wcześniej przygotowałem i pozostawiłem na statku stosowny protokół, w którym brakowało jedynie godziny zakończenia mocowania i podpisów, w tym własnego. Na statek powróciłem przecznie już o 19.30. Na pokładzie było pusto i cicho i jedynym śladem po brygadach dokerów było totalnie spartaczone mocowanie. Wbrew wcześniejszym uzgodnieniom portowcy namówili pierwszego oficera do podpisania protokołu i zapewnili, że resztę załatwią bezpośrednio ze mną.

Podówczas na statkach były już instalowane przenośne telefony portowe. Zadzwońiłem zaraz do dysponenta nabrzeża i powiadomiłem, że bez uzupełnienia mocowania ładunku pokładowego statek z portu nie wyjdzie, a konsekwencje opóźnionego wyjścia w pełni obciążą Zarząd Portu. Trafiłem na szczęście na energicznego i rzeczowego faceta, który również został przez brygadzystów i gospodarza wprowadzony w błąd. Kończyła się właśnie popołudniowa zmiana robocza, ale nikt z dokerów nie chciał pozostać na zmianę nocną, na którą zresztą żadna robocizna nie została wcześniej zaplanowana. W tej sytuacji dysponent już z autobusu wyciągnął pięciu brygadzystów i gospodarza statku i polecił, aby zgłosili się do mnie na statek po wytyczne.

Zanim omawiana „specbrygada” – bo tak ją później na „Ewie” nazywano – zjawiła się na statku, zaprosiłem na dywanik pierwszego oficera. Zademonstrowałem mu najbardziej rzucające się w oczy niedoróbki i zapytałem, dlaczego podpisał protokół bez uwag. Widząc w jego oczach bezradność, doszedłem do wniosku, że tę zębę będę zmuszony do końca połknąć sam. Oświadczyłem tylko winnemu, że wyjątkowo, z uwagi na jego ojca, po raz pierwszy i ostatni odstępuję od napisania wniosku o skierowanie go na pół roku praktyki przy przewozie drobnicy w charakterze drugiego oficera.

„Specbrygada”, klnąc gorzej niż szewcy, a w duchu obrzucając mnie na pewno szczerze „mięsem”, zabrała się szparko do usuwania niedoróbek i wskazanych przeze mnie uzupełnień. Było już dobrze po pierwszej w nocy, gdy przedstawiciel „specbrygady” grzecznie poprosił o odbiór prac. Przewidując rychłe zakończenie trwającej już odprawy statku, powiedziałem, że odbiór prac jest zbędny, bo dokładnie obserwowałem ich przebieg i wszystko jest OK. To ich zgnębiło do reszty. Gdy bez słowa opuszczali statek, na pożegnanie powiedziałem: „Gdyby nie wasz kant,

już dawno razem z waszymi żonami przewracalibyście się na drugi bok”. Natomiast pierwszemu oficerowi oberwało się dodatkowo od załogi za utraconą dniówkę dewizową. Jednym słowem sprawiedliwości stało się zadość, a mnie w nagrodę samochód biura portowego odwiózł w trybie ekspresowym do domu.

Od opisanego spotkania przestałem spotykać Zalepę na statkach i dopiero po pewnym czasie dowiedziałem się, że przeniósł się na Parnicę lub Basen Górniczy z uwagi na lepszy dojazd do domu, otrzymał bowiem mieszkanie na Osiedlu Słonecznym. Mnie natomiast ekspertyzy w tamtej części portu trafiały się raczej rzadko. Gdy go sobie czasem przypominę, dochodzę do wniosku, że temu zamkniętemu w sobie i z natury nieśmiałemu człowiekowi na pewno niełatwo przyszło zaczepić mnie i przekazać wiadomość o grożącym w jego mniemaniu niebezpieczeństwie. Tym milej wspominam jego zaokrąglającą się sylwetkę.

W wymienionym wcześniej zestawie wykonywanych ekspertyz rysuje się dosyć wyraźny podział na ekspertyzy, w trakcie których byłem sam sobie sterem, żeglarzem i okrętem (vide między innymi ekspertyzy „kapciowe”), oraz nadzory nad toczącymi się pracami w wykonaniu brygad portowych – dokerów. W rachubę wchodziły głównie nadzory nad załadunkiem sztuk ciężkich, ponadgabarytowych i wszystkich ładunków pokładowych łącznie z ich mocowaniem i ewentualnie zabezpieczeniem. Upraszczając, był to bezpośredni nadzór nad pracą dokerów, który być może zbyt często przybierał postać bezpośredniego kierowania pracami.

Przy nadzorach nad załadunkiem towarów tradycyjnych lub opakowanych tradycyjnie, przy których metody sztauowania były oczywiste, bo od dawna znane, nadzorowałem wyłącznie prawidłowość toczących się prac. Ale już przy sztukach ciężkich musiałem zwykle najpierw określić, jak ma wyglądać łoże – podkład. Przy łożach bardziej skomplikowanych musiałem wykonywać dokładne szkice, a nawet plany z wymiarami i wykazem materiałów do zastosowania, natomiast na pokładzie statku kredą lub markerem zaznaczałem miejsce położenia łoża, którego wielkość i konstrukcja zależały również od parametrów wytrzymałościowych pokładu. Takie łoża były budowane pod moim ścisłym nadzorem. Po umieszczeniu sztuki ciężkiej w łożu decydowałem o ilości i średnicy lin mocujących lub odciągów oraz miejscach ich zaczepienia. Do tego wszystkiego konieczne były wcześniejsze wyliczenia.

Teoretycznie miałem to wszystko przekazywać gospodarzowi statku z ramienia ZPSŚ, ten zaś poszczególnym brygadzystom, a ci z kolei podwładnym dokerom. W praktyce lepsze rezultaty dawało bezpośrednie instruowanie brygadzystów, a nawet poszczególnych dokerów, usprawniało wykonywanie zadań, mnie natomiast zapewniało lepsze warunki bezpośredniego nadzoru. Przez pewien czas mocowanie ładunków wykonywały wyspecjalizowane brygady. Współpracowało się z nimi bardzo dobrze, bo każdy członek brygady nie tylko potrafił, ale wiedział, co i jak ma robić. Prace przy mocowaniach były zapewne lżejsze od przerzucania ton ładunków i powstało coś w rodzaju sztauerskiej arystokracji, do której wszyscy chcieli się dostać. Później ktoś chciał koniecznie popsuć to, co działało sprawnie, i wprowadził ulepszenie w postaci stawek godzinowych za mocowanie. Wszystko

to zdeintegrowało cały system i w rezultacie przyszło mi współpracować z niejednokrotnie zupełnie „zielonymi” ludźmi, którzy nie wiedzieli nawet, za który koniec trzyma się marszpik.

To, co wyżej opisałem, wymagało bezpośrednich kontaktów z brygadami sztauerskimi, a głównie z brygadzystami – zwanymi potocznie „furmanami” (z ang. foreman). W Balspedzie dzięki nieocenionym radom i naukom Wojciecha Kulasa, a później w trakcie służby wojskowej, dzięki doświadczeniom w kierowaniu zespołami ludzkimi, nigdy nie miałem problemów we współpracy z brygadami. Z wieloma brygadzystami współpracowało mi się wspaniale, po uzgodnieniach mogłem spokojnie iść spać, a później wynik prac odbierać z zamkniętymi oczami. Niestety pośród dwudziestu-trzydziestu znanych mi brygadzystów, jak w każdym ludzkim zbiorowisku, trafiały się „parszywe owce”. W tym przypadku było ich dwie, a poprawnie dwóch brygadzystów, którzy uważali się za mądrzejszych ode mnie. Gdy trafiałem na nich, zawsze były niekończące się dyskusje, że tak to się nie da zrobić albo lepiej będzie to zrobić inaczej. Żeby chociaż wnosili coś konstruktywnego – skądże, było to typowe czepianie się pijanego płotu, a przy okazji próby robienia mi wody z mózgu. Przypominam sobie, jak przy mocowaniu na pokładzie elektrowozów kolejowych na trawersatę Atlantyku wyliczyłem na wóz po 16 lin mocujących. Było wiele dyskusji, że to przesada, nieuctwo, strata czasu, koszty, prawie sabotaż itd., itp. Na pokładzie zjawił się niespodziewanie kapitan statku i zapytał, ile odciągów i o jakiej średnicy liny zaplanowałem. Gdy mu odpowiedziałem, polecił dołożyć jeszcze cztery liny. Z kapitanem nie zamierzałem dyskutować, to on odpowiadał za bezpieczny przewóz do portu przeznaczenia – ja byłem tylko jego doradcą. Natomiast w ateście nie omieszkalem napisać, ile lin zaplanowałem i ile dodatkowych polecił dołożyć kapitan. Tymczasem dyskutanci odeszli jak niepyszni.

Obie „czarne owce” przyłapałem raz i drugi na raczej umyślnych niedoróbkach. Od tego czasu sprawdzałem naciąg każdej z lin mocujących, bez względu na to, czy było ich dziesięć, czy sto. Zgodnie z radami Kulasa w miarę możliwości starałem się to robić wieczorami, kiedy na każdym nagrzanym słońcem w dzień odciągu można było wówczas zrobić dwa-trzy obroty ściągacza. Dysponując sporą krzepą w rękach, demonstrowałem to im osobiście i w tym wypadku już nie dyskutowali, że przesadam. Ogólnie jednak pilnowałem się, żeby nie zrobili mi jakiegось głupiego psikusa. A gdy mi się to znudziło, zaniechałem z nimi bezpośrednich kontaktów służbowych i współpracowaliśmy formalnie poprzez gospodarza. Dla niego było to bardzo uciążliwe i dlatego, wiedząc, na jakim statku działam, czasami kierował brygady z „czarnymi owcami” na czele do innych prac.

Sądzę, że poza „czarnymi owcami” byłem przez pozostałych brygadzystów szanowany, nie tylko, jak to mawiali, za „fachmaństwo”, ale chyba również za przyjazne w ich kierunku gesty, które zdarzały mi się wprawdzie sporadycznie, ale pamięć o nich pozostawała na dłużej. A te gesty to kilka kartonów rozdanych papierosów, jakaś flaszka albo namówienie kapitana na postawienie brygadzie karto-

nu piwa lub sznapsa, ale wyłącznie za, według mojej oceny, wyróżniającą się albo co najmniej bardzo dobrą robotę.

Pośród tych pozytywnie ustosunkowanych do mnie brygadzystów muszę koniecznie – jako przeciwwadze „czarnych owiec” – poświęcić nieco miejsca „Pszenemu”. Dziś nie jestem pewien, czy to było jego nazwisko, czy przezwisko, a może i ksywa, w każdym bądź razie na „Ewie” wszyscy go tak nazywali, a i ja sam zwracałem się do niego per panie Pszeny.

Jeszcze w Łopienniku nauczyłem się bezbłędnie rozróżniać z daleka łany zarówno zielonych, jak i dojrzałych zbóż. Dojrzała pszenica bez względu na gatunek i odmianę, jarą czy ozimą, mieniła się kolorami, poczynając od bladegożółtego, a kończąc na ciemnozłotym, prawie miedzianym, natomiast żyto było zawsze jak gdyby przyprószone szarzystą. Piszę o tym, bo Pszeny był dla mnie zdecydowanie „Żytnim”, a przynajmniej z uwagi na niektóre cechy charakterystyczne tak powinien się nazywać. Jego włosy miały odcień dorodnej odmiany dojrzałego żyta, podobny był zarost i żytnie, może tylko nieco wyblakłe, oczy.

Nasze przyjazne stosunki zaczęły się rozwijać od dnia, w którym wyjątkowo zależało mi na tym, aby zmiana popołudniowa zakończyła się na statku, na którym miałem ekspertyzę, o pół godziny wcześniej. Właśnie wracała z zagranicznej delegacji żona i z uwagi na bagaże już wcześniej pisała, aby odebrać ją z dworca. Pociąg przyjeżdżał o 22 z minutami, więc gdybym zdążył na pierwszy autobus zmianowy na „Ewie”, to byłbym na dworcu na czas, ale do tego konieczna była właśnie ta półgodzinna rezerwa. Na moją prośbę Pszeny powiedział tylko „zrobi się” i istotnie bez zbytniego pośpiechu na wspomniany autobus zdążyłem. Spotkaliśmy się po kilku dniach na innym statku. Dziękując, wręczyłem mu stosowny banknot, licząc po dwie butelki piwa na stan brygady. Rozpromieniony, machając banknotem, zawołał do swoich: „Pan ekspert zaprasza was wszystkich po szybcie na piwo do Ratuszowej (podówczas strasznej mordowni, ale wygodnie usytuowanej)”. Brygada skwitowała to nieskładnym: „Hurra!”.

Innym razem usłyszałem, jak kapitan bezskutecznie „negocjuje” z gospodarzem wcześniejsze zakończenie mocowania ładunku i przyspieszone wyjście statku ze Szczecina tak, aby zdążyć do następnego portu na wysoką wodę. Odczekałem, aż gospodarz opuści statek, i przyprowadziłem do kapitana Pszennego kierującego jedną z brygad mocujących. Zanim obaj zainteresowani przystąpili do uzgodnień, powiedziałem, że cokolwiek uzgodnią, nie może wpłynąć na jakość prac, na co osobiście będę zwracać uwagę, i wyniosłem się. Nie wiem, co uzgodniono, ale tempo mocowania uległo podwojeniu, i, co istotne, nie ucierpiało na tym jakość prac. W rezultacie wszyscy zainteresowani byli w pełni usatysfakcjonowani. Ja również skorzystałem – dobrą godzinę wcześniej wróciłem w domu.

W wolnych chwilach na statku prowadziliśmy z Pszennym rozmowy, niekoniecznie na profesjonalne tematy. Na pewnym etapie zażyłości zapytałem, czy przypomina sobie „specbrygadę” złożoną z brygadzystów, która nocą poprawiała na statku mocowanie zestawów kolejowych. Pszeny spojrzał mi wymownie w oczy i rzekł: „Ja tego nie powiedziałem, ale czy wiesz pan, że niektórzy chcieli

ze złości wrzucić pana do kanału i mieli już nawet takiego jednego, co za butelkę wódki podjął się to zrobić”. Wtrąciłem wówczas, że jednak nie wrzucili. Okazało się, że część „specbrygady” obawiała się, że jako starszy już człowiek mogę się utopić i będzie sprawa kryminalna, i wtedy jakoby potencjalny egzekutor wycofał swoją ofertę.

Pszennemu imponowała moja fajka i zapach palonego tytoniu, a że było to jeszcze w czasach, gdy dobry tytoń był u nas nieosiągalny, ujawniłem, że dodaje do niego zbieraną w lesie marzannę wonną. Chyba po roku, na jakimś statku na Basenie Górniczym, inny brygadzysta, widząc, że palę fajkę, opowiadał mi, że na „Ewie” to pracuje taki facet, który zamiast tytoniu pali w fajce ziele, które sam zbiera w lesie i które pachnie lepiej niż najlepszy tytoń. Nie miałem wątpliwości, kim był ten palący zielsko facet i kto to kuriozum w porcie nagłośnił.

Zainteresowanie Pszennego paleniem fajki doszło do takiego stadium, że prosił, aby go tego nauczyć. Trudno mi było odmawiać, ale postawiłem warunek, że najpierw musi skończyć z paleniem papierosów, co przyjął do wiadomości bez entuzjazmu. Dla zachęty obiecałem, że dostanie ode mnie przepaloną już dobrze fajkę, która wymaga jedynie drobnej naprawy ustnika. Kilkakrotnie zabierałem do portu wspomnianą fajkę, ale jakoś nie udało mi się Pszennego spotkać. Zaniepokojony zapytałem w dyspozycji, na której zmianie pracuje. Jakie było moje zdziwienie, gdy dowiedziałem się, że Pszenny już w porcie nie pracuje. Został zwolniony dyscyplinarnie, po którymś tam ostrzeżeniu, za nadużywanie alkoholu. Po wyglądzie powinienem się tej jego skłonności domyślać, a ja nieświadomie, wprawdzie tylko dwukrotnie, ale piłem go piwem.

Po kilku latach, a było to już w okresie „odnowy”, przechodząc obok narożnika Parkowej i Szarotki, zauważyłem, że ktoś mi się kłania. Przystanąłem; było to dwóch może jeszcze nie meneli na denaturacie, ale już z pewnymi zadatkami na tak marny stan rodzaju ludzkiego. Mieli wymizerowane twarze, tępy wzrok, gorejące oczy i spieczzone wargi. W jednym z nich rozpoznałem Pszennego. Przyznam, że zrobiło mi się go żal, był bardzo dobrym fachowcem, doskonałym organizatorem i brygadzystą, a w kontaktach osobistych człowiekiem o ujmującym usposobieniu. Podszedłem, przywitałem się i zapytałem, co słyhać. Pszenny przedstawił nas wzajemnie, wymieniając nazwisko swojego towarzysza, a mnie określając jako najlepszego eksperta w porcie. Porozmawialiśmy chwilę, obaj byli bez pracy, jakoby na „kuroniówkach”. Zapytali mnie, czy nadal robię ekspertyzy, a gdy odpowiedziałem, że w porcie nie ma ruchu, a więc i ekspertyz, wspólnie poutyskiwaliśmy na ciężkie czasy, które nastały.

Domyślałem się, że w tym dogodnym punkcie obaj czekają na jakąś okazję, a może raczej na sponsora, ale nie tracili jeszcze zupełnie hamulców i nie nagarywali mnie o brakujące im drobne. Wręczyłem więc Pszennemu stosowny banknot na piwo i przeprosiłem, że z uwagi na brak czasu nie mogę im towarzyszyć, ale żeby wypili za moje zdrowie. Kilka jeszcze razy spotkałem Pszennego na rogu Szarotki, niezmiennie „na posterunku”. Nie kłaniał mi się już, był w coraz bardziej „zaawansowanym” stanie. Albo mnie nie poznawał, albo może resztki ambicji nie

pozwalają mu na wyłudzenie ukłonem „brakujących drobnych”. Później znikł mi z pola widzenia.

W pobliżu wspomnianego narożnika Szarotki usytuowany był i jest nadal supersam Stocznowiec, w połowie lat dziewięćdziesiątych jedyny nocny „wódopój” w okolicy. Otaczały go niezmiennie stojące lub kręcące się w pobliżu grupki lub pojedyncze egzemplarze „spragnionych”. Wsiadając z późnowieczornych lub nocnych tramwajów na przystanku vis-a-vis Stoczniewca, musiałem nieraz słomem mijać „spragnionych” i od czasu do czasu byłem nagabywany mniej lub bardziej natrętnie o pożyczki lub datki.

Raz, po północy, na Parkowej, poniżej Stoczniewca i już w miejscu zacienionym, obstało mnie kilku „spragnionych” i w sposób grzeczny, acz stanowczy poprosili o pożyczkę 20 zł. Wokół było zupełnie pusto i jak na złość Parkową nie jechał żaden samochód ani taksówka. Poczułem się przypiętym pineską do ściany i już z pewnym oporem, ale sięgnąłem po portmonetkę, gdy wtem z mroku wychynął jakiś cień z okrzykiem: „Spie... pijusy – to kumpel Pszennego”. Po charakterystycznej łysinie poznałem, że to towarzysz niedoli Pszennego, któremu kilka lat wcześniej zafundowałem przypadkowo piwo. Podał mi rękę ze słowami: „Już rok jak Pszenny nie żyje – szkoda, był dobry kumpel”.



Kępa- tu się urodziłem w Łopienniku mieszkałem w latach 1928-1944, na pierwszym planie mój pierwszy ocean



Papużki- nierozłączki, wraz z siostrą Izabellą rok 1936, autor to ten pan z lewej na zdjęciu prawym



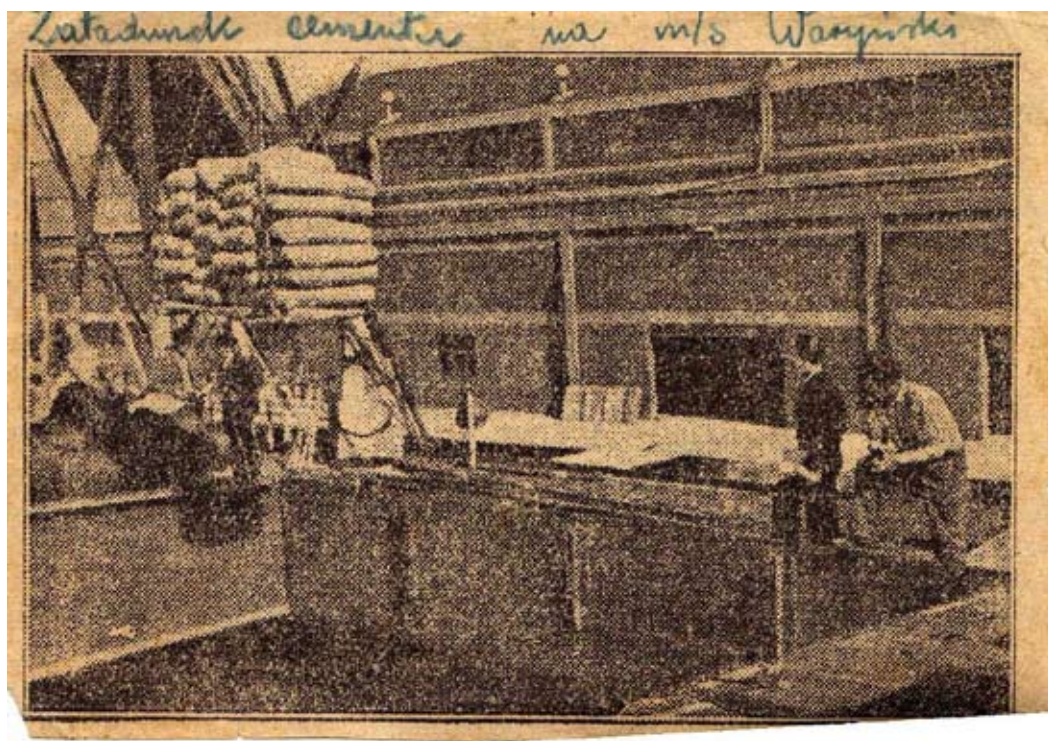
Przepastna dżungla łopiennickiej Amazonii



Autor, pseudonim Orkan, żołnierz BCh i Armii Krajowej rok 1944.



A tutaj już jako Ekspedient portowy w roku 1946



Załadunek cementu na m/s Waryński, autor-ten pan z prawej.



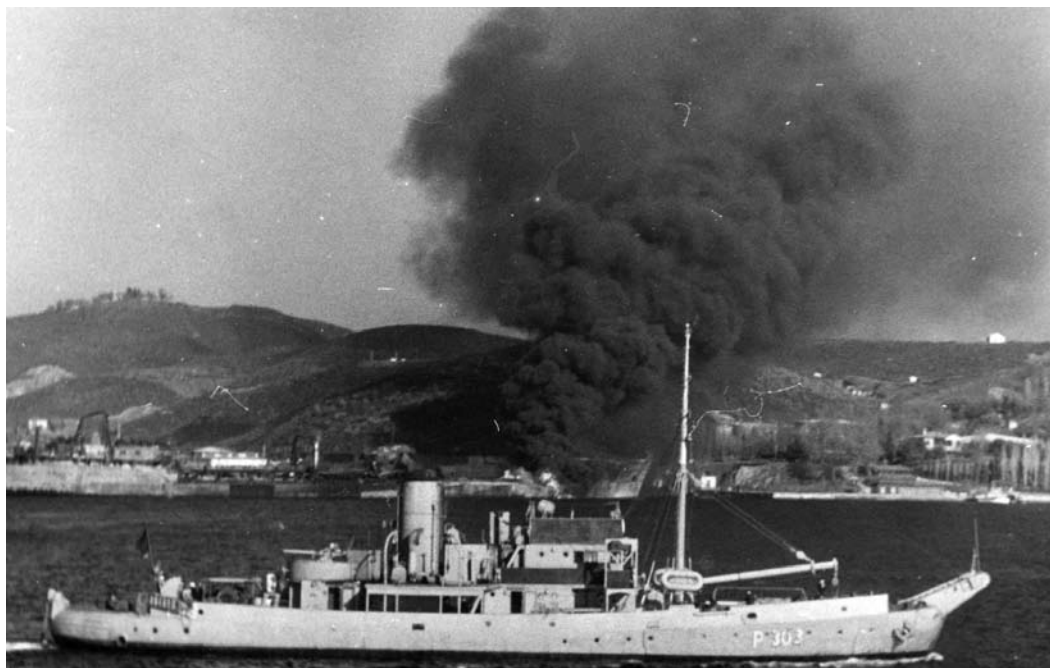
Ojczyzna wzywa, Ludowe Wojsko Polskie rok 1955, hełmy wszakoż alianckie.



Granic Ojczyzny należy strzec, tym razem tyłem do morza.



Wszechwładna siła nałogu-całe życie z fajką



Bosfor-kolizja trzech statków, pożar na tankowcu, autor w rejsie służbowym na M/S „Opole” rok 1961, rejestruje wszystko Zorką, jest gotowy materiał na wykłady.



Jako wykładowca PSM Jako przewodniczący jury konkursu
Wiedzy o Morzu (drugi z lewej, za stołem)

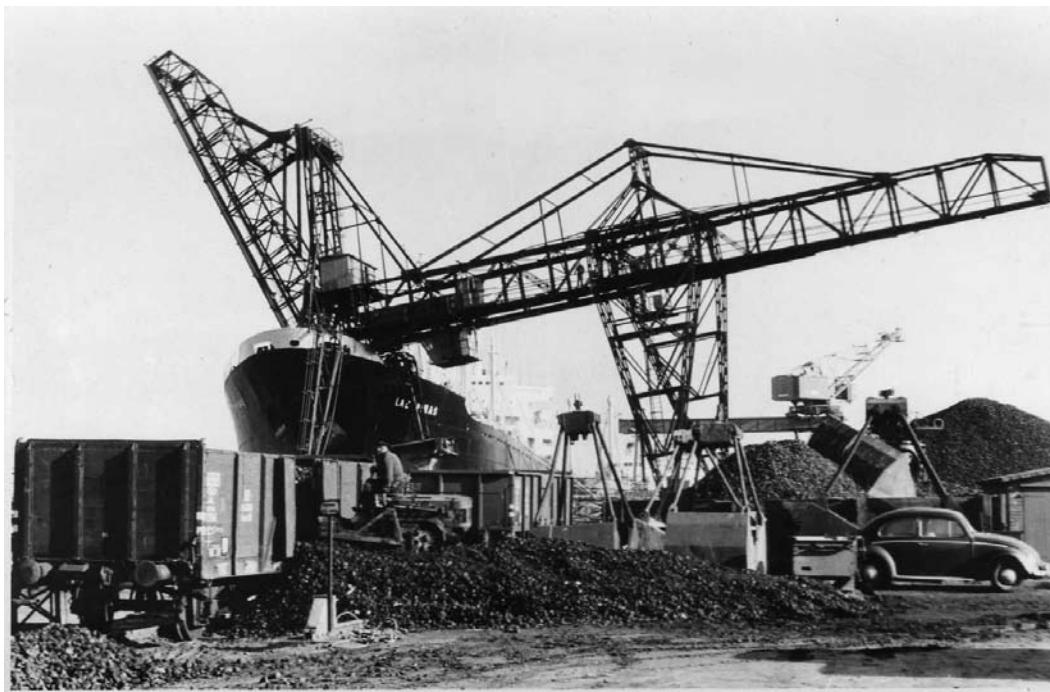
Zaś w przerwach między wykładami nadzór na załadunkiem statków



Najpierw do ładowni wjeżdża drewno sztauerskie



zaś potem tzw sztuki ciężkie – nietypowe jednostki ładunkowe, czasem pojazd, czasem element kotła.



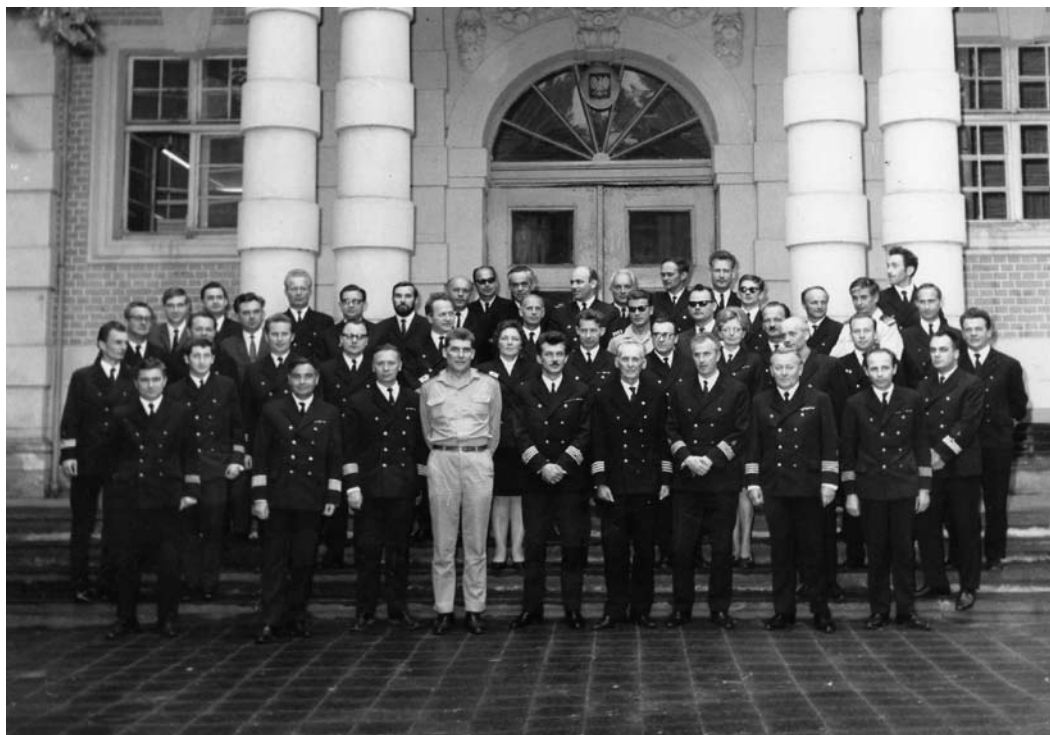
W zakresie prac Pana Jana pojawiają się także ładunki masowe : węgiel i ruda



Spacer na Wałach Chrobrego po którejś z uroczystości



Załoga Wydziału Nawigacyjnego PSM- zdjęcie pożegnalne, autor pierwszy z lewej



A to już Wyższa Szkoła Morska, piąty z prawej Konstanty Maciejewicz-Macaj, w ostatnim rzędzie trzeci z prawej -autor



Dyplomatorium WSM 1996 rok, szósty z lewej autor, w centrum Rektor Walczak



W składzie Komisji Egzaminacyjnej, obok kapitanowie Onuszko i Walczak



Egzaminy zaoczne, zdaje Kapitan Bargielski, pierwszy z prawej -autor



Lata 70-te, następna Komisja, w jej składzie Rektor Daszkowski, Dziekan Walczak, Prof. Pilawski, Kpt.Kokot i z prawej pierwszy Autor



DUMNY „HIDALGO”, WESOŁEK COLLINS I INNI

Kiedyś w jakimś liczniejszym towarzystwie powiedziałem, że w swojej karierze eksperta obsługiwałem statki kilkudziesięciu bander. Wówczas jedna z pań stwierdziła, że to bardzo ciekawe poznać poprzez pracę kilkadziesiąt narodowości, że to prawie tak jakby odwiedzić kilkadziesiąt różnych krajów. Już chciałem wyprowadzić ją z błędu, ale ogólna rozmowa potoczyła się już innym torem.

Otóż nie poznałem kilkudziesięciu nacji, najwyżej połowę, bo na przykład na statkach bandery liberyjskiej – największej floty świata – nie było poza banderą nic liberyjskiego, podobnie zresztą jak na innych, zwanych kiedyś statkami „tanic” bander: panamskiej, kostarykańskiej, cypryjskiej i różnych państw – nieraz drobnych wysepek położonych na wszystkich oceanach z wyjątkiem Lodowatego. Dominowały na nich załogi greckie, rzadziej filipińskie, przy czym kierownictwo statków, czyli kapitan łącznie z oficerami, nawigatorami i mechanikami, byli najczęściej Grekami, a na statkach panowała grecka kuchnia, zwyczaje i porządki.

Tak było w latach sześćdziesiątych. W późniejszych dwóch dekadach spotykało się stopniowo w szeregowej załodze coraz więcej Jugosłowian, później pojawiali się oni, podobnie jak Filipińczycy, na niższych stanowiskach oficerskich. Po roku 1981 pojawili się pierwsi Polacy, a już na przełomie wieków zapanowała na statkach prawdziwa międzynarodówka. W rezultacie na tradycyjnie obsadzanych narodowymi załogami statkach większości państw europejskich tylko kierownictwo, a czasami jedynie kapitan, odpowiadało narodowością banderze statku.

Do chlubnego wyjątku należy zaliczyć statki noszące banderę polską, ale w dniu, w którym piszę te słowa, jest ich „aż” dziewięć. Co gorsza, wspomniana liczba może się raczej zmniejszyć, niż powiększyć. Rządzą tym wszystkim bardzo ciekawe prawa ekonomii i polityki gospodarczej przełomu wieków, ale we wspomnieniach sztauera nie miejsce na ich roztrząsanie.

Mówienie o poznaniu narodowości po kilkugodzinnym, ba, nawet kilkudniowym pobycie na statku byłoby wielką przesadą. Nawet jeżeli statek przebywał w porcie tydzień i dłużej, to moje kontakty ograniczały się do kapitana i starszego oficera, rzadziej do oficerów służbowych i bosmanów, a z tymi ostatnimi jedynie przy mocowaniu ładunków pokładowych. Ponadto kontakty miały przede wszystkim charakter służbowy, a gdy byłem na statku, absorbował mnie, nieraz bez reszty, temat przeprowadzanej ekspertyzy.

Bywały jednak i takie sytuacje, że na statku musiałem lub powinienem przebywać dłużej i nieraz miałem sporo wolnych chwil na rozmowy, niekoniecznie na służbowe tematy, oraz na podglądanie statkowego życia i panujących na nim zwyczajów. Zwłaszcza pouczające były obiady gromadzące całą załogę przy wspólnym stole, w często wspólnych oficersko-załogowych mesach. Nawet bariera językowa nie przeszkadzała zbytnio, aby nie uczestniczyć w barwnych, wspomaganych gestami i grymasami przeżyć z minionej nocy, czyli dalszego ciągu po pobycie w Kaskadzie lub w Bajce. A trzeba jeszcze dodać, że ten temat w rozmowach przy stole był dominujący.

Pomijając wszystko i wspomagając się swoją niejako służbową spostrzegawczością na pewno gorzej lub lepiej poznałem kilkudziesięciu przedstawicieli różnych narodowości – niejednokrotnie bardzo ciekawych ludzi, Sylwetki kilku z nich postaram się czytelnikom przybliżyć.

Na trap „Vallejo”, statku bandery peruwiańskiej, którego portem macierzystym była stolica tego państwa Lima, wchodziłem z drobną satysfakcją, jako że ta rzadka w portach europejskich bandera trafiła mi się po raz pierwszy.

Muszę tu wyznać, że miałem takie nietypowe prywatne hobby zaliczenia jak największej ilości bander państwowych statków, na których pracowałem. Dlatego gdy otrzymywałem zlecenie ekspertyzy, zawsze pytałem, jakiej bandery jest statek, na który mam się udać. Kierowany jakimś kolekcjonerskim bodźcem, nigdy nie odmówiłem nikomu zlecenia, jeżeli w rachubę wchodziła bandera statku niebędącego dotychczas w mojej „kolekcji”. Długo będę pamiętał ekspertyzę, w trakcie której pogodzenie obowiązkowego udziału w uczelnianej komisji egzaminacyjnej i obecności na statku, na którym występowały ciągle komplikacje wymagające mojej obecności, wydawało się zupełnie niemożliwe. A jednak dla takiego kolekcjonera hobbysty jak ja, w myśl Felkowego „chcieć to móc”, i to, co niemożliwe stało się możliwym. Nagrodą za wielki stres i trudy stało się zaliczenie bardzo rzadko goszczącej w portach polskich egzotycznej bandery Seszeli – państwa składającego się z archipelagu kilkuset wysepek położonych na Oceanie Indyjskim. Dodam jeszcze, że w swojej kilkudziesięcioletniej karierze eksperta zaliczyłem nieco ponad czterdzieści bander. Jest to w przybliżeniu niewiele mniej

niż bandery statków, które w tym czasie zawijały do portów polskich, ale krępująco mało w porównaniu z blisko 130 państwami z dostępem do morza posiadającymi bandery morskie. Co gorzej, niektóre z pozostałych i państwa śródlądowe, posiadają również statki morskie pod własnymi banderami. Wystarczy wymienić Węgry, Czechy, Austrię, Szwajcarię i inne.

Wróćę jednak na „Vallejo”, na którym miałem ustalić prawidłowość zasztatowania i postępowania załogi oraz przyczyny pożaru kilku tysięcy ton peruwiańskiej mączki rybnej. Zanosilo się na dłuższy, co najmniej dwutygodniowy pobyt statku w porcie, który w rzeczywistości przeciągnął się do ponad miesiąca.

Pierwsze swoje kroki na statku już rutynowo kierowałem do kapitana, aby mu się przedstawić jako niezależny ekspert działający z ramienia szczecińskiej Lloyd’s Agency oraz aby ustalić tryb współpracy. Jakiś kruczowłosy „caboclo” zaprowadził mnie pod drzwi salonu kapitańskiego, ale zamiast wejść i zapowiedzieć mnie, gdzieś czmychnął. Zapukałem delikatnie, a słysząc wewnątrz muzykę, ponowiłem pukanie bardziej już energicznie. Usłyszawszy jakiś niezrozumiały okrzyk, wkroczyłem do salonu pewnym krokiem z wizytówką w ręku. Przy dużym ściennym lustrze stał tyłem do mnie zapewne kapitan i coś sobie robił przy twarzy. Nie zauważyłem dokładnie, ale wydawało mi się, że albo przyszyty sobie wąsiki, albo wyciskał wągry, i nie mógł albo nie chciał do mnie obrócić się przodem, w każdym bądź razie odniosłem wrażenie, że nie zwraca na mnie uwagi. Nie znoszę sytuacji, które narażają albo mogą narażać na szwank mój nie tylko eksperci autorytet, i dlatego nie mówiąc dzień dobry, zapytałem na wszelki wypadek, czy jest kapitanem. Gdy lekko skinął głową, przedstawiłem się i zapytałem, z kim mam na statku współpracować w sprawach pożaru mączki. Wówczas, również nie odwracając się, kapitan uznał za stosowne odesłać mnie do chiefa, czyli do starszego oficera. Powiedziałem do widzenia i wyniosłem się.

Na części statków kapitanowie są bardzo mało zainteresowani bezpośrednio sprawami ładunkowymi, dlatego odesłanie mnie do chiefa było czymś normalnym. Natomiast sposób, w jaki zostałem potraktowany, uznałem za co najmniej lekceważący i zaraz przypomniało mi się przysłowie „Jak Bóg Kubie – tak Kuba Bogu”, ale ponieważ wiedziałem, że pośród dziwaków procent kapitanów przekracza znacznie średnią światową, więc przeszedłem nad przypadkiem do porządku dziennego.

Współpraca z chiefa była bardzo miła. Okazało się, że był przeciwieństwem swojego szefa i traktował mnie z szacunkiem i gościnnością sporo ponad światowy standard.

Przebywając na statku przeważnie dwa razy dziennie, zauważyłem, że jeżeli tylko pozwala na to pogoda, kapitan godzinami tam i z powrotem przechadza się po pokładzie pelengowym. Udawałem wówczas, że go nie widzę. Któregoś dnia wypadło mi coś na uczelni i nie zdążyłem zdjąć „stroju pontyfikalnego”, czyli munduru galowego, a że takich nie posiadaliśmy, najlepszego munduru z orderami i czapką. „Wygallowany”, a więc w czapce i przy orderach, których miałem już kilka, wchodząc na statek, dostrzegłem, że kapitan zaraz mnie zauważył i cały

czas mnie pilnie obserwował. Ja natomiast w dalszym ciągu udawałem, że go nie widzę. Po chwili przyszedł do mnie kapitański steward i powiedział, że kapitan zaprasza mnie do swojego salonu. Udałem obrażonego, poleciłem przekazać mu, że dzisiaj nie mam czasu, i niezadługo opuściłem statek.

Następnego dnia chief na powitanie powiedział żartobliwie, że ma polecenie doprowadzenia mnie przed kapitańskie oblicze. Ponieważ po kilku dniach współpracy, a zwłaszcza po wspólnym wypiciu kilku doskonałych peruwiańskich „cervez” (piw), byliśmy już w jakimś stanie zażyłości, opowiedziałem, co mnie spotkało w kapitańskim salonie pierwszego dnia. Dowiedziałem się wówczas, że miałem do czynienia z potomkiem hiszpańskich konkwistadorów o nazwisku niemieszczącym się w jednej linii formatu A4 i obejmującym kilka imion, nazw miejscowości i spójników „de” i „y”, oraz że u załogi ma przezwisko „Hidalgo”, czyli po prostu szlachcic, i że to dobry człowiek i dowódca, tylko czasami nieco dziwny.

Podziękowałem chiefowi za informacje i gotowość doprowadzenia mnie i z nim opuściłem kabinę, dodałem, że jeżeli cokolwiek niestosownego mnie spotka, to grzecznie, ale stanowczo dopomnę się o właściwe traktowanie, a później już mniej grzecznie wyjdę, trzaskając drzwiami. Po wejściu do salonu kapitańskiego na samym wstępie przeprosiłem za to, że wczoraj nie mogłem złożyć wizyty. Zapytany o ładunek, zdałem krótką relację z dotychczasowych swoich ustaleń, a przy sposobności pochwaliłem chiefa i porządek na statku, którego czasy młodości minęły już dość dawno.

Przyznam, że tym razem zupełnie nie przypominał tego kilka dni temu wyciskającego węgry osobnika. Był to liczący około sześćdziesiątki elegancki, pełen dobrych manier i serdecznej gościnności pan. Zaraz usadził mnie w wygodnym fotelu, zapytał, co sobie życzę do picia, i przywołał stewarda. Szybko zauważyłem, bo nie można było tego nie zauważyć, że na kapitańskim palcu tkwił sygnet herbowy wielkości pudełka zapalek z rzucającą się w oczy wielopalkową koroną. Sądząc z pytania, jakie mi niezadługo zadał, i on musiał zauważyć mój skromny sygnet. Pytanie brzmiało, czy w komunistycznej Polsce jest jeszcze szlachta. Odpowiedziałem, że jeden z jej przedstawicieli siedzi właśnie u niego w salonie. I zaraz się zaczęło. Sam wiem, że jestem lepszym słuchaczem niż mówcą, ale nie przypuszczałem, że „Hidalgo” z miejsca to wykorzysta. Nie zdążył jednak opowiedzieć z dumą całej wielowiekowej historii swojego rodu, a zwłaszcza prominentnych rodowych koligacji. Spieszyło mi się na jakąś uczelnianą komisję, więc grzecznie go przeprosiłem i powiedziałem, że jak będę na statku, to go odwiedzę. W praktyce wyglądało to tak, że jak tylko pojawiałem się na statku, zaraz łapał mnie steward, oznajmiając, że kapitan na mnie czeka. Pomyślałem nawet przez moment, że czatuje wręcz na mnie, obserwując przedpole z jakiegoś bocianiego gniazda, ale nic takiego na statku nie było.

Muszę przyznać, że „Hidalgo” mówił i dużo, i ciekawie, nie tylko o swoich rodowych koligacjach, ale również o podbojach, uzyskaniu przez Peru niepodległości, wojnach i panujących w Peru stosunkach. Gdy mówił o swoim domu ro-

dzinnym w Limie, zaraz zapytałem, czy mieszka w dzielnicy San Isidro. Byłem mądry, bo od będącego na placówce w Peru serdecznego przyjaciela Edwarda Wiatera dowiedziałem się, że właśnie mieszka w tej dzielnicy i jest ona najbardziej ekskluzywna w całej tej sześciomilionowej metropolii. Widziałem, jak mu się zrobiło łysy, że nie może odpowiedzieć potwierdzająco. Szybko się zrewanżował, bo jak napomknąłem, że nazwa statku kojarzy mi się jakoś z doliną (valley to po angielsku dolina), odparł, że moje skojarzenie jest zupełnie błędne, bo Vallejo to sławny peruwiański poeta, i dodał jeszcze: „Tak samo jak wasz Mikkebitz”. Tym razem i mnie zrobiło się „łysy”, jako że jeden „Hidalgo” wiedział, kim był Mickiewicz, a drugi nie wiedział, kim był Vallejo, a tym drugim byłem właśnie ja. Widząc na kapitańskim biurku książkę „Polonia cifras y factos” (Polska dane i fakty), ogłosiłem 1:0 dla „Hidalga” – no cóż, on wcześniej trenował, bo miał więcej czasu, podczas gdy mnie zupełnie go brakowało. Przy sposobności napomknę jeszcze o innej wpadce. Pracowałem kiedyś na wchodzących do Szczecina jeden po drugim dwóch statkach o dźwięcznych nazwach „Filikos” i „Irinikos” armatora, którym był londyński Grek. Wiedząc, że część greckich imion żeńskich ma identyczne końcówki, a nadawanie statkom imion żeńskich jest na całym świecie modne, zapytałem kapitana, czy armator posiada jeszcze inne statki z przyjemnie brzmiącymi imionami kobiecymi. Roześmiał się tylko i dodał, że posiada jedynie dwa, a ich greckie nazwy po przetłumaczeniu oznaczają: „Ojczyzna” i „Wolność”. Później, gdy byłem na albańskim statku „Lirija”, przezornie już nie pytałem, czy to jakieś albańskie kobiece imię; okazało się, że to również była „Ojczyzna”. Innym razem miałem mniej wątpliwości, gdy przytrafiła mi się „trójca świętych nazw”. Pierwszym był statek brazylijski „Todos os Santos”, a więc „Wszystkich Świętych”, który notabene obsługiwałem 2 i 3 listopada, następnym była „Częstochowa” należąca do Uniafriki, a ostatnim był grecki „Evangelisthra”, bo ta nazwa oznaczała bodaj ewangelistę. Był też raz w Szczecinie motorowiec Chipolbroku „Kochanowski”, ale żadnego eksperta nie potrzebował (wiadomo!). Żałowałem bardzo, że nie mogłem go obsługiwać, chociażby dla rodowej satysfakcji. Dlatego dodam, że moja stryjeczna siostra Wanda Strawińska z Kochanowskich miała być matką chrzestną tego nowo zbudowanego statku. Znalazł się jednak jakiś usłużny i gdzie trzeba doniósł, że ojciec Wandzi był ochotnikiem w latach 1918-1920 i w słynnej Jeździe Jaworskiego bił bolszewików, gdzie tylko się dało. Kandydatura Wandzi zaraz przepadła z kretesem, a jej miejsce zajęła jakaś łódzka prządka, zasłużona przodownica pracy.

Wracam ponownie na „Vallejo” i, jak już wspomniałem, postój tego statku w Szczecinie przedłużył się z różnych przyczyn ponad miesiąc. Nagadaliśmy się, a przynajmniej „Hidalgo”, na pewno do syta. W końcu jednak statek opuszczał Szczecin. W trakcie pożegnania „Hidalgo” długo ścisnął moją prawicę i w pewnym momencie, patrząc mi głęboko w oczy, zadał nie po angielsku, ale po niemiecku zaskakujące pytanie: „Sind Sie von deutsche Kriegsmarine?” (czy wywodzi się pan z niemieckiej marynarki wojennej). Stałem jak wryty, a widząc jego twarz, zaraz przypomniały mi się wyciskane w mojej obecności węgry. Tym razem szybko powrócił mi refleks, a odpowiedź brzmiała następująco: „Ich bin nichts

von Kriegsmarine – I am from Royal Navy” (Nie wywodzę się z niemieckiej marynarki wojennej, lecz z królewskiej (brytyjskiej) marynarki wojennej). „Hidalgo-wy” uścisk zelżał, a na jego twarzy zaraz pojawił się aż nadto widoczny grymas zawodu.

Dopiero po pewnym czasie zdołałem sobie uświadomić, skąd wzięło się takie pozornie bzdurne pytanie „Hidalga”. Mianowicie wiedziałem od niego, że jest pierwszy raz w Europie. Idąc dalej, dowiedziałem się również, że peruwiańska marynarka wojenna była swego czasu organizowana, a później wspomagana przez cesarską Kriegsmarine i oparta na jej wzorcach, natomiast jedyna uczelnia kształcąca równolegle oficerów dla floty wojennej i handlowej powstała swojego czasu przy udziale niemieckich wykładowców i nawet dzisiaj ich tam jeszcze pełno. Jednym słowem zadziały jakieś sentymenty i brak podstawowej wiedzy z geografii i historii współczesnej Europy.

Kapitana Collinsa z cypryjskiego dziesięcioletniego „Lyntown” zapamiętałem natomiast jako największego, ciągle uśmiechniętego i tryskającego humorem wesołka, jakiego przyszło mi spotkać w całej eksperckiej karierze. Już na samym wstępie powitał mnie słowami: „You are a lucky fellow” – czyli, że jestem szczęściarzem, bo trafiłem na jego statek. Moje szczęście polegało na tym, że statek był jakoby idealny do przewozu tzw. platyn, których sztauerkę i mocowanie miałem właśnie nadzorować. Dodatkowe szczęście stanowił fakt, że „Lyntown” był jako-by ostatnim z rocznika 1942 pozostającym w eksploatacji egzemplarzem wojennej seryjnej budowy typu „Empire”. Szybko więc obliczyłem, że moje wątpliwe szczęście będzie polegało na obsłudze 31-latka, co w kryteriach statkowych nie mieści się już nawet w pojęciu staruszek. Dodam jeszcze, że „platyny” były sztauersko ładunkiem dość trudnym (zwinęta w role gruba blacha stalowa o wadze jednostkowej od kilkuset kilogramów do kilkunastu ton).

Zeszliśmy na międzypokład, bo kapitan chciał mi koniecznie zademonstrować istotnie liczne na pokładach i burtach zaczepy do mocowania, pozostałe zapewne jeszcze po przewozach sprzętu wojennego w konwojach atlantyckich. W drodze z salonu do ładowni zdążył mi opowiedzieć kilka kawałów. Przy ostatnim, który zastał mnie już na drabinie zejściówki, przestrzegł, abym się mocno trzymał, bo jak mnie weźmie śmiech, to mogę spaść na dół.

Idąc wzdłuż burty i badając stan znajdujących się na niej zaczepów, poczułem nagle, że moja stopa jak gdyby grzęźnie. Uniosłem nogę i nie widząc nic na międzypokładzie, odruchowo tupnąłem obcasem w to miejsce i wówczas w przeżartym przez rdzę pokładzie zrobiła się dziura. „Pan mi popsuł statek, będzie pan musiał zapłacić stoczni za naprawę” – zawołał wesoło kapitan. Odparłem że tak na oko to moje tupnięcie będzie kosztowało pół miliona dolarów albo i więcej, jako że do wymiany nadają się wszystkie międzypokłady. Dalsze moje odkrycia postępów nigdzie niespotkanej dotychczas korozji wnętrza statku tylko na moment popsuły kapitanowi nastrój.

Stan ładowni dolnej był trochę lepszy, więc po zapoznaniu się z dokumentacją statku zawyrokowałem, że załadunek na międzypokłady nie wchodzi zupełnie

w rachubę, natomiast do ładowni dolnych, zważywszy na parametry wytrzymałościowe dna podwójnego, możliwy jest załadunek jedynie 70% zaczerterowanych platyn. Przypomniałem również kapitanowi, że tak ciężki ładunek leżący na samym dole usztywni statek, co w przelocie atlantyckim będzie bardzo nie mile dla załogi. Gdy to powiedziałem, kapitan odzyskał zaraz dobry humor i odparł: „To bardzo dobrze, bo stracą apetyt, a ja zaoszczędzę na kosztach żywienia, a o te 30% ładunku, który zostawię, to niech głowa boli armatora, bo ja mu też mówiłem, że wszystkiego nie zdołamy zabrać”.

Widząc w salonie kapitańskim wielki na pół ściany kalendarz słynnego producenta i dostawcy farb okrętowych firmy Hempel, może nieco złośliwie zapytałem kapitana, czy armator „Lyntowna” zaopatruje się w tej firmie wyłącznie w kalendarze. Kapitan ponownie wesoło odparł, że moje pytanie nie jest pozbawione uroku, bo „Lyntown” należy do kompanii cypryjskich Greków z Limasolu, rekordzistów w skali światowej w oszczędnościach na farbach okrętowych. „Jestem dumny z tego”, stwierdził i dodał: „Popatrz pan, panie ekspercie, z rocznika »Lyntowna« nie ma już żadnego empire’a na chodzie, a nasz ma jeszcze dokumenty na dwa lata, a czy jak pan wchodził na trap, słyszał pan, że statek trzeszczy? Na pewno nie. I co pan na to?”. Odpowiedziałem, że przytoczę tylko polskie przysłowie „Stary, ale jary”, tłumacząc je na język angielski, które bardzo kapitanowi się spodobało.

Któregoś z kolejnych dni załadunku trafiłem na wyjątkowo dobry nastrój kapitana. Ładunek platyn został zmniejszony o 30% bez konsekwencji dla armatora, a po Szczecinie statek miał przejść do Rotterdamu, gdzie będzie kompletować ładunek słodem w workach. Gdy to usłyszałem, westchnąłem jedynie i strawestowałem „Good save the King” (Boże, chroń króla) na „Good save the Dutchmen” (Boże, chroń Holendrów). Na co kapitan zareagował słowami: „Nie martw się pan, na »Lyntownie« na pewno nie pozwolę Holendrom tańczyć na międzypokładzie „rock’n’rolla”.

Gdy się żegnaliśmy, kapitan, siląc się na powagę, powiedział: „Podtrzymuję, że jest pan szczęściarzem, a ponieważ szczęście emanuje na otoczenie, to dziura, którą, nie wymawiając, zrobił mi pan w statku, przyniosła mi szczęście. Płynę komfortowo przez Atlantyk statkiem miękkim jak... (pewna część ciała u staruszki), a za dwa lata postaram się, aby »Lyntown« stał się statkiem muzeum”. „Z pańskim portretem w miejsce hemplowskiego kalendarza” – dodałem.

Widząc, że załoga wychodzącego właśnie w morze przyszłego muzeum zabrała się do składania trapu, szybko zbiegłem na nabrzeże. Kapitan wesołek był już na mostku, złapał ręczny megafon i zawołał: „Panie ekspercie, z tym portretem to zupełnie dobry pomysł! Zapraszam na otwarcie muzeum!”.

Innego zupełnie rodzaju historia spotkała mnie na nowoczesnym masowcu „box shaped” (skrzyniokształtnym) „Bernhard Schulte” bandery niemieckiej. Nadzorowałem na nim załadunek i mocowanie całostatkowego ładunku ożarówskich kabli na drewnianych szpulach przeznaczonego do portu Lagos w Nigerii. Była to dość trudna i męcząca ekspertyza, bo ładunek składał się z kilku partii wymagających osobnego załadowania, w dodatku w każdej z nich były szpule zróżnicowa-

ne wielkością, i duże, i małe, stwarzało to wiele problemów sztauerskich. Musiałem ciągle przebywać w ładowni, a do tego było kilka stopni mrozu i wiał silny, wyjątkowo przenikliwy wiatr. Za to dowództwo statku wręcz starało się mi dogadzać, lokując w niewielkiej meso-pentrze z dostępem do kawy, herbaty lub piwa oraz dobrze zaopatrzonej lodówki, więc w wolnych chwilach miałem się gdzie zagrzać i posilić. Jedynym mankamentem mojego schroniska był nieprzyjemny zapach w całym węźle kuchenno-restauracyjnym, intensyfikujący się zwłaszcza w porze obiadowej.

Załoga statku w liczbie dziesięciu osób składała się z pięciu oficerów Niemców i pięciu marynarzy „Filipinos” (Filipińczyków). Tym ostatnim było bardzo zimno i na pokładzie się nie pokazywali. Piszę o tym, bowiem dla tej niezbyt licznej załogi były prowadzone dwie oddzielne samoobsługowe kuchnie i mesy. Gdy Filipińczycy przygotowali sobie posiłek, rozchodził się po statku taki smród, że uciekałem do zimnej ładowni. Kapitan opowiadał mi, że „Filipinos” jedzą dużo mięsa, ale przyrządzają dopiero, gdy się zepsuje. Sądząc z intensywności zapachu, byłem w stanie kapitanowi uwierzyć. Ten zapach był wcale nie lepszy od opisanego wcześniej zapachu skór mokrosolonych.

Młody statkowy chief, z którym współpracowałem, był wprost wzorem oficera pokładowego. Przedstawiając się, podał nazwisko Kirchmayer. Ponieważ moja przyrodnia babka, a dokładniej trzecia żona dziadka po kądzieli, była de domo Kirchmayerówna z Krakowa (słynna legionowa „Lilka”), zapytałem chiefa z głupia frant, skąd pochodzi jego rodzina. Okazało się, że z Nakła nad Notecią, gdzie do 1945 roku mieszkali jego rodzice i gdzie on sam się urodził. Z kolei chief zapytał, dlaczego mnie to interesuje. Odpowiedziałem, że miałem w rodzinie Kirchmayerów. Jakkolwiek wiedząc, że korzenie moich Kirchmayerów wywodzą się z Wiednia, a ponadto jest to w Niemczech nazwisko dość często spotykane, rodzinnych koligacji dalej już nie szukałem. Nie przeszkadzało to jednak chiefovi w zaproponowaniu, że będzie mówił do mnie „uncle” (wuju) Kochanowski. Pośmialiśmy się dobrą chwilę, ale chief był konsekwentny i po tym wszystkim nie zwracał się do mnie inaczej niż z szacunkiem per „uncle”, do czego różnica w wieku go zobowiązywała. I tak stałem się przyszywanym wujkiem.

Jednak nie tylko mój nietypowy familijny awans mieści się w historii związanej ze statkiem „Bernhard Schulte”. Jak już wspomniałem, była wówczas zima, a ja, przebywając ciągle w ładowni, bardzo marzłem w ręce, co było zapewne wynikiem ich odmrożenia przed laty w zimowym rejsie na Skagerrak. Aby choć trochę chronić je przed zimnem, w obszerne rękawice robocze wkładałem eleganckie, bardzo ciepłe rękawiczki wełniane podszyte cienką skórką. Kupiłem je swojego czasu w Berlinie za kilkudniowe oszczędności na dietach, gdy jeździłem z wykładami do bratniej Hochschule für Seefahrt w Warnemünde-Wustrow, a w ogóle byłem do nich bardzo przywiązany. W końcowej fazie załadunku wystarczyła chwila nieuwagi, aby komplet rękawiczek z lewej ręki spadł gdzieś pomiędzy szpule i nie było żadnych szans, aby przed wyładowaniem szpul można było go odzyskać. Byłem niepokieszony. Widząc moje zmartwienie, chief podarował mi

zaraz nowe, bardzo porządne robocze rękawice statkowe, które niestety niewiele chroniły przed zimnem. Ponadto zobowiązał się, że jeżeli rękawiczki się znajdą, to zaraz je „wujkowi” odeśle.

Przyznam, że obiecanek chiefa nie bardzo brałem sobie do serca i jadąc w styczniu na Regę na łososie, obciąłem wskazujący palec od tej pozostałej eleganckiej rękawiczki. Po założeniu chroniła prawą rękę dosyć dobrze przed zimnem, a ponadto umożliwiała wygodne operowanie gołym palcem wskazującym żyłką spinningu. Wprawdzie rezultat połowów był zerowy, ale przynajmniej nie zmarzła mi prawa ręka, bo z lewą, mało przy spinningowaniu używaną, nie miałem na ogół kłopotu.

Po powrocie z letniego urlopu zastałem w domu wiadomość, że dzwonił do mnie jakiś naczelnik urzędu celnego na Nabrzeżu „Ewa” i mam się do niego zgłosić w pilnej sprawie. Nie było to wprawdzie urzędowe wezwanie na piśmie z pokwitowaniem odbioru, ale SB też nie wysyłała zaproszeń, lecz jedynie dzwonił anioł stróż, czyli „Stanisław”. Głowiąc się, o co może chodzić, prysł mój wspańiały nastrój po urlopowym relaksie. Następnego dnia byłem już w pracy i na Nabrzeżu „Ewa”, ale naczelnika nie zastałem, bo właśnie poszedł na urlop, a ja przez długie dwa tygodnie pozostawałem w nerwowej niepewności, czy teraz dla odmiany urząd celny nie zamierza mnie zrobić swoim „X 27” lub wpłatać w jakąś przemytniczą aferę.

Finał był zaskakujący. Po powrocie z urlopu naczelnik wręczył mi dużą kopertę, w której znajdował się komplet rękawiczek z lewej ręki i moja wizytówka, a na jej odwrocie dopisek: „Drogi Wuju, w Nigerii rękawiczki są na szczęście nikomu niepotrzebne, pozdrowienia Kirchmayer”. Musiałem jeszcze podpisać kwit odprawy celnej. Żegnając się, naczelnik opowiadał, jakie kłopoty urząd celny miał z moimi rękawiczkami, które dotarły do Szczecina na jakimś liberyjskim statku. Aby upewnić się, czy to przypadkiem nie jakaś zakamuflowana kontrabanda, rękawiczki skierowano najpierw do celnego laboratorium. Rentgen, geiger i inne urządzenia nie wykazały nic podejrzanego, więc z kolei ekspert taryfowy głowił się, jak taką podejrzaną przesyłkę zakwalifikować celnie. Efekt eksperckiego głowienia się odzwierciedlała treść następującej adnotacji na kwicie celnym: „Używana odzież wagi do 100 kg zwolniona od obowiązku celnego zgodnie z paragrafem, literą, punktem” itd. plus zielona pieczęć urzędu celnego.

Tak właśnie dzięki nowym „koligacjom” rodzinnym powrócił komplet od zdekompletowanego kompletu i znowu byłem posiadaczem kompletu rękawic roboczych i kompletu eleganckich rękawiczek wyjściowych bez jednego palca, którego pozbyłem się nieopatrznie nad Regą, nie ufając „rodzinie”. A jednak grunt to rodzinka!

Może nieco podobna, ale już nie tak ekstraordynaryjna historia przytrafiła mi się na indyjskim statku „Apj Anjli”, na którym nadzorowałem załadunek większej, bo liczącej ponad 2 tysiące ton partii czechosłowackiej drobnicy. Było to w roku 1969, a więc jeszcze w okresie, w którym musieliśmy prowadzić dzienniczki obecności na statkach i każdorazowo uzyskiwać potwierdzenie przepracowanych

godzin. Byłem sam w domu, rodzina wyjechała gdzieś na wczasy i nigdzie mi się nie spieszyło. Dlatego w trosce o podwyższenie wysokości mojego rachunku, jak to się mówi, „do oporu” przebywałem na statku.

Sam statek był nieciekawym, dawno już minął okres jego młodości, do tego był zapuszczony i pachniał wschodem, co wcale nie jest określeniem pochlebnym. Właściwie jedyną ciekawostką statku był jego kapitan, a gwoździem ścisłości, komandor LNC Jesudason IRN, V.C. D.S.C. Był to człowiek w wieku około sześćdziesięciu lat, ubrany cały czas w mundur z galonami pełnego komandora, którego pierś zdobiła co najmniej czterogrządkowa „łączka” barwnych baretek orderowych.

Już podczas pierwszej wizyty na statku zostałem potraktowany też jako komandor i zaproszony przez kapitana na drinka. Wyjaśniam, że galony na moim mundurze upodabniały się nieco do tego, co ma na mundurze brytyjski komandor podporucznik. Przez zwykłą ludzką pustotę albo, jak kto woli, przez grzeczność, przy tytułowaniu mnie komandorem najczęściej nie prostowałem, że to, co noszę na rękawach lub epoletach, nie ma nic wspólnego nie tylko z komandorem, ale w ogóle z całą marynarką wojenną.

Hinduski komandor widocznie nudził się na statku, zwłaszcza że, jak mówił, po wojennych perypetiach cierpiał na bezsenność. A że mnie do domu się nie spieszyło, więc spotykaliśmy się na długie rozmowy, które od czasu do czasu i ku niezadowoleniu komandora musiałem przerywać na dogłębienie tego, co się w ładowniach dzieje.

Widząc na komandorskiej „łączce” baretki D.S.C. (The Distinguished Service Cross – najwyższe brytyjskie odznaczenie bojowe przyznawane jedynie marynarzom i lotnikom), V.C. (The Victoria Cross – brytyjski odpowiednik naszego Virtuti Militari) i kilku innych najwyższych bojowych odznaczeń, zapytałem, na jakich akwenach walczył podczas ostatniej wojny. Okazało się, że na Oceanie Indyjskim i na Pacyfiku, a po zatopieniu w 1944 roku był krótko jeńcem wojennym u Japończyków. Następnie zapytałem, czy walczył w załogach łodzi podwodnych. Komandor potwierdził to skinieniem głowy i roześmiał się głośno, mówiąc: „Wszyscy tak pytają z uwagi na mój wzrost”. Istotnie, był wzrostu określanego w naszej wojskowej nomenklaturze mianem „konus”, a w cywilu „metr kompiędziesiąt w kapeluszu”. Wyprowadziłem jednak komandora z błędu, konstatując, że nie z powodu wzrostu, lecz jedynie dlatego, że na jednej z jego baretek zauważyłem miniaturkę łodzi podwodnej, którą widziałem dawno temu wśród odznaczeń jednego z polskich podwodniaków walczących podczas ostatniej wojny u boku Royal Navy.

Od czasu, kiedy w wieku ośmiu lat mój Ojciec zaraził mnie marynistyką, dając do czytania serię Strumph-Wojtkiewicza o bitwach morskich pt. „Od Skagerraku do Scapa Flow”, czytałem, co tylko na temat bitew morskich wpadło mi w rękę. Dlatego byłem w temacie „mocny” i stanowiłem dla komandora wdzięczne, bo znające temat, a tym samym zainteresowane, jednoosobowe audytorium. A miał o czym opowiadać, a do tego robił to ciekawie i bardzo poprawną angielszczyzną.

W trakcie naszych spotkań czułem się jak na prelekcji, na którą z trudem udało mi się dostać bilet wstępu.

Byłem kilkakrotnie zapraszany przez kapitana na statkowy obiad podawany z wielkim ceremoniałem i punktualnością oraz ciągnący się ponad godzinę. Akurat w tym czasie kończyła się zmiana robocza i moja obecność na pokładzie i w ładowniach była konieczna, dlatego zwykle nie mogłem sobie na taki luksus pozwolić. Ale trafił się jakiś deszczowy dzień i ładownie musiały pozostać zamknięte, a ja z niemałą satysfakcją potwierdziłem zaproszenie. Obiad miał być widocznie uroczysty, bo spożywaliśmy go nie w mesie oficerskiej, lecz tylko we dwójkę w salonie kapitańskim. Siedzieliśmy przy elegancko nakrytym stole, a obsługiwał nas steward w błyszczącym od białości i sztywnym od krochmalu kitlu. Zaczęliśmy od „apetizera”, którym było medium sherry, później była jakaś europejska zupka z uduziwnionym makaronem i czymś tam jeszcze, a później jakieś mięso z rusztu z nieznanymi mi gotowanymi warzywami i wielka ilość doskonale przyprawionej zielonej sałaty. Do mięsa był sos ceglastej barwy – myślałem, że pomidorowy – i obficie polałem nim danie. Po pierwszym łyku w ustach, gardle, żołądku i chyba jeszcze niżej rozgorzał jeden wielki pożar. Łzy polały mi się z oczu, nie mogłem złapać oddechu i czułem, że już nic nie będę w stanie przełknąć. Widząc mój stan, komandor najpierw przeprosił, że nie wspomniał nic na temat ostrości sosu, i dodał, że to danie trzeba koniecznie obficie zapijać dobrze schłodzonym białym winem, a wówczas wszystko będzie OK. Istotnie, po kilku łykach pożar na tyle przygasał, że już bez większych przeszkód mogłem obiad kontynuować.

Po obiedzie przesiedliśmy się na fotele i tam steward podał wyjątkowo aromatyczną kawę w bardzo małych filiżaneczkach. Podówczas pojawiło mi się wysokie nadciśnienie i łykałem jakieś pastylki. Obowiązywał mnie ścisły zakaz picia czarnej kawy. Nie lubiłem jej zresztą stąd, że w dzieciństwie moje dość częste niedyspozycje żołądkowe leczono wyłącznie olejem rycynusowym, który obowiązkowo musiałem popijać, sam nie wiem dlaczego, gorzką czarną (prawdziwą) kawą. Dopiero na stare lata zagustowałem w kawie do tego stopnia, że nie wyobrażam sobie dnia bez dwu-, trzykrotnego podtrzymywania się nią.

Na indyjskim statku, mimo namów, poprosiłem o herbatę. Komandor serdecznie mi ją odradzał, mówiąc, że pija ją wyłącznie szeregowi załoga i dlatego gotowana jest w kotle. Mimo ostrzeżeń obstawałem przy swoim i po chwili steward przyniósł mi kubek czegoś prawie czarnego i gorącego bez jakiegokolwiek zapachu, a tym bardziej aromatu. Dopiero po pierwszym łyku doszedłem do wniosku, że jest to istotnie bardzo mocna, zalatująca kotłem herbata o smaku tylko trochę lepszym od radzieckiej „wyższyj sort”, której dobroć określiłem mianem wywaru z onucy czerwonoarmisty w lipcu.

Popijając, ja „kotłową” herbatę, a komandor aromatyczną kawę, ciągnąłem herbaciany wątek, ubolewając delikatnie, że na statku bandery pierwszej przed Chinami ojczyzny herbaty zapewne zupełnie niezła herbata została popsuta przez zastosowany niewłaściwie sposób przygotowania. Zauważyłem, że komandorowi zrobiło się przykro, a zabierając głos, oświadczył, że postara się mój zawód wyna-

grodzić. Mówił, że jego szwagier posiada w prowincji Darjeeling sporą plantację herbaty i poprosi go o wysłanie kilogramowej paczki, która na całym świecie jako próbka handlowa zwolniona jest od obowiązku celnego. Zapytał również, czy adres na mojej wizytówce jest aktualny, co zaraz potwierdziłem.

Nie liczyłem zbyt wiele na herbacianą próbkę, bo już kilka razy prosiłem różnych kapitanów statków o cokolwiek, na przykład o pisemną relację o zachowaniu się jakiegoś ładunku lub skuteczności zastosowanych przeze mnie metod mocowania lub zabezpieczenia, ale poza jednym wyjątkiem moje służbowe prośby nie zostały spełnione.

Po co najmniej roku, przed samymi świętami Bożego Narodzenia, odebrałem paczkę z herbatą darjeeling w pocztowym urzędzie celnym. Przesyłka była uszkodzona i brakowało ¼ zawartości. Zrezygnowałem z dochodzenia szkód, bo musiałbym pozostawić paczkę w urzędzie, a wówczas zapewne ubytek by się jeszcze powiększył, a wynik reklamacji był i tak wątpliwy.

Herbata była wspaniała, było jednak pewne „ale”. Widocznie była przewożona statkiem w tej samej ładowni co wydzielająca ostry zapach surowa juta. Jej intensywny zapach przeniknął mało odporne opakowanie składające się z płóciennego woreczka i podartego papieru pakunkowego i przy picciu herbaty był lekko wyczuwalny.

Jednym z elementów niezbędnej wiedzy eksperta są między innymi kanony dozwolonego sąsiedztwa ładunków przewożonych w tej samej ładowni lub kontenerze. Znając je, nigdy nie załadowałbym herbaty i juty w tym samym pomieszczeniu. W Kalkucie czy w jakimś innym Madrasie ktoś tych kanonów nie znał albo zapomniał o konieczności ich przestrzegania.

Przypomniała mi się jeszcze zabawna historia, której finał zarówno komandora, jak i mnie bardzo rozbawił. Otóż raz nie zastałem komandora w kabinie i wówczas ktoś z załogi wskazał miabinę obok należącą do któregoś z oficerów. Miałem akurat coś pilnego, więc wprawdzie zapukałem, ale później już szybko do kabiny wszedłem i z uwagi na to, co zobaczyłem, jeszcze szybciej wycofałem się, zamykając za sobą drzwi. Widok w kabinie był niedwuznaczny. Na koi leżał ktoś rozebrany od pasa w dół z wyraźnie wypiętą częścią ciała, gdzie plecy swą szlachetną nazwę tracą, a nad nią pochylał się komandor ubrany w jakiś rozchylony fartuch lub kimono. Gdy po kwadransie spotkaliśmy się, komandor zapytał: „Czym się pan tak wystraszył?”. Nie bardzo wiedziałem, co odpowiedzieć. Wówczas on, śmiejąc się do rozpuku, ledwo wykrztusił: „Och! Przepraszam. Pan zapewne pomyślał sobie, że tam w kabinie robiliśmy sobie pieszczotki. Nic z tych rzeczy. Robiłem facetowi zastrzyk z penicyliny, bo przywłókł z miasta jakąś francę”. Wyjaśnił jeszcze, że w szczecińskiej przychodni wenerycznej robią wprawdzie zastrzyki za darmo, ale delikwenta trzeba tam i z powrotem wozić taksówką, a po zastrzyku dostaje trzydniowe zwolnienie z pracy i armator tylko traci. Dodał jeszcze, że ma sporą wprawę w robieniu zastrzyków, bo jak dowodził okrętem w IRNI (Imperial Royal Navy of India), to w porcie po powrocie z długotrwałych rejsów ustawiała mu się przed drzwiami jego kabiny długa kolejka potrzebujących.

Nie wszystkie jednak spotkania na statkach były tak interesujące i sympatyczne. Większość, chociażby z uwagi na krótkotrwałość, miało obojętny, służbowy charakter. Na szczęście spotkań pozostawiających jakieś niemiłe wspomnienia miałem w swojej kilkudziesięcioletniej praktyce eksperckiej zaledwie kilka i poza tymi, który zaraz opiszę, dotyczyły marginesowych spraw.

Kilka lat po miłym spotkaniu z komandorem trafiłem ponownie na statek bandery indyjskiej, na którym w drodze z Indii do Europy wybuchł w ładowniach pożar. Nie był on wielki, ale do jego ugaszenia zużyto niepotrzebnie zbyt dużo wody. Spowodowało to uszkodzenie albo wręcz zniszczenie typowo indyjskiej drobnicy: tkanin, dywanów, przypraw, herbaty itp.

Na statek zostałem wezwany poprzez LLOYD's Agents, na zlecenie indyjskiego armatora. Wchodząc na trap, minąłem się ze znajomym ekspertem kadłubowcem, który był wzburzony, bo kapitan nie chciał z nim rozmawiać i wreszcie kazał mu zamknąć drzwi salonu kapitańskiego od zewnątrz. Jako ekspert armatorski czułem się na statku pewnie, jako osoba pożądana i oczekiwana. Wszedłem do kabiny i precyzyjnie przedstawiłem się obecnemu tam kapitanowi. Ten zaś odpowiedział, że żadnego eksperta nie potrzebuje. Odparłem, że ponieważ jego armator wezwał mnie i za to mi płaci, to będę na statku i codziennie przed południem odwiedzę go, aby powiedzieć mu tylko „hallo”. Natomiast gdyby zmienił zdanie i byłbym mu potrzebny, to przez agenta łatwo się można ze mną skontaktować. Zanim jednak wyszedłem, poprosiłem o udostępnienie dziennika okrętowego. Hindus poszedł widocznie w zaparte i dziennika nie chciał pokazać. Oświadczyłem wówczas, że popełnia błąd i naraża swojego armatora na niepotrzebne koszty, bo ja wynotowałbym sobie tylko niektóre zapisy, a tak trzeba będzie na maszynie zrobić wyciąg z kilkunastu stron dziennika, a później uwierzytelnić go u notariusza, co u nas sporo kosztuje. W rezultacie to, co potrzebuję, trafi do mnie, jedynie z kilkudniowym opóźnieniem. Dla lepszego efektu trochę przesadziłem, bo wyciąg mógł również uwierzytelnić sam kapitan. Dodałem jeszcze, że dziennik okrętowy na całym świecie ma charakter dokumentu publicznego i powinien być dostępny dla wszystkich zainteresowanych. Widząc, że mój wykład w najmniejszym stopniu go nie interesuje, wyszedłem bez słowa i ponad wszelką wątpliwość przekonany, że Hindus jest pod wpływem alkoholu lub narkotyków. Po drodze wstąpiłem do chiefa, ale że zastałem wystraszonego młokosa, który był jak tabaka w rogu, bo zamustrował się na statek wczoraj, dałem mu jedynie swoją wizytówkę i polecenie odnotowania mojej obecności na statku w dzienniku okrętowym, co zresztą zaraz wykonał przy mnie w leżącym na biurku brudnopisie dziennika.

Chyba jeszcze przez trzy dni odwiedzałem kapitana, mówiąc mu jedynie „hallo” i zaraz wychodząc bez słowa, i za każdym razem upewniałem się tylko, że znajduje się on w stanie wskazującym na... Kolejnego dnia, wchodząc do kabiny, zastałem już nowego kapitana, z którym współpraca do czasu wyjścia statku z portu układała się bez zastrzeżeń. Pisząc atest, którego kopie trafiają później na biurka różnych prominentnych ludzi i do różnych instytucji i organizacji, nie omieszkalem napomknąć, że kapitan „X” nie był w ogóle komunikatywny, a ponadto w go-

dzinach służbowych w wymienionych dniach pozostawał pod wpływem alkoholu lub narkotyków.

Wyjaśniam, że kierowani na statki eksperci dzielą się na działających na zlecenie armatora, agenta armatora lub kapitana oraz działających na zlecenie kontrahentów armatora, czyli właścicieli ładunków, załadowców, odbiorców i ubezpieczycieli zarówno ładunku, jak i statku. Upraszczając bardzo sprawę, pierwsi upodabniają się do adwokatów kapitana, natomiast ci drudzy do adwokatów kontrahentów statku. Jednych i drugich obowiązują te same normy prawne i co najistotniejsze – ta sama bezstronność. Dlatego lekceważenie przez kapitana armatorskiego eksperta jest o tyle poważniejszym występkiem niż lekceważenie samego armatora, że jego reperkusje wychodzą również na zewnątrz, poza sferę stosunków armator – statek.

Podczas wspomnianego pożaru uległy awarii ładunki należące do odbiorców z NRD, Węgier, Austrii, Czechosłowacji i krajowych, każdego z nich i ich ubezpieczycieli reprezentował najczęściej inny ekspert, do nich dochodzili jeszcze ekspert armatorski i również na zlecenie armatora eksperci: strażak i kadłubowiec. Dlatego tym razem na statku działał równolegle prawie tłum ekspertów (jeżeli 11 ekspertów stanowi tłum, to ja tyłu się wówczas doliczyłem). Było to również rekordowe eksperckie grono, w którym przyszło mi pośrednio uczestniczyć. Na szczęście pożary na statkach nie trafiają się co dzień i oby ich było jak najmniej.

Innym razem na wyraźne życzenie kapitana statku zostałem zamówiony przez Morską Agencję na godzinę 24.00. O 23.45 czekałem już na nabrzeżu. Statek spóźnił się i zacumował dopiero o 1.15, odprawa WOP i urzędu celnego trwała do godziny 2.20. Moje kilkakrotne prośby kierowane do znanego mi z widzenia oficera WOP o wpuszczenie na statek zostały skwitowane stwierdzeniem: „Tak, tak, zaraz, już kończymy, jeszcze tylko chwileczkę” itp. Do tego wiał porywisty listopadowy wiatr, było przeokropnie i w dodatku pod statkiem nie bardzo było się gdzie skryć.

Gdy wreszcie zmarznięty i w związku z tym w nie najlepszym humorze wchodziłem na statek, cała załoga włącznie z kapitanem spała już snem sprawiedliwych. Udało mi się złapać oficera służbowego, którego poprosiłem, żeby zadzwonił do kapitana i powiadomił, że ekspert z LLOYD's Agency jest już na statku. Ulotnił się zaraz, a widząc, że wysłuchał mojej prośby zupełnie bez entuzjazmu, zacząłem od razu dobijać się głośno do drzwi kapitańskiej kabiny. Po dłuższym czasie dały się słyszeć za drzwiami okrzyki, które szybko zidentyfikowałem jako wiązankę najdosadniejszych greckich przekleństw. Po chwili drzwi się otworzyły i ukazało się jakieś rozkudłane indywiduum podtrzymujące jedną ręką opadające, widocznie z braku gumki piżamowe spodnie. Wiedząc, że zaskoczenie daje znaczną przewagę nad przeciwnikiem, zanim zdążył otworzyć usta powiedziałem głośno: „Jestem ekspertem LLOYDA, proszę powiedzieć kapitanowi, że już jestem na statku” (oczywiście nie miałem wątpliwości, z kim mam do czynienia). Na co indywiduum w tonie pełnym wymówki wykrztusiło: „Miał pan przecież być obecny na wejściu statku”. Kiedy to usłyszałem, puściły mi już nerwy i zawołałem głośno:

„Chcę rozmawiać z kapitanem”. Indywiduum znikło gdzieś na chwilę i tym razem ukazało się w nałożonej na piżamę kapitańskiej kurtce mundurowej ze słowami: „Ja jestem kapitan, o co panu chodzi?”. Na co ja: „Pan mnie wzywał na przyjęcie statku, czekałem przy burcie na zakończenie odprawy, bo wcześniej nie chciano mnie wpuścić, pięć minut temu odprawa zakończyła się i dlatego tu jestem”. Za chwilę dowiedziałem się, że już nie jestem tak pilnie potrzebny, i zostałem poproszony o przyjęcie w godzinach południowych. Podsumowałem dyskusję słowami: „Gdyby mnie pan powiadomił, że nie muszę być na wejściu statku, to obaj przewracalibyśmy się już na drugi bok. Kapitan z zakłopotaniem skinął głową, powiedział: „Very sorry” i zaproponował mi drinka. Byłem samochodem, więc podziękowałem. Współpraca z nim w dni następne ułożyła się tak, jakby owej feralnej nocy nie było w ogóle w kalendarzu.

W całej swojej karierze eksperta raz tylko spotkałem się z ewidentną próbą pomówienia i przerzucenia na mnie odpowiedzialności za zaniedbania załogi. O iro-
nio, miało to miejsce na statku bandery panamskiej o nazwie „Honesty” (uczci-
wość) – zupełnie nieadekwatnej do tego, co mnie na nim spotkało.

Zostałem wezwany na okoliczność sporu na temat prawidłowości sztauerki. Ładowano drut stalowy w kręgach na Wielkie Jeziora. Gdy na statek trafiłem, było już w ładowniach ponad 1000 ton drutu. Kręgi, które powinny być zasztatowane w „warkocze”, zostały do ładowni dosłownie wsypane na kupę. Zaproponowałem wyładunek wszystkiego na nabrzeże i ponowny, tym razem prawidłowy, załadunek. Przedstawiłem ponadto podział zaistniałych dodatkowych kosztów po 50% dla portu za nieprawidłową sztauerkę i 50% dla statku za brak nadzoru. Ponieważ żadnej ze stron nie śniło się nawet płacenie jakichkolwiek dodatkowych kosztów, umówiliśmy się, że port wyrówna tylko powierzchnię kręgów tak, aby umożliwić dalszy prawidłowy załadunek. Sprzeciwów nie było, więc sporządziłem w trzech egzemplarzach notatkę służbową, wręczyłem po egzemplarzu zainteresowanym, a oni pokwitowali mi odbiór na moim egzemplarzu. Do tego dołączyłem szczegółową instrukcję ładowania. Poradziłem również kapitanowi, aby zaraz wystosował do portu list obciążający odpowiedzialnością za nieprawidłowości w pierwszej fazie załadunku. Po tym wszystkim dalszy załadunek odbywał się już prawidłowo.

Następnego dnia rano stwierdziłem, że dla niepoznaki kręgi były jako tako ułożone w warkocz w świetle luków, ale już poza nimi, podobnie jak przedtem, już tylko były jak nasypane, czyli w dalszym ciągu brak było nadzoru ze strony statku. Później dowiedziałem się, że zmieniali się starsi oficerowie. Poprzedni wyjechał wczoraj po południu, nie czekając na zmiennika, który dopiero co pojawił się na statku i, bluzgając przekleństwami, trzymał się za głowę. Wysmażyłem do kapitana ostry protest piętnujący panujący na statku bałagan i tumiwizizm. Protest o tyle poskutkował, że kapitan przerwał na chwilę karmienie swojego faworyta w klatce – małego czyżyka – i przywołał oficerów pokładowych. Myślałem, że ich wszystkich solidnie obruga, ale z ogólnej kłótni, która się wywiązała i odbywała w mało zrozumiałym dla mnie języku serbskim, wydedukowałem jedynie, że kapitan jest

chorwackim folksdojczem i podejmą pracę wówczas, gdy im wypłaci jakieś zaległe należności.

Już nie będę opisywać dalszych druczianych perypetii. Zapamiętałem jedynie, że napisałem rekordową ilość notatek, protestów i pism obciążających i odetchnąłem, gdy statek wyszedł z portu.

Po miesiącu Komisariat Awaryjny, na którego zlecenie działałem, przysłał mi wyciąg z raportu kapitańskiego na temat wyładunku drutu w Dulluth. Znajdowało się w nim następujące zdanie: „Zaistniałe trudności przy wyładunku zostały spowodowane niewłaściwym nadzorem załadunku przez eksperta w Szczecinie”.

Nie usprawiedliwiałem się ani słówkiem, przesłałem jedynie Komisariatowi kopię atestu i podkreśliłem w nim na czerwono wszystkie zaniedbania i zaniechania ze strony kapitana i załogi oraz uwiarygodnione kopie odnośnej jednokierunkowej, tzn. mojej, korespondencji w postaci notatek, pism obciążających i protestów. Treść zlecenia, na którym nie było ani słowa „nadzór”, ani nic podobnego, podkreśliłem na czerwono trzykrotnie. Nie zostałem wprowadzicie przeproszony za pomówienie, ale zarzut umarł śmiercią naturalną. Na szczęście raz tylko w życiu dostałem takie podziękowanie za moje wysiłki bezpiecznego wyprowadzenia statku na spokojne wody.

We wspomnieniach tych zabrakło rodaków, a przecież polskie statki stanowiły ponad 50% moich ekspertyz, a bandera polska w moim prywatnym rankingu zajmowała niepodzielnie pierwsze, chlubne miejsce. Nie oznacza to jednak, że we flocie polskiej nie było ciekawych, nieraz niepowtarzalnych sylwetek. To, że ich zabrakło, jest wyłącznie kwestią czystego przypadku, a może i nieco łączących mnie z polskimi załogami stosunków i układów

W przypadku statków PŻM układ polegał na tym, że zanim zostałem ekspertem, kilka lat wcześniej byłem u armatora głównym sztauerem. Poprzez stosunki służbowe byliśmy sobie obopólnie znani, a ja wiedziałem, gdzie i kto jest profesjonalnie bardzo słaby, mierny lub mocny. Poczynając od połowy lat sześćdziesiątych, wykladałem sztauerkę na kursach dla starszych oficerów i kapitanów, a później zasiadałem w komisji egzaminacyjnej Urzędu Morskiego. Absolwentów tych kursów, a stopniowo również swoich wychowanków w zakresie sztauowania – absolwentów PSM i WSM – spotykałem coraz częściej na statkach nie tylko PŻM, ale również innych szczecińskich armatorów: Euroafriki, Transoceanu i Gryfa. Nie ulega wątpliwości, że sporo – nie wiem, czy zły, czy dobry – „sławy” przysporzyła mi również pełniona przez kilkanaście lat funkcja ławnika i kilkakrotnie biegłego Izby Morskiej przy Sądzie Wojewódzkim w Szczecinie. Między innymi uczestniczyłem jako ławnik lub biegły w sztandarowych rozprawach dotyczących zatonięć statków: „Wrocław”, „Wrocław II”, „Koronowo”, „Busko Zdrój” i „Duszniki Zdrój”, a ostatnio „Heweliusz”, ponadto byłem kimś dobrze znanym nie tylko w PŻM, ale również w Urzędzie Morskim i w porcie. Dlatego, mimo że z częścią starszych kapitanów byłem na „ty” i w stosunkach przyjacielskich, to – może mi się nieskromnie wydaje – traktowano mnie jak kogoś, kto nie tylko dużo wie, ale również dużo może.

Trafiały się również mniej liczne ekspertyzy na statkach PLO (Polskie Linie Oceaniczne) i Chipolbrok (Chińsko-Polskie Towarzystwo Maklerów Okrętowych) z Gdyni. Dla załóg statków armatorów ze Wschodniego Wybrzeża byłem kimś zupełnie obcym, a najwyżej po mundurze rozeznawanym jako jakiś dorabiający sobie do pensji, w praktyce nieznający sztauerkę profesorek. Tak więc przy statkach z tzw. Wschodu (Wybrzeża Wschodniego) klimat współpracy był zupełnie inny niż na statkach armatorów szczecińskich. Zobrazuję to następującym przykładem.

Otrzymałem zlecenie na ekspertyzę poawaryjną na jednym ze statków linii lewentyńskiej PLO. Miałem ustalić przyczyny awarii i rozmiar zaistniałych szkód. Istotnym elementem tego rodzaju ekspertyz była między innymi ocena postępowania załogi i ustalenie, czy to, co robiła, robiła dobrze czy źle i czy przypadkiem czegoś nie zaniedbała. Tradycyjnie pierwsze kroki skierowałem do kapitana, jak się później okazało, jednego ze sztandarowych dowódców tego armatora. Jeszcze nie zdążyłem się przedstawić, a kapitan zaczął mnie tonem nieznoszącym sprzeciwu pouczać, co mam w atęcie napisać. Niegrzecznie przerwałem mu pytaniem, czy mogę usiąść. Nie słysząc przyzwolenia, usiadłem i zająłem się notowaniem kwintesencji kapitańskich wywodów. W pewnym momencie kapitan przerwał i prawie ze złością zapytał: „Co pan tam notujesz?”. Odpowiedziałem: „Jak to, co, stenografuję to, co pan mówił, że mam napisać” (a prawdę powiedziawszy, o stenografowaniu nie miałem zielonego pojęcia). Dalej usłyszałem, że to, co on mówi, trzeba jeszcze odpowiednio wygładzić, podbarwić i coś tam jeszcze. Wreszcie zakończył swój monolog słowami: „No to co? Rozumiemy się”. Powiedziałem, że wszystko jest jasne, to, co usłyszałem, napiszę w atęcie jako oświadczenie kapitana, niemniej po zakończeniu wyładunku statku dopiszę jeszcze, co osobiście o tym wszystkim myślę. Dowiedziałem się niezwłocznie, że to nieżyciowe, że tak się teraz atestów nie pisze itd., itp. Wstałem i z ręką na kłamece powiedziałem: „Podważa pan moje kwalifikacje, wątpliwości w tym zakresie proszę sobie wyjaśnić u pana Egona Śliwińskiego w Gdyni (główny sztauer PLO)”. Dodałem jeszcze, że oczekuję zaraz decyzji, czy mam pozostać na statku, czy z niego zejść. Usłyszawszy kapitańskie: „To jeszcze zobaczymy”, nie żegnając się, wyszedłem z kabiny.

Tak apodyktycznego i równocześnie aroganckiego faceta spotkałem po raz pierwszy w życiu. Następnego dnia zjawił się znacznie młodszy zmiennik, z którym współpraca ułożyła się już harmonijnie.

POD BANDERĄ Z SIERPEM I MŁOTEM

Postanowiłem poświęcić osobny rozdział ekspertyzom na statkach radzieckich. Nie kierowałem się przy tym ani żadną antypatią, ani sympatią, a pośród ponad ośmiuset ekspertyz, które dotychczas wykonałem, w mojej prywatnej statystyce statki radzieckie zajmowały czwarte miejsce – po polskich, cypryjskich i duńskich – i było ich w sumie nieco ponad czterdzieści. Nie różniły się one niczym od innych, były i stare, i nowe, często budowane poza granicami ZSRR, woziły również takie same ładunki jak inne. Natomiast wyczuwało się na nich jakąś niepowtarzalną atmosferę, panowały swoiste stosunki międzyludzkie, porządki i zwyczaje. Różniły się tym wszystkim nie tylko od statków państw zwanych umownie kapitalistycznymi, ale również od statków pozostałych „demoludów”. Miałem wprowadzić do czynienia jedynie ze statkami z NRD, Czechosłowacji, Kuby i Albanii, niemniej sądzę, że pochodzące z pozostałych krajów budujących socjalizm nie odbiegały od jakiegoś wspólnego standardu.

Czymś zupełnie niepowtarzalnym i nieznanym na innych statkach było obowiązkowe na każdym statku radzieckim pomieszczenie lub miejsce o bajkowej nazwie „krasnyj ugołok”, czyli po prostu czerwony kącik. W rzeczywistości była to najczęściej wydzielona przestrzeń masy lub świetlicy statkowej zwanej klubem. Centralnym punktem kącika była okazała rzeźba całej postaci, popiersia lub tylko głowy Lenina, a w najgorszym wypadku jego portret. Do tego dochodziły dekoracje, poczynając od girland z kolorowych bibulek, poprzez ozdoby choinkowe, a kończąc na doniczkowych, a nawet sztucznych kwiatach. Dominował oczywiście kolor czerwony. Obowiązkowe było też podświetlenie całości czerwonymi żarówkami lub lampkami, aczkolwiek na jednym ze statków odnotowałem intymną lampkę oliwną, a jeszcze na innym mrugające świecznikowe żaróweczki. Wodzowi rewolucji towarzyszyły różne standardowe zestawy portretów wodzów rewolucji, radzieckich dygnitarzy i działaczy. Wśród tych ostatnich natknąłem się nawet raz na swoich dobrych znajomych i podobno krajan – „Krwawego Felka” (Felixsa Dzierżyńskiego) i „Kostię” (Konstantego Rokossowskiego). Nie powiem, aby spotkanie z „Felkiem” zbyt mnie wzruszyło, natomiast spotkanie z „Kostią” kosztowało mnie uronienie kilku łez. Żeby nie było wątpliwości, po prostu uśmiełem się do łez. „Kostia” w zależności od dyrektyw Komitetu Centralnego KPZR był na zmianę poddanym polskim albo radzieckim. Statkowy konterfekt „Kostii” eksponował jeszcze bardziej niż nasze rodzime przekrzywioną w górę prawą brew marszałka. Znajomość przyczyny tej deformacji była swego czasu moralnym obowiązkiem każdego dobrego Polaka, a że młodsze pokolenie nie musi już na szczęście wiedzieć, dlaczego brew Kostii była krzywa, więc wyjaśniam, że deformacja nie była wrodzona i nie pochodziła od urazu w boju na polu chwały, lecz jedynie od notorycznego popijania przez marszałka herbaty bez wyjmowania łyżeczki ze szklanki.

Jak już jestem przy „Kostii”, to muszę koniecznie opisać okoliczności, w jakich spotkaliśmy się w 1952 roku. Było to na poligonie artyleryjskim w Ustce.

Pełniłem akurat służbę podoficera dyżurnego wielkiej poligonowej kuchni. Było południe i zgodnie z regulaminem oficer dyżurny poligonu przyszedł na degustację żołnierskiego menu. Szef kuchni, starszy ogniomistrz, wyjątkowo chamski typ i do tego typowy zupak, zaserwował mu, oczywiście nie z kotła, wielki na cały talerz i do tego gruby na dwa palce kotlet schabowy z przystawkami. Gdy tenże dyżurny nie bez satysfakcji przełykał pierwszy kęs schabowego, któryś z kuchcików wrzasnął przerażonym głosem: „Generał w rewirze!”. Widząc, jak oficer dyżurny razem z szefem kuchni czmychają przez okno do sąsiadującego z kuchnią lasu, poprawiłem mundur i przygotowałem się do zameldowania. Po ucieczce kuchennego dowództwa byłem bowiem w pomieszczeniu najstarszym rangą i służbą. Po chwili wkroczył do kuchni nie jeden, ale kilku generałów, z „Kostią” na czele. Zameldowałem się zapewne nie tylko gromko, ale i poprawnie, bo „Kostia” podał mi rękę. Nie patrzył jednak zupełnie na mnie, bowiem wzrok jego przykuł napoczęty schabowy na pobliskim stole. Tymczasem gdzieś spomiędzy kuchennych kotłów wychynął nasz kwatermistrz – major „z importu” o wybitnie mongolskich rysach twarzy. Nie zdążył jednak zameldować się, bo „Kostia” mu nie pozwolił. Już nie będę opisywać, co się później działo. Prywatnie miałem jedynie wielką satysfakcję, że „Mogołowi” oberwało się przy okazji za karmienie nas śmierdzącą już kwaszoną kapustą, zresztą jedyną witaminą, jaka na przednówku znajdowała się w naszym menu. Od tego dnia znikła i ta witamina, zresztą podobnie jak i „Mogoł”.

Ale wracam do czerwonego kącika, którego innymi etatowymi atrybutami były fotografie lub portrety statkowych przodowników pracy, czyli „udarników”, i wykresy planowanych i osiągniętych zadań produkcyjnych, na których krzywe jako reguła pięły się stromo do góry. Podobne plansze z przodownikami i wykresami osiągnięć pamięta dobrze starsze pokolenie rodaków ze swoich zakładów pracy, nie dorastały one jednak do pięt bizantyńskiej doskonałości radzieckich. Wszystko to kontrastowało tak szalenie z małym krzyżykiem, świętym obrazkiem lub ikoną, które od czasu do czasu widywałem na innych statkach, przeważnie włoskich, hiszpańskich i greckich.

Kolejnym kuriozum były ciągle nasiadówki wolnej od służby lub wachty załogi. Były to zebrania statkowej organizacji partyjnej, zebrania aktywistów partyjnych, grupowych partyjnych, przodowników pracy, członków „profsojuzu”, czyli związku zawodowego, a ponadto szkolenia partyjne, codzienne prasówki, odczyty na tematy polityczne, akademie i obchody różnych świąt, oczywiście nie cerkiewnych. Kilkakrotnie z zaciekawieniem czytałem wiszące wszędzie tygodniowe programy wspomnianych imprez organizowanych przez „pompolita”. Ze zdziwieniem ani razu nie zauważyłem w nich nic z zakresu szkolenia zawodowego. Na przykład na statkach kubańskich widywałem całą załogę spędzoną do mesy w godzinach pracy. Z ciekawości z głupia frant pytałem kapitanów, czy to zebranie partyjne, czy związkowe. Odpowiedź brzmiała każdorazowo, że to kurs języka angielskiego. Nie miałem do czynienia ze statkami Chin Ludowych i Korei Północnej. Na

nich podobno zagospodarowanie przez aparat partyjny każdej wolnej chwili załogi sięgało apogeum.

Do roku 1956, a więc do czasu obecności na polskich statkach oficerów k.o. (kulturalno-oświatowych), i my powielaliśmy wypróbowane wzorce przodującej na świecie floty radzieckiej. W porównaniu z nią u nas było to jednak w mikroskali. Nigdy też nie doszliśmy do radzieckiej doskonałości, a to, co na polskich statkach robiono, polegało przeważnie na „odfajkowywaniu” wytycznych narzuconych odgórnie przez lądowy aparat partyjny.

Pierwszy raz spotkałem się z radzieckim statkiem jesienią 1946 roku. Pracowałem wówczas jako ekspedient portowy w Gdyni. Był to stareńki parowiec „Janis Rainis” z Kłajpedy. Miał bardzo wysoki i cienki komin, charakterystyczny dla statków budowanych pod koniec i na przełomie XIX i XX wieku, i kilka tysięcy ton nośności. Utkwił mi w pamięci dlatego, że najpierw przez tydzień, z dnia na dzień, przekładane było jego wejście do portu po ładunek cementu w workach. Później, akurat na mojej zmianie, trzeba było szybko dopiero co załadowany cement wyładować, bo w ładowniach pokazała się woda. Okoliczności przypadkowego ujawnienia tego przecieku zakrawały na farsę. Otóż na nocnej szychcie pracujący na statku jakiś skacowany doker postanowił się przespać. Pragnąc skryć się przed baczным wzrokiem „furmana”, zaszył się gdzieś w kącie ładowni. Po jakimś czasie, dobrze już podmoczony, wyskoczył z ukrycia z wielkim krzykiem: „Chłopy, uciekajcie – statek tonie!”, wywołując nie lada popłoch. Po remoncie wznowiliśmy załadunek i po wielu jeszcze perypetiach oraz prawie miesięcznym postoju statek wyszedł wreszcie z portu.

Pamiętam wówczas, jak, rozpoczynając kolejne zmiany robocze, pierwsze kroki kierowałem na „Rainisa”, aby sprawdzić, czy się na nim coś złego nie dzieje. Nie chcieliśmy też być z kolegami gorsi od radzieckiej załogi, która nie wyrażała się inaczej o swoim statku jak pewnym niecenzuralnym przymiotnikiem zaczynającym się na literę „j” z dodatkiem „Litowiec” (Litwin), bo takie było jego przedwojenne pochodzenie. My poszliśmy na skróty, pozostawiając z pierwszego członu nazwy jedynie ostatnią literę „s” i łącząc ją z drugim członem. I tak się już przyjęło, ba, nawet panie z naszego biura głównego posługiwały się nią, myśląc, że statek tak się naprawdę nazywa. Kilka dni po rozstaniu się z „S.Rainisem” ukazała się w prasie notatka, że jednostki PRO udzieliły mu pomocy, osadzając na mieliźnie na wysokości Górek Wschodnich. Widocznie tonął, ale cenzura nie przepuściła takiego słowa, bo statek przodującej na świecie floty radzieckiej nie mógł przecież tonąć.

Następnym radzieckim statkiem, o którym wspomnę, był wysłużony tramp „Sowietskaja Gawań”, ładujący podobnie jak „S.Rainis” cement. Tym razem załadunek przebiegał bez jakichkolwiek zakłóceń. Ilekroć jednak przypomni mi się „Gawań”, robi mi się wesoło, nie z powodu jakichś tam związanych ze statkiem spraw profesjonalnych, ale nieporadności wobec ewidentnego przypadku seksualnego molestowania mojej osoby. A było to tak.

Zwyczajowo podczas postoju statków w portach pracujący na nich nocą przedstawiciele usługowców i kontrahentów korzystali z dostępnej w statkowych pentrach kawy lub herbaty, nie mówiąc już o przedstawicielach władz portowych – celnikach, bosmanach itp., którzy rościli sobie przywileje do całodziennych statkowych posiłków. O wspomnianym zwyczaju przypominałem sobie pewnej wyjątkowo gorącej, wręcz dusznej lipcowej nocy na „Gawani”. Bez trudu odnalazłem pentrę, a widząc, że świeci się w niej światło i jest otwarta, śmiało wszedłem z zamiarem ugaszenia pragnienia. Wcześniej już wiedziałem, że w załodze statku są kobiety, ale przyznam się szczerze, że byłem nieco zaskoczony tym, co w pentrze ujrzałem. Siedziały tam w niezbyt przyzwoitych pozach prawie zupełnie roznieglizowane trzy sowieckie kucharki lub stewardesy. Już miałem się wycofać, ale pragnienie ma swoje prawa, więc grzecznie zapytałem, czy mogę się napić kawy lub herbaty.

Sowieckie baryszenie, tylko przez chwilę zaskoczone moim wejściem, przyglądały mi się z zaciekawieniem i coś tam szeptały między sobą. Ja zaś zauważyłem, że bez wątpienia są na dobrym gazie. Nagle jedna z nich, widocznie najwyższą rangą, masywna czarnowłosa „piękność” z takimiż zaawansowanymi wąsikami, wylewającymi się ze stanika i majtek wdziękami i z prawie męskim zachrypłym głosem, szybko wstała, zamknęła drzwi pentry na zasuwkę, po czym przyskoczyła do mnie, objęła jedną ręką moją głowę, wpiła się we mnie ustami, a drugą zaczęła energicznie manipulować przy moim rozporku. Pomiędzy poszczególnymi pocałunkami słyszałem jej charkotliwe szepty: „Malczyk, nie bojsia – dorogoj, snimaj sztany, poznamimsia” (chłopczyku drogi, nie bój się, zdejmuj spodnie, będziemy się zaznajamiać) i coś tam jeszcze. Skacowany oddech mojej adoratorki, zapach potu i brudnej bielizny obezwładniły mnie, ale tylko na moment. Zacząłem wyszarpywać się z „miłosnego” uścisku i już przez moment byłem wolny, ale wtedy druga równie masywna baryszenia złapała mnie oburącz od tyłu i przytrzymała. Tymczasem czarnowłosa mocowała się już obydwoma rękami z paskiem od moich spodni, którego w żaden sposób nie potrafiła rozpiąć. Później wszystko poszło już szybko, odzyskałem refleks i, wykorzystując swoją sprawność fizyczną, doprowadziłem do przewrócenia się obu adoratek, a zanim się pozbierały, wycofałem się na z góry upatrzone pozycje, to znaczy na nabrzeże. Dodam, że jeszcze goniła za mną trzecia baryszenia, ale zaraz potknęła się i z wielkim łomotem zwała się na pokład. Właściwie uratowała mnie nietypowa klamra od takiego demobilowego paska, która zwalniała go poprzez naciśnięcie obu jej bocznych krawędzi. Gdyby nie ona, to z uwagi na zaskoczenie i przewagę liczebną napastniczek moja męska cnota mogłaby ulec nadwerężeniu.

Następny kontakt ze statkiem radzieckim miałem dopiero po jedenastu latach na neutralnym gruncie, podczas praktyki, jaką przechodziłem w Sztokholmie w roku 1958 w firmie Hagbard Dennele. A było to tak. Idący po rudę do Lulea parowiec PŻM „Sołdek” (obecnie statek-muzeum w Gdańsku) uszkodził w lodach trzon sterowy i został przeholowany na remont do Sztokholmu. Mimo oficjalnej funkcji praktykanta reprezentowałem jakby nie było interesy swojego armatora,

a dyrekcja poleciła mi włączyć się do aranżowania pilnego remontu. Moje czynności polegały głównie na pełnieniu funkcji tłumacza, jako że znajomość mowy Szekspira przez kierownictwo statku była na poziomie freblówki. W oczekiwaniu na suchy dok statek został odstawiony gdzieś w tzw. krzaki – czyli bardzo daleko od centrum miasta. Niemniej Szwedzi i tak w różnych sprawach nachodzili go ciągle. Kapitan zaproponował mi więc zamieszkanie na pewien czas w statkowej kabinie armatorskiej, ongiś o podwyższonym standardzie bytowym. Chętnie z zaproszenia skorzystałem, bo zbliżała się Wielkanoc, statkowym kucharzem była znana w całej flocie ze swojego kunsztu pani Genia, a kapitan i starszy mechanik, aczkolwiek z dyplomami „nie matura, lecz chęć szczerą”, byli podobnie jak i cała załoga, bardzo mili. Dodam, że mimo iż pracowaliśmy od lat w tej samej firmie, znaliśmy się zaledwie z widzenia. Wynikało to stąd, że „Sołdek” był trampem, a ja działałem wówczas wyłącznie w liniach regularnych.

Szwedzcy celnicy zwolnili na święta spod plomby celnej homeopatyczne ilości alkoholu, którego starczyło zaledwie na podzielenie się święconym jajkiem. Później zapanowała na statku totalna „susza” i życie właściwie zamarło. Na drugi dzień świąt kapitan starał się zorganizować dla mnie brydża, ale że czwarty potrafił grać tylko w oko i baškę, poprzestaliśmy na nieklejącej się rozmowie.

Po tym przydługim wstępie dochodzę już do meritum, czyli do trzeciego spotkania ze statkiem radzieckim. Siedzieliśmy w salonie kapitańskim, a ja z nudów wyglądałem przez bulaj, obserwując, jak przy przeciwległym nabrzeżu cumuje właśnie jakiś statek. W pewnym momencie jego sylwetka wydała mi się jakoś dziwnie swojska. Podzieliłem się spostrzeżeniem z towarzystwem, ktoś sięgnął po lornetkę i po chwili ekscytowaliśmy się tym, że to siostrzany statek naszego „Sołdka”, zbudowany również w Gdańsku, tyle że pod banderą radziecką. Nie wiem już, kto wpadł na genialny pomysł, aby towarzyszom radzieckim złożyć wizytę, zanim nie wypiją wszystkiego. Kapitan zaraz zaakceptował pomysł i wysłał oficera służbowego, aby naszą wizytę zaawizował. Pretekstem miała być pożyczka jakiejś części zamiennej do trzonu sterowego. Radziecki kapitan zaprosił nas na 13.00, zdążyliśmy na szczęście zjeść na statku suty świąteczny obiad „made by pani Genia” i nieco ociężałym krokiem wyruszyliśmy w gości. Delegacji przewodniczył kapitan, a w jej skład wchodził starszy mechanik i ja.

Nie zapamiętałem już nazwy wizytowanego statku, była typowo radziecka i miała w swojej treści coś czerwonego. Na trapie odebrano nam dokumenty i po wnikliwej i przydługiej identyfikacji oraz wpisaniu do księgi trapowej doprowadzono nas przed oblicze pierwszego po Stalinie. Po powitaniach i omówieniu sprawy części zamiennej, której jakoby towarzysze radzieccy nie posiadali, dalsza rozmowa nie kleiła się. Kapitan na pierwszy rzut oka robił wrażenie „nie matura, lecz chęć szczerą”, niemniej genialnie odczytał nasze myśli i zagadnął: „Napijomsia?”, a że o to nam właśnie chodziło, więc sprzeciwów być nie mogło. Gościnny gospodarz znalazł w kabinie, nie bez trudu, trzy niezbyt czyste szklanki typu musztardówka, czwartą przyniósł z łazienki i napełnił wszystkie z dużej butli bez żadnej etykiety czymś wyglądającym na wodę. Jakimś chyba siódmym

zmysłem wyczułem, że to spirytus. Przypomniałem sobie zaraz, jak przed kilkunastu laty jakiś inny kapitan radziecki na „S-Rainisie” ubawił się setnie, gdy nie podejrzewając podstępu i biorąc spirytus za wódkę, krztusiłem się i łzawiłem po wypiciu sporego kieliszka. A w ogóle posiadałem już pewien staż w picciu spirytusu i wiedziałem, że wystarczy wypić go duszkiem, z odpowiednio ustawionym gardłem i bez zaczerpnięcia powietrza. Wchodził wówczas do wnętrza prawie jak woda i, co ciekawsze, działał na organizm nie więcej niż podobne ilości wódki. Tymczasem gospodarz wzniosł toast za pogłębienie odwiecznej przyjaźni radziecko-polskiej i właśnie mieliśmy go spełnić. Może niezbyt grzecznie jak na temat toastu przeprosiłem kapitana, mówiąc, że pod papierosa to piją tylko „Giermańcy” (akurat wszyscy palili – ja swoją fajkę), i dodałem, że my, Słowianie, musimy do picia mieć jakąś „prikuskę”. Zażenowany autentycznie gospodarz zaczął przeproszać i szukać czegoś w przepastnych szufladach swego mahoniowego biurka. Skorzystałem z tej sposobności i niepostrzeżenie nadałem kolegom sygnał „May-day” (SOS), i oni lekkimi skinieniami głów potwierdzili odbiór. Tymczasem okazało się, że w jednej z szuflad eleganckiego biurka znalazło się chyba z pół kopy świeżych jaj, natomiast w nieczynnym kałamarzu z biurkowego kompletu była sól. Bezbłędnie zrobiliśmy z jaj wydmuszki, nie roniąc ani krztyny z ich zawartości. Po takim zabezpieczeniu pierwsze pogłębienie odwiecznej przyjaźni, poszło zupełnie gładko, a zawartość jaj jak balsam koła nasze płonące wnętrza. Zaraz też potoczyła się wartka dyskusja na różne, niekoniecznie profesjonalne tematy. Po którymś tam kolejnym pogłębieniu „odwiecznej”, już z nowej butli, gospodarz złapał się za głowę, przepraszając szczerze, że znowu czegoś „zabył” (zapomniął). Z zaciekawieniem oczekiwaliśmy, w czym rzecz. Tymczasem kapitan zakasał wysoko mankiet koszuli na prawej ręce, łącznie ze złoto wygalonowanym rękawem munduru, schylił się pod biurko, coś tam długo grzebał i po chwili ręką częstował każdego z nas kiszonymi ogórkami, ociekającymi jeszcze zalewą i ziarenkami kopru. Nie pamiętam już, jak daleko dotarliśmy z tym pogłębianiem „odwiecznej”, natomiast na pewno jeszcze zaliczyliśmy normalną statkową kolację i dopiero wtedy pożegnaliśmy serdecznie kapitana i załogę. Mimo że „zapczasti” (części zapasowej) do trzonu sterowego nie załatwiliśmy, usatysfakcjonowani i wcale niezmęczeni już późnym wieczorem wróciliśmy na „Sołdka”. Nieco nas suszyło, więc starszy mechanik zaprosił na „dobrą” herbatkę. Herbatka była wprawdzie zwykła, statkowa, ale za to znalazła się duża butla radzieckiego spirytusu. W jaki sposób inżynier wszedł w jej posiadanie, będąc cały czas w naszym towarzystwie, pozostanie jego słodką tajemnicą.

Chcieliśmy zrewanżować się jakoś za gościnę i zaproponowaliśmy pożyczkę filmów do statkowego kina, odwiedził więc nas sowiecki politruk. Żadnego z zachodnich filmów nawet nie dotknął, odłożył natomiast jeden z polskich i poprosił o przegranie. Jak opowiadał później ochmistrz rządzący naszym statkowym kinem, na samym wstępie trafiła się akurat jakaś wymiana oddechów, a później rozbierana randka. Politruk skonstatował tylko: „Barachło, dalsze niełzia” i bez pożegnania opuścił statek.

Ortodoksyjnego cenzora i rzecznika radzieckiej moralności z przyzwyczajenia nazywałem politrukiem. W radzieckiej statkowej nomenklaturze nazywał się on poprawnie „pompolitem”, czyli pomocnikiem kapitana do spraw politycznych. Wyjaśnię przy sposobności, na czym ta statkowa nomenklatura polegała. Dodam jeszcze, że aby poruszać się jako ekspert po statku, musiałem ją sobie wcześniej dokładnie przyswoić. Otóż kadra kierownicza statku obejmowała: kapitana, „pierseka” – pierwszego sekretarza statkowej organizacji partyjnej, „wtarseka” – II sekretarza oraz poza wymienionym już „pompolitem” kilku innych „pomów” (pomocników): „starpoma”, „pierpoma” i „mechpoma” lub „pomecha” (właściwej nazwy tego ostatniego już nie pamiętam). Jako ekspert współpracowałem z kapitanem i „pierpomem” – odpowiednikiem naszego pierwszego oficera. Na statkach niektórych radzieckich „parochodstwach” (armatorów) dodatkowo z odpowiedzialnym za sprawy ładunkowe „wtarpomem” – drugim oficerem. Ze „starpomem” nie miałem zwykle nic wspólnego. Był to bowiem kandydat na przyszłego kapitana, który nie wtrącał się do spraw związanych z usługowcami i kontrahentami statku. Z „pompolitem”, który często był również „piersekiem”, na szczęście również nie miałem nic wspólnego. Do pierestrojki wyczuwało się na części statków supremację „pierseka” nad kapitanem. Pamiętam, jak na jednym ze statków kapitan przydzielił mi do pomocy w pomiarach asystenta pokładowego, który po pewnym czasie został odwołany na jakieś szkolenie partyjne. Niezwłocznie udałem się do kapitana z reklamacją i niechcący byłem świadkiem jego rozmowy z „piersekiem”. Mimo że kapitan zwracał się do niego w pojednawczym tonie i „po otczestwie”, „piersek” postawił na swoim. Ponieważ pomiary były bardzo pilne, otrzymałem chyba wyjątkowo do pomocy „starpoma”. Ten ostatni wprawdzie pomagał, ale robił to z wyraźnie obrażoną miną, dając do zrozumienia, że został stworzony nie do tak przyziemnych celów jak trzymanie taśmy i odczytywanie pomiarów.

Wyprzedziłem nieco zasadniczy temat, bo dopiero po następnych jedenastu latach od trzeciego spotkania wchodziłem po raz czwarty na statek radziecki, tym razem już jako „independent stowage surveyor” (niezależny ekspert sztauerski) – tak właśnie bowiem początkowo się przedstawiałem. Tym czwartym był nowoczesny masowiec z Odesskiego Parochodstwa o nazwie „Nowowołyńsk”. Zlecenie ekspertyzy miało nic niemówiącą treść i albo było niesłuchanie proste, albo tak skomplikowane, że aż wydawało się proste. Jadąc na statek, cały czas głowiłem się nad tym, co powinienem robić, i dlatego nie przyszły mi nawet do głowy moje dotychczasowe doświadczenia ze statkami radzieckimi. Dodam jeszcze, że wówczas miałem niewielki staż ekspercki i w swojej roli nie zawsze czułem się pewnie. Wszystko poszło jednak jak z płatka, bo ekspertyza okazała się dziecinnie łatwa. Miałem swoim eksperckim autorytetem stwierdzić, że ze statku wyładowano cały ładunek jakiejś rzadkiej chińskiej rudy przeznaczonej dla odbiorców w Czechosłowacji. Gdy przybyłem, wyładunek statku już się w zasadzie zakończył, a załoga czyściła ładownie, co miało jeszcze trwać około godziny. Poleciałem pozostawić otwarte studzienki zenzowe i po wydaniu zmiotków na plac powiadomić mnie. Z jednej godziny zrobiły się dwie, ale, czekając, nie nudziłem się. Zabawiał mnie sympatyczny kapitan w wieku około 40 lat. Po moich dotychczasowych doświad-

czeniu swoimi w pełni europejskimi manierami robił przyjemne wrażenie. Zaraz na wstępie zaproponował drinka, a gdy odmówiłem, przeprosił, że nie dysponuje żadnymi „softdrinkami”, ale za to może polecić coś słowiańskiego. Tym czymś słowiańskim był doskonały, prawidłowo schłodzony kwas chlebowy. Był upał i wypilem go cały dzban. Ponieważ kapitan prosił, abym pozostawił mu potwierdzenie wyładowania, a na statku była maszyna z normalnymi czcionkami, wypisałem stosowny glejt. Wcześniej, mimo że serdecznie mi odradzano, zszedłem do każdej z siedmiu ładowni, traktując to jako wieczorną, zapewniającą dobry sen gimnastykę. Po stwierdzeniu, że wszystko wykonano prawidłowo, podpisałem glejt i przyłożyłem noszoną przy sobie pieczęć. Żegnając się, podziękowałem kapitanowi za wielką frajdę, jaką mi zrobił kwasem.

Nie będę zanudzać czytelników opisywaniem każdej z kilkudziesięciu ekspertyz na statkach radzieckich. Wyjątek zrobiłem dla tej pierwszej. Po niej były inne, i łatwe, i trudne. Kilka z nich utrwaliło się jakoś specjalnie w mej pamięci i tym poświęcę nieco miejsca.

W dobie PRL, mniej więcej do końca lat siedemdziesiątych, statki radzieckie bardzo często gościły w Szczecinie. Wiele z nich budowała Stocznia im. A. Warskiego i remontowały obie stocznie remontowe. Okresowo na świnoujskiej redzie przebywało ich nawet po kilkanaście. Było to usytuowane jeszcze w obrębie Paktu Warszawskiego przedpole wejść na Bałtyk i tutaj właśnie radzieckie statki oczekiwały zwykle „for orders”, czyli na dalsze zatrudnienie. Armatorzy radzieccy przywiązywali dużą wagę do współpracy z ekspertami i nigdy nie ograniczali kapitanów w ich powoływaniu. W rezultacie zleceń na ekspertyzy na statkach radzieckich było relatywnie dużo – może również dlatego, że dotyczyły nieraz zupełnie błahych lub oczywistych spraw. Radzieccy kapitanowie bez wahania podpisywali nasze dzienniczki czynności i nigdy nie rozliczali nas z przepracowanych godzin. Po upewnieniu się, że w moich kontaktach z załogami statków radzieckimi nie istnieje bariera językowa, chętnie przyjmowałem na nie zlecenia.

Porozumiewanie się w profesjonalnym języku morskim, tj. angielskim, nie zawsze było możliwe. Radziecka młodzież oficerska przeważnie posługiwała się angielskim poprawnie, nieraz nawet biegle, natomiast im wyżej, tym było gorzej. Kapitanowie, starsi oficerowie i mechanicy, którzy jeszcze pamiętali czasy wojny, mieli z angielskim kłopoty, a przecież współpracowałem głównie z nimi. W takich przypadkach przechodziłem na rosyjski, bo okazało się, że sobie nieźle z nim radzę. Najgorzej ze znajomością angielskiego było na statkach eksploatowanych w radzieckiej żegludze krajowej, czyli kabotażu. Tych statków nie wysyłano nigdy do portów kapitalistycznych, a nawet tylko sporadycznie trafiały do portów „demoludów”. Ich dokumentacja była wyłącznie w języku rosyjskim, posiadały specjalną „krajową” markę Plimsolla, a standardy bytowe załogi były znacznie niższe w porównaniu ze statkami eksploatowanymi w żegludze zagranicznej. Domyślałem się, że pływają na nich ludzie, którzy nie mieli prawa przekraczania granic ZSRR.

Muszę się cofnąć w czasie, aby wyjaśnić, dlaczego dawałem sobie radę z językiem rosyjskim. Otóż od września 1944 roku uczęszczałem do Liceum im. S. Staszica w Lublinie i pewnego dnia dowiedziałem się, że ojciec i stryj zostali aresztowani przez NKWD. Kilka dni później wuj i jego szwagier wpadli w kocioł NKWD i ślad po nich zaginął. Te fakty utwierdziły mnie w przekonaniu, że za parawanem Polski Ludowej rozwija się na dobre kolejna, tym razem radziecka okupacja. Już wcześniej żałowałem, że za czasów GG nie uczyłem się języka okupantów, i dlatego postanowiłem zabrać się solidnie do nauki rosyjskiego. W liceum był tylko francuski i niemiecki, zaopatrzyłem się więc w samouczek i szybko go przerobiłem. Był to wydany już w „oswobodzonym” Lublinie rodzaj bryku. Miał jednak szereg zalet: był tani, niezbyt gruby i nie było w nim ani słowa o Związku Radzieckim. Jeszcze do dziś pamiętam z jego treści ustęp wierszyka o porannym wstawaniu, brzmiał: „czystym grebniom pryczeszysz, tom i Bohu pomoliś” (przyczesz się czystym grzebieniem, a później pomódl się do Boga).

W 1947 roku dostałem się na WSHM (Wyższa Szkoła Handlu Morskiego) w Sopocie i zaraz zapisałem się na, wówczas jeszcze fakultatywny, lektorat języka rosyjskiego. Niestety niewiele z niego skorzystałem. Lektorem był przemiły i wielce dystyngowany kresowy arystokrata. Koleżanki i koledzy, uczestnicy lektoratu, byli po radzieckich szkołach, a nawet po nieukończonych fakultetach, więc ja, samouk, czułem się wśród nich nietęgo. Na lektoratach czytaliśmy Gogola i Dostojewskiego lub deklamowaliśmy Puszkina i Lermontowa. Nasz profesor był już w podeszłym wieku i często zapadał na zdrowiu, ale miał jedną wielką zaletę, stopień państwowy (dostatecznie) dawał każdemu, kto tylko przyszedł do niego z indeksem. Na wyższe trzeba było sobie zasłużyć jakimś rosyjskim opowiadaniem lub deklamowaniem poezji. Pod nieobecność profesora wybieraliśmy z naszego grona asystenta-elektę, którego obowiązkiem było czytanie nam czegoś ciekawego, oczywiście po rosyjsku. Do czytania była tylko jedna książka, a że elekci za każdym razem się zmieniali, nie wiem wprawdzie, dlaczego, ale lektura zaczynała się zawsze od słów: „Sylwio priceliłsia i wystrielił” (Sylwio wycelował i strzelił). Przy takim obrocie spraw zrezygnowałem z uczestniczenia w lektoratach i tylko pod koniec semestrów zgłaszałem się z indeksem po zaliczenie.

Moja dość pobieżna znajomość rosyjskiego przydała się niezadługo podczas służby w wojsku. W dość uciążliwym okresie rekruckim kiedyś na zbiórce jakiś nieznany oficer poszukiwał na ochotnika kogoś znającego język rosyjski. Był to zwykle podstęp, a ochotnika brano później do bardzo niemiłych prac, włącznie z myciem ustępów lub robieniem towarzyszom oficerom wielkiego prania w domu. Ponieważ nie było chętnych, pomyślałem sobie „raz kozie śmierć” i zgłosiłem się. Tej ryzykownej decyzji wcale później nie żałowałem – okazało się, że trzeba było przetłumaczyć z rosyjskiego na polski jakiś samochodowy regulamin eksploatacyjny. Było tego około stu stron małego formatu z licznymi rysunkami, wykreśkami i z dużymi bukwami. Zleceniodawca zaopatrzył mnie w słowniki: zwykły i techniczny, i zapytał, ile czasu mi to zajmie. Odpowiedziałem pytaniem – a co z moimi zajęciami, zbiórkami itp. Stało się na tym, że będę zwolniony z porannych

prasówek, zajęć programowych na świeżym powietrzu i wszystkich zajęć popołudniowych. Dostałem też ciepłe i niekrępujące pomieszczenie w sztabie, bo regulamin był tajny i tylko tam mógł być udostępniony, ponadto mogłem dokooptować pomocnika. Był wówczas wyjątkowo paskudny marzec, ciągle wiało na przemian śniegiem lub deszczem. Zajęcia z działoczników w polu były koszmarem, a izba chorych przepełniona przeziębionymi kolegami. Gdy zorientowaliśmy się, że na wykonanie tłumaczenia zupełnie wystarczy kilka dni, a dostaliśmy tydzień, dostosowaliśmy tak tempo, aby za wcześniej nie skończyć. Z dokooptowanego pomocnika nie miałem zbyt wiele pociechy. Był nim „Żuczek” – kolega z działonu o nazwisku Żuk. Służył nawet przez rok w Armii Czerwonej, gdzie, jak mawiał, wcielili go „na ochotnika”. W języku rosyjskim był biegły jedynie w kilometrowych przekleństwach i w opowiadaniu wyjątkowo sprośnych radzieckich żołnierskich kawałów. Miał ponadto dobry głos i znał dziesiątki rosyjskich i radzieckich pieśni, dumek, piosenek i przyśpiewek, a w ogóle był wesoły i wyjątkowo koleżeński. Za zamkniętymi na klucz drzwiami pracowaliśmy przy tłumaczeniu na zmianę. Gdy ja tłumaczyłem, Żuczek spał. Gdy ja starałem się przespać, Żuczek przeszkadzał mi opowiadaniem kawałów i śpiewaniem piosenek. Mimo to tłumaczenie zostało zrobione na czas, ba, udało nam się nawet utargować jeszcze dzień na wygładzenie treści i staranne przepisanie.

Nudząc się po trosze za zamkniętymi drzwiami, wpadliśmy z Żuczkiem na genialny pomysł. Będziemy prowadzić kurs języka rosyjskiego. Zastępca dowódcy pułku do spraw politycznych od razu połknął nasz haczyk. Otrzymaliśmy od niego zwolnienie od wszystkich zajęć popołudniowych i dostęp do pułkowej świetlicy, natomiast dla kursantów zwolnienie od wszystkich zajęć w godzinach kursu. Na inauguracyjne zajęcia zgłosił się taki tłum chętnych, a wśród nich kilku oficerów, że świetlica nie mogła wszystkich pomieścić. Było to zapewne również wynikiem rozgłosu, jaki obiegił pułk, z powodu naszej doskonałości w rosyjskich tłumaczeniach. Po zagajeniu wymienionego zastępcy, który zachłystywał się wprost nad znaczeniem kursu na drodze do pogłębiania polsko-radzieckiej itd. itd., na przemian z Żuczkiem bawiliśmy publikę. Ja deklamowałem jedynie znane mi dwa wiersze Puszkina, natomiast Żuczek śpiewał i opowiadał swoje najmniej sprośne kawały. Na zakończenie wszyscy uczyli się śpiewać „Kalinkę”. Pierwszy „wykład” przeciągnął się o dobrą godzinę i był naszym niewątpliwym sukcesem. Na następnych, odbywających się dwa razy w tygodniu, nie było już części artystycznej, lecz jedynie nauka „bukw” – czyli liter cyrylicy. Na każdych zajęciach przerabialiśmy po dwie „bukwy”. Starczyło ich do czerwcowego wyjazdu na poligon, a kilka nawet zostało na jesień po poligonie. Po powrocie z poligonu było już tyle luzu, że taki wygłup jak kurs rosyjskiego nie był nam już do niczego potrzebny.

Raz, w trakcie trwania kursu, wszedł na świetlicę dowódca pułku z grupką wysokich rangą oficerów radzieckich. Skóra ścierpła mi na plecach. Żuczek akurat gdzieś się zawieruszył, a ja pomyślałem, że jak przybyli wezmą na spytki mnie – samozwańczego lektora – to będzie wielka draka. Postanowiłem dlatego działać z zaskoczenia. Na zajęciach i w świetlicach nie obowiązywało meldowanie, wy-

stąpiłem więc przed grupę przybyłych i zacząłem deklamować wiersz „Ukraińska noc” Puszkina. Radzieckie audytorium wyglądało na zaskoczone, ale zostałem z uwagą wysłuchany do końca, po czym najstarszy rangą oficer uściśnął mi rękę i wyraźnie wzruszonym głosem powiedział: „Towarzyszu szeregowy, dziękujemy wam z całego serca i przepraszamy, że przeszkadzaliśmy”. Goście zaraz wynieśli się, a ja zauważyłem kątem oka, jak obecny wśród przybyłych zastępca do spraw politycznych na zmianę to czerwienił się z pychy, to bladł z wrażenia.

Zanim w 1965 roku zostałem wpisany na listę ekspertów, mój kontakt z rosyjskim był sporadyczny i do tego bierny. W tamtych czasach zasady eksploatacji naszej floty bazowały, przynajmniej w teorii, na osiągnięciach przodującej floty radzieckiej. Takim żeglugowym Talmudem był podręcznik Kałaczowa „Eksploatacja morskogo flota”. Dopóki nie ukazało się polskie tłumaczenie, często po niego z konieczności sięgałem. Jako ciekawostkę podam, że to Kałaczow wynalazł podstawowy miernik eksploatacji – tonomilę, czyli jednostkę pracy określającą przewiezienie tony ładunku na odległość mili morskiej. Należało dlatego przewozić dużo i daleko, a koszty i wynik finansowy były sprawami zupełnie drugorzędnymi. Straty spowodowane przez flotę w razie potrzeby pokrywała kasa państwowa i nikt się nimi zbytnio nie przejmował.

W tym czasie kopalnią wiadomości na temat tego, co się na świecie dzieje, a między innymi i we flocie handlowej, była wydawana w Moskwie „Express Informacja”. Była ona oczywiście dostępna i u nas w formie zeszytów z różnych dziedzin. Ich treść stanowiły skróty tłumaczeń artykułów z całego fachowego czasopiśmiennictwa światowego. W armatorskiej bibliotece były bodaj zaledwie trzy tytuły fachowych czasopism zachodnich, więc chcąc być w swojej specjalności na bieżąco, często do tego, oczywiście rosyjskojęzycznego, „Expressu” zaglądałem. W 1963 roku, po objęciu stanowiska głównego sztauera PŻM, na gwałt uzupełniałem wiedzę i wtedy dokładnie przestudiowałem dwa zupełnie niezłe radzieckie podręczniki na temat sztauowania. W rezultacie nie miałem kłopotów z terminologią fachową, a z mową potoczną szybko się otrząsałem.

Specyfika statków radzieckich polegała również na tym, że zaraz po wejściu wpadało się w objęcia trapowego. Należało się poddać zwykłe wnikliwej identyfikacji. Po zaewidencjonowaniu w księdze trapowej „wachtiar” wzywał telefonicznie oficera służbowego, anonsując przybycie „towariszcza surveyora”, ten zaś doprowadzał już bezpośrednio przed oblicze kapitana lub „pierpoma”. Tak uroczysta procedura miała też swoje dobre strony. W portach polskich na statkach zachodnich przepustki odbierali stojący przy statku wopiści, a na pokładzie przy trapie nie było żywego ducha. Znalazienie kogokolwiek wieczorem lub nocą, zwłaszcza gdy statek nie przeładowywał, upodabniało się często do szukania przysłowiowej igły w stogu siana. Cała załoga bawiła się już w Kaskadzie lub w Bajce, a oficer służbowy czuwający na statku spał zaszyty gdzieś w jakimś kącie, zdając się zresztą słusznie na solidność wopistów. Wiadomo wszak było, że nikogo niepowołanego na statek nie wpuszczą. Chodziłem nieraz od zenz do pokładu pelengowego, dobijając się po drodze do wszystkich drzwi. Później, nauczony doświadczeniem,

wyszukiwałem tę część nadbudówki, którą zamieszkiwali oficerowie pokładowi i, oszczędzając energię, dobijałem się maksymalnie do czworga drzwi. Nie zawsze zdawało to egzamin, bo albo oficer służbowy zaszył się gdzieś w jakiś kąt, albo na drzwiach nie było żadnych tabliczek i nie wiadomo było, kto za nimi mieszka. Do rzadkości należały statki solidnych kompanii, gdzie na przytrapowej tablicy była rubryka „Duty officer” (oficer służbowy), a obok dopisany kredą numer kabiny, gdzie należało go szukać. Do tego na drzwiach odnośnej kabiny wisiała przenośna tabliczka „Duty officer” i karteczka z adnotacją, gdzie tenże się znajduje, jeśli był poza kabiną. Na zachodzących do Szczecina przeważnie statkach tańszych lub tanich bander o takim luksusie nie było oczywiście mowy. Pamiętam, jak raz wezwany nocą na nowo przybyły statek po półgodzinnych poszukiwaniach wetknąłem w drzwi salonu kapitańskiego wizytówkę z dopiskiem: „00.00-00.30 nobody available onboard” (nikt na statku nie był osiągalny). Co gorsza, następnego dnia rano kapitan potwierdził, że widział wizytówkę, ale nie uznał za stosowne skomentować zaistniałej sytuacji. Na szczęście był to odosobniony przypadek i z czymś takim w swojej eksperckiej karierze spotkałem się sporadycznie.

Na statkach radzieckim opisana sytuacja byłaby nie do pomyślenia. Pomijając już fakt, że – podobnie jak statków innych „demoludów” – wopiści ich nie pilnowali, poruszanie się po statku radzieckim bez asysty, w moim przypadku oficera służbowego, było niemożliwe. Nawet jeżeli eksperckie czynności, jak oględziny, nadzór przeładunku, pomiary itp. trwały dłużej, zawsze miałem swojego anioła stróża. Odprowadzał nawet do statkowego WC i spokojnie czekał nieopodal, skracając sobie czas lekturą książki lub gazety. Dopiero poczynając od gorbaczowskiej pierestrojki, radziecka czujność zaczęła powoli słabnąć i przy dłuższych pobytach na statku pozostawiano mnie bez bezpośredniego nadzoru. Dzisiaj może wydawać się to absurdem, ale za czasów Breżniewa i Andropowa i wcześniej członek załogi nie mógł zejść na ląd w pojedynkę, nawet w portach polskich. Były natomiast wyjścia grupowe do konsulatu, do jednej z radzieckich jednostek wojskowych lub, wyjątkowo, na pochód pierwszomajowy lub akademię z okazji rocznicy rewolucji. Każdorazowo odbywało się to jednak pod baczным okiem „pompolita”. Nawet gra w siatkówkę wolnej od zajęć załogi na prowizorycznym boisku w porcie, oczywiście w pobliżu statku, nie była wolna od tego nadzoru.

Opisując specyfikę statków radzieckich, przyznaję obiektywnie, że o ile przypadki niewłaściwego odnoszenia się do mnie trafiały się sporadycznie, to miało to miejsce wyłącznie na statkach innych niż radzieckie. Od roku 1970, kiedy na galonach zacząłem nosić jeden pasek gruby i drugi cienki zamiast czterech cienkich i zwykle wychodziło na jaw, że jestem docentem Wyższej Szkoły Morskiej i mam znajomości na uczelniach morskich w Leningradzie i Odessie, byłem traktowany nawet ze szczególnym szacunkiem. Pamiętam, jak młodszy oficerowie radzieccy wyznaczeni do asysty odpowiadali na moje pytania, przybierając postawę zasadniczą. Przy sposobności dodam, że odkąd przysługiwał mi mundur, to jako ekspert starałem się w nim na ogół występować. Gdy zdarzały się prace brudne, to w zależności od pory roku albo przebierałem się w kombinezon ochronny, albo kombi-

nezon zakładałem na mundur. Muszę wyznać, że mundur dowartościowywał mnie w oczach otoczenia, a kapitańskie lub komandorskie złote galony robiły swoje. W porcie i na statkach tytułowano mnie „panie kapitanie”, później „panie komandorze”. Ja zaś rezygnowałem z zawilego tłumaczenia się, że intymny dziobek na górnym, czyli cienkim pasku galonów oznacza, że nie jestem ani wojskowym, ani cywilnym marynarzem, lecz jedynie pracownikiem administracji morskiej. Przez ponad trzydzieści lat wykładałem, a następnie egzaminowałem na kursach kwalifikacyjnych kandydatów na kapitanów, a później bawiłem się na kapitańskich balach, a te splendory chyba do czegoś upoważniały.

Jesienią 1968 roku, czyli krótko po interwencji państw Układu Warszawskiego w Czechosłowacji, nadzorowałem na radzieckim statku załadunek całostatkowej partii czeskiego cukru przeznaczonego do Adenu. W czasie załadunku była typowo „cukrowa” pogoda, czyli ciągle padał deszcz. Przerwy wynikłe z tej przyczyny wydłużyły pracę do ponad dwóch tygodni. Lubiłem takie ekspertyzy, pobierałem wszak wynagrodzenie zależne od ilości przepracowanych godzin, a więc zanosilo się na wysoki rachunek. Zakres ekspertyzy był zupełnie prosty. Najpierw odebrałem ładownie, czyli sprawdzałem, czy są właściwie przygotowane do przewozu cukru. Następnie opracowałem instrukcję załadunkową, doręczając ją kapitanowi. Ten z kolei przepisywał określone jej punkty i już jako swoją instrukcję przekazywał Zarządowi Portu. Później pozostawało tylko okresowe sprawdzanie, czy załadunek przebiega zgodnie z instrukcją. Cukier był w solidnych workach jutowych, w których wnętrzu znajdowało się dodatkowe zabezpieczenie w postaci wkładki z dosyć grubej folii PCV. Ładunek był więc dość odporny na wilgoć i uszkodzenia i jako taki zupełnie bezpieczny.

Swoje czynności rozpocząłem jeszcze przed załadunkiem, uzgadniając z kapitanem szczegóły. Prosił mnie, abym wszelkie sprawy związane z ładunkiem omawiał bezpośrednio z nim, argumentując to młodym wiekiem i brakiem doświadczenia oficerów pokładowych. W początkowej fazie załadunku byłem prawie cały czas na statku. Później, gdy już wszystko się ułożyło, odwiedzałem statek dwukrotnie, najczęściej przed zakończeniem zmiany rannej i w drugiej połowie zmiany popołudniowej, czyli około 13.00 i 18.00.

Już podczas pierwszej bytności u kapitana zauważyłem w jego salonie nietypową jak na statek, wielką ilość książek. Było ich pełno – na półkach, regałach, wszędzie. Szybko zorientowałem się, że nie były to książki związane z zawodem. Kątem oka podpatrzyłem rozłożoną na biurku kapitańskim, a więc znajdującą się w czytaniu, książkę z przydługim tytułem, w którym zidentyfikowałem jedynie słowa: „wojna z imperiaлизmem polskim 1918-1920”. Już nie przypominam sobie, w jakim, oczywiście pozasłużbowym kontekście, opowiedziałem swoje wrażenia z przypadkowej bytności na cmentarzu, a właściwie wielkiej zbiorowej mogile ponad 40 000 Rosjan poległych w bitwie pod Tannenbergiem (w pobliżu Grunwaldu) w 1914 roku. Od tego czasu moje codzienne dwukrotne wizyty na statku, po wyczerpaniu tematów służbowych, przeobrażały się w długotrwałe dyskusje na

różne tematy, w których dominowała historia wojen, poczynając od średniowiecza, a kończąc na współczesności.

Kapitan okazał się człowiekiem o wyjątkowej kulturze i błyskotliwej inteligencji, znał doskonale kilka języków i, jak twierdził, skończył trzy fakultety. Mówił pięknym literackim językiem rosyjskim, bez republikańskich naleciałości. Stanowił dlatego nie tylko w radzieckiej, ale i w światowej flocie kuriozum i co najistotniejsze – posiadał w wielu sprawach swoje własne zdanie, różniące się często od tego, co głosiła radziecka nauka i propaganda. Na przykład potępiał zdecydowanie interwencję w Czechosłowacji, nie miał wątpliwości, kto był autorem mordu katyńskiego, zupełnie niekonwencjonalnie oceniał nasze wspólne zaszłości z lat 1918-1920 i 1939-1945 i jakkolwiek w niektórych jego wypowiedziach przebiegała nutka wielkorosyjskiej i sowieckiej mocarstwowości, to jednak, co głosił tak otwarcie i tak odważnie, kwalifikowało go wystarczająco na kandydata do Gułagu.

Nasze, jak już wspomniałem, długotrwałe dyskusje, przybierały od czasu do czasu formę kapitańskiego monologu, a że mówił z wielką swadą i do tego interesująco, chętnie pełniłem rolę jednoosobowego audytorium. Nie oznaczało to, że nie byłem dopuszczany do głosu, przeciwnie, kapitan w formie dygresji pytał o moje zdanie i byłem zwykle inicjatorem nowych tematów. Po kilku dniach zaczęliśmy odnosić się do siebie „po otczestwu”. On został Olegiem Iwanowiczem, ja natomiast Iwanem Gieorgiewiczem – świadczyło to chyba o jakimś stopniu zażyłości. Do rytuału spotkań dochodziła popołudniowa herbata przygotowana własnoręcznie przez kapitana z wielkim pietyzmem w oryginalnym tulskim, ale już współczesnym samowarze. Natomiast wieczorem popijaliśmy doskonale krymskie wino rosé. Nic dziwnego, że nasze rozmowy przeciągały się ku niezadowoleniu mojej małżonki nieraz do zbyt późnego wieczora.

Niestety, wszystko, co przyjemne, kończy się zwykle wcześniej niż później i mimo łaskawej, to znaczy przeokropnej aury, nieubłagane zbliżał się koniec załadunku. Na ostatnim ze spotkań zapytałem kapitana, dlaczego wbrew swoim wszechstronnym zainteresowaniom pływa w stalowym, zamkniętym pudle statku. Mógłby przecież pracować na jakiejś uczelni lub w instytucie. Odpowiedział na to: „Iwanie Gieorgiewicz, po pierwsze, gdziebym na lądzie miał czas, pieniądze i możliwości na rozwijanie swoich zainteresowań, po drugie, przeciwdziałam stopniowemu głupieniu, zwłaszcza kapitanów, jeżeli nie znajdą sobie na statku stosownego hobby”.

Przy serdecznym pożegnaniu z rąk kapitana otrzymałem zaklejoną kopertę, z – jak to się wyraził – souvenir za spotkanie i miłą współpracę. Zaraz po wyjściu z kabiny stwierdziłem naiwnie, ale z satysfakcją, że wewnątrz koperty nie znajduje się żadna waluta, lecz jedynie coś sztywnego. W domu po otwarciu koperty przysiadłem z wrażenia. Była to krzykliwie barwna, po prostu kiczowata pocztówka z podobizną głowy Lenina w wersji „Lenin wiecznie żywy”. Polegało to na tym, że w zależności od kąta, pod którym się na nią patrzyło, zmieniały się rysy twarzy, a przy poruszeniu kartką oczy jak gdyby mrugały. Nie była to żadna no-

wość, bo takie pocztówki, z tym że nie z Leninem, lecz z gejszami, pojawiły się u nas znacznie wcześniej. Japoneczki z pocztówek i mrugały i uśmiechały się, a dla panów w obiegu zamkniętym kursowały pocztówki, na których Japoneczki albo były ubrane w kimona, albo, po stosownym poruszeniu kartką, występowały, jak je Bóg stworzył, i do tego w dość wymyślnych pozach. Do dziś nie mogę pojąć, jakie intencje miał Oleg Iwanowicz, wręczając mi ten kicz. Z jednej strony, jako żartobliwy podarek „dla hecy”, nie pasował do osobowości ofiarodawcy, z drugiej, jako symbol radzieckiej rzeczywistości, był chyba zbyt mało komunikatywny, a ponieważ damskich tematów właściwie nie poruszaliśmy, innych intencji nie zdołałem sobie uświadomić.

Wiecznie żywego Lenina pokazywałem znajomym jako kuriozum. Wzbudzał on zawsze ogólną wesołość i był nazywany „Lenin-gejsza”. Raz, spodziewając się wizyty znajomych, którzy go jeszcze nie widzieli, zawiesiłem go nad naszym małżeńskim tapczanem, instalując w pobliżu małą żaróweczkę. Ubaw z powodu tej radzieckiej „ikony” był po pachy. Goście wyszli dość późno i nie zdążyłem już ikony zdemontować. Poszliśmy spać. W pewnym momencie małżonka zdenerwowanym głosem zawołała: „Popatrz tylko – on się nam przygląda!”. Odwróciłem głowę i istotnie spotkałem się ni to z karcącym, ni to z ironizującym wzrokiem wodza rewolucji. Intymny nastrój alkowy prysł jak mydlana bańka. Musiałem ikonę niezwłocznie zdemontować. Później bawiły się nim dzieci i zapewne podzielili los innych nietrwałych zabawek. Szkoda, że się do dziś nie ostał – był naprawdę niepowtarzalny.

Późną jesienią 1979 roku zaliczyłem „serial” ekspertyz dotyczących utraty w morzu części pokładowego ładunku drewna. Jeden za drugim wpływały do Szczecina statki „Pomorie”, „Mitrofan Polenow” i „Wasilij Grekow” połamane przez potężne sztormy na Morzu Norweskim. Ekspertyzy nie były trudne, ale tylko dlatego, że identyczne robiłem wcześniej i miałem dopracowany stosowny ich schemat. Wszystkie dotyczyły ładunku drewna z portów zachodniej Syberii przewożonego tą samą trasą do portów NRD. Okoliczności wszystkich trzech awarii były te same. Podczas sztormu statki traciły część ładunku pokładowego i dostawały stałego przechyłu. Szukały wówczas schronienia w jednym z portów norweskich, tam konieczne było ponowne rozmieszczenie i zabezpieczenie drewna na pokładzie. W trakcie tych prac ładunek ulegał pomieszanu, a późniejszy wyładunek w Rostocku lub Wismarze ciągnął się tygodniami. Objęty stałą kongestią port rostocki nie był w stanie ich obsługiwać. Gdzieś bardzo wysoko, chyba w samej centrali RWPG w Moskwie, zapadały stosowne decyzje i uszczęśliwiano nimi port szczeciński. Chyba jedynym zadowolonym z takiego obrotu spraw byłem ja, miałem bowiem długotrwałe i w dodatku sztabowe zatrudnienie. Zanim jednak stało się ono sztabowe, sporo natrudziłem się nad pierwszą ekspertyzą. Zleceniodawca, a był nim Komisariat Awaryjny PIHZ, był bardzo wymagający. Warto dodać, że treść zlecenia obejmowała blisko stronę formatu A4. Można z niej było wybrać kilka różnych tematów, a każdy wystarczał na odrębną ekspertyzę.

Moim zadaniem było między innymi wykonanie zdjęć poglądowych skutków awarii, opis stanu faktycznego, ustalenie okoliczności zaistnienia awarii z wyliczeniem jej skutków i kilka jeszcze podobnych łamigłówek. Nawet wydawałoby się dziecinnie łatwe zrobienie fotografii było sporym problemem. Starłem się o uzyskanie zezwolenia na fotografowanie w porcie, ale Małopolska była czujna i nic z tego nie wyszło. Szczęśliwców z zezwoleniami było w Szczecinie aż dwóch i do tego trudno osiągalnych, bo jeden był chorowity, a drugi mieszkał i pracował w Policach. Ponadto przy każdym zdjęciu należało wskazać fotografowi, co ma fotografować i jak kadrować. W sprawach dotyczących nawigacji i meteorologii musiałem się konsultować ze specjalistami, których na szczęście miałem pod ręką na uczelni. Łącznie z opisem zdjęć atest na każdą z tych ekspertyz liczył sobie co najmniej 30 stron maszynopisu angielskojęzycznej treści nafaszerowanej terminologią fachową. Kanwą ekspertyzy był „Kod bezpiecznego przewozu pokładowych ładunków drewna” Międzynarodowej Organizacji Morskiej – IMO (International Maritime Organization w Londynie). Wprawdzie radzieccy kapitanowie nawet o nim nie słyszeli, ale mnie to nie przeszkadzało. ZSRR był nie tylko członkiem IMO i sygnatariuszem konwencji, ale nawet wnioskodawcą rezolucji wprowadzającej wspomniany kod w życie. Kod jako taki nie miał rangi normy prawnej, ale zawierał zasady tzw. dobrej praktyki morskiej, a ta w całym cywilizowanym świecie kapitanów obowiązywała. Po koniecznych przesłankach w porcie norweskim odtworzenie stanu faktycznego w momencie zaistnienia awarii było już niemożliwe. Mnie natomiast pozwalało na gdybanie, czyli operowanie sferą przypuszczeń, lub odwoływanie się do mrocznego w swej istocie pojęcia tzw. siły wyższej.

W treści atestu uwypuklałem rzeczywiste lub przypuszczalne przyczyny awarii. Wyliczyłem niedbałe formowanie pakietów z tarcicą, a w rezultacie ich rozchodzenie się pod wiązadłami przy pracy statku na sztormowej fali. Wymieniłem również zaniedbanie prawidłowego, bardzo ścisłego załadowania pakietów, wybór niebezpiecznej jak na porę roku trasy podróży oraz kilka innych. Wyjaśnię, że liczący kilkaset mil najniebezpieczniejszy odcinek trasy statki mogły pokonać bezpiecznie, płynąc blisko ładunku skierami. Szkiery, czyli archipelagi małych skalistych wysp, wysepek i płycizn, chroniłyby je lub przynajmniej łagodziły skutki bardzo silnych północno-zachodnich sztormów wiejących tam późną jesienią i wczesną wiosną. Radzieckie „parochodztwa” oszczędzały jednak na obowiązującym w skierach dość kosztownym pilotażu. Konsekwencją była utrata części ładunku, a mogło być dużo, dużo gorzej.

O ile kapitanowie dwóch pierwszych statków mieli przygotowaną jako tako dokumentację zaistniałych awarii i logicznie opisywali ich okoliczności, o tyle na ostatnim kapitan przeżywał widocznie wywołany awarią szok i nie potrafił powiedzieć nic, co by trzymało się kupy. Patrzyło mu jednak dobrze z oczu i – co mnie nieco podekscytowało – miał piękne litewskie szlacheckie nazwisko. Zapytałem go wprost, jaka jest jego narodowość i czy mówi po polsku. Odpowiedział, że jest Litwinem i zna zaledwie kilka słów polskich, rozmawialiśmy więc po rosyjsku. Widząc jego zagubienie i nieporadność, której nawet nie usiłował ukrywać, posta-

nowilem mu trochę pomóc, nie miał bowiem jeszcze raportu awaryjnego i nie wiedział, jak się do niego zabrać, nie złożył również protestu morskiego i nie załatwił kilku innych niezbędnych formalności. Wychodząc ze statku, obiecałem, że jeszcze tego samego dnia wieczorem wypożyczę mu komplet stosownej dokumentacji z poprzedniego statku. Nie wiedział, jak ma mi dziękować, a trzymając w ręku moją wizytówkę, zapytał: „Ma pan takie samo imię i nazwisko jak wielki polski poeta, czy jest pan może jego potomkiem?”. Odparłem, że potomkiem to nie, bo poeta miał same córki, natomiast moja rodzina wywodzi się od brata poety. Widząc mój sygnet na palcu, dodał jeszcze: „Mój ojciec nosił przed wojną podobny, tylko że z niebieskim oczkiem”.

Przez najbliższe dni byłem wielokrotnie na statku, trwał bowiem wyładunek. Często rozmawiałem z kapitanem – był już wówczas opanowany i pokazywał mi różne ciekawe dokumenty, których treść niezwłocznie wykorzystałem do swojego atestu. Była to między innymi instrukcja armatora zabraniająca korzystania z pilotów na Morzu Norweskim, co wykluczało trasę przez szkiery. Było również polecenie natychmiastowego wyjścia z portu załadunkowego, nastąpiła bowiem niespodziewanie fala silnych mrozów i statkowi groziło uwięzienie w lodach na całą zimę. Był też szereg protestów statku na niedbały załadunek i mocowanie. Wszystko to umocniło tylko moją tezę o przyczynach awarii. Z obszernych wypowiedzi kapitana wynikało, że mimo ewidentnego braku szczegółowej wiedzy działał logicznie i to, co robił, było zasadne. W konkluzji atestu ekskułpowałem go zupełnie, a gdy to przed nim ujawniłem, był wyraźnie wzruszony. Przy sposobności wyszło na jaw, że statek jest zatrudniony w żegludze krajowej. Oznaczało to, że załoga ze względów, których mogłem się domyślać, mogła pływać jedynie między portami ZSRR i tylko w tej właśnie podróży zrobiono odstępstwo i statek został skierowany do portu jednego z „demoludów”. Oczywiście moja opinia nie zabezpieczała kapitana w pełni, ale zapewne w znacznej mierze oddalała od niego groźbę degradacji i wydalenia z floty.

W dniu zakończenia wyładunku i wyjścia statku w morze byłem na nim po raz ostatni. Nie zamierzałem pozostawać dłużej, swoje czynności już zakończyłem, a ponadto spieszyło mi się bardzo na uczelnię. Kapitan zatrzymał mnie jednak dość stanowczo, mówiąc, że o 11.00 odbędzie się w statkowym klubie uroczystość, w której muszę uczestniczyć. Stało na tym, że uroczystość zostanie przyspieszona o pół godziny i wówczas wezmę w niej udział. O uzgodnionej godzinie zeszliśmy do klubu. Oczekiwał tam przy „czerwonym kąciu” kilkusobowy, wygalonowany i obwieszony orderami aktyw statkowy ze wszystkimi „sekami” i „pomami” włącznie. Wyszło na jaw, że cała impreza została zorganizowana na moją cześć. „Pompolit” wystąpił z kwiecistą mową, że towarzyszc surveyor (tzn. ja), zgodnie z zasadami solidarności ludu pracującego i w ramach pogłębiania odwiecznej przyjaźni radziecko-polskiej, pomógł wydajnie załodze w przezwyciężeniu przejściowych trudności, jakie zaistniały po listopadowej awarii na Morzu Norweskim. Należy się mu za to wielkie uznanie i wdzięczność, co aktyw statkowy postanowił uczcić wręczeniem skromnego souveniru. Tym souvenir

był przyciężki karton o wysokości około metra, którego wręczaniu towarzyszyły rześiste brawa i szklanka radzieckiego szampana. Podziękowałem kapitanowi i aktywowi za braterską współpracę i souvenir, życząc po marynarSKU stopy wody pod kilem. Oświadczyłem jednak, że z uwagi na przepisy celne souvenir przyjąć nie mogę. Okazało się wówczas, że wszystko było już z celnikami wcześniej załatwione, a dwaj członkowie załogi, którzy zaniosą karton do bramy, mają przy sobie stosowną „bumagę” do Straży Portowej. Ruszyliśmy z kopyta, bo do bramy był dobry kilometr, a do centrum miasta pięć dalszych. Po okazaniu „bumagi” sforsowanie bramy odbyło się bez przeszkód. W pobliżu bramy był postój taksówek, skoczyłem do najbliższej, towarzysze tragarze włożyli souvenir do bagażnika, za co podziękowałem im uściskiem dłoni. Po kwadransie byłem już pod uczelnią. Tam złapałem kilku studentów, którzy wnieśli „souvenir” do mojego gabinetu i równo z dzwonkiem rozpoczynałem wykład. Po wykładzie, nie powiem, że z bijącym sercem, ale na pewno z ciekawością, otworzyłem karton. Najpierw musiałem wyjąć całą furę wiórków drzewnych, pod którymi ukazał się jakiś tajemniczy kształt owinięty bibułą o konsystencji papieru toaletowego. Po odwinięciu wielu zwojów tej bibuły oczom moim ukazał się ciężki lastrkowy postument, a na nim metalokształt ze zwykłej, nawet nie mosiężnej, blachy symbolizujący dosyć umownie start radzieckiego Sputnika. Na postumencie była plastikowa tabliczka z zapisem na temat osiągnięć radzieckiej nauki i techniki, a w podstawie kosmodromu znajdował się schowek z dwiema małymi, 50-gramowymi buteleczkami paliwa kosmicznego. Na jednej buteleczce była etykieta „Moskowskaja”, na drugiej „Stoliczna”. W tym kiczu pasującym doskonale na biurko przewodniczącego kołchozu „Czerwona Jutrzenka” jedyną wartość użytkową miało paliwo kosmiczne. Być może oceniłem souvenir zbyt krytycznie, bo intencje ofiarodawców były na pewno szczerze i wzniosłe. Trudno, stało się, a jedynym pocieszeniem jest to, że zapewne nikt z ofiarodawców nie będzie czytał rozdziału „Pod banderą z sierpem i młotem”.

Częstymi gośćmi portu szczecińskiego bywały swojego czasu „Wołgobałty”. Były to duże barki rzeczne przystosowane w ograniczonym zasięgu do pływania morskiego. Zasięg ten obejmował między innymi całą Bałtyk. Starsze i mniejsze miały bodajże nazwy „Sormowski”, młodsze i większe „Bałtijskij” oraz kolejny numer. Potocznie operowano tylko numerami. Wyobrażałem wtedy sobie, jaki byłby bałagan, gdyby inni armatorzy zastosowali również numerowe nazwy swoich statków, aczkolwiek w ograniczonym zakresie było to praktykowane.

Odbierałem raz ładownię takiego numerowca pod załadunek ziarna luzem. Ten „Bałtijskij” był w mojej przydługiej karierze, nie tylko eksperckiej, ale i shippingowej, rekordową kupą rdzy. Z tym że w odróżnieniu od podobnie rdzawych i lepjących się od brudu statków libańskich, cypryjskich i indyjskich mój numerowiec miał całkiem schludne wnętrza. „No, maszyna u nas kriepekaja”, oznajmił mi na wstępie kapitan. Zaraz później równie dumnie dodał, że zarówno on, jak i większość załogi to „wiatczenionki” (mieszkańcy Wiatki, miasta nad rzeką Wiatką na wschód od Moskwy), którzy w czynie pierwszomajowym od trzech dni tak pucują

ładownię, że jej stanem będę na pewno usatysfakcjonowany. Oglądałem ładownię bez pierwszomajowego entuzjazmu, zrobiło mi się nawet nieco żal „wiatczenionków”, że na darmo tyle się napracowali. Do wysokości człowieka ładownia była istotnie wypucowana do połysku, wszędzie jednak wyżej, na burtach, grodziach i na całym podpokładziu, po nawet lekkim muśnięciu sypały się płaty starej farby i rdzy. Z czystym sumieniem ładownię zdyskwalifikowałem, czym kapitan nie był jednak zbyt zmartwiony. Myślałem naiwnie, że zaraz napiszę atest i sprawę będę miał z głowy. Okazało się jednak, że – jak to niektórzy mawiają – byłem w mylnym błędzie. Zaczęły się różne naciski ze strony przybyłego prosto z Moskwy jakiegoś przedstawiciela i któregoś tam z kolei (też byli numerowani) sekretarza tutejszego konsulatu ZSRR. Spotykaliśmy się kilkakrotnie na statku na ciągnących się w nieskończoność „dogovorach”. Byłem i proszony, i straszony, ale nie ustąpiłem, akcentując to, że w podejmowaniu opinii jestem „independent” (niepodległy). W dowód tego rozszerzyłem opinię o stwierdzenie, że uzbrojona jedynie w młotki i skrobaczki załoga nie jest w stanie ładownię prawidłowo przygotować. Może to natomiast szybko i skutecznie zrobić stocznia lub jakiś specjalistyczny warsztat dysponujący urządzeniami do mechanicznego obstukiwania rdzy lub piaskowania. Konsekwencją obu tych metod będzie konieczność malowania ładowni, a później kilkudniowy przestój, póki farba nie wyschnie i nie wywietrzeje jej zapach. Po dodatkowych konsultacjach i telefonach wyraźnie niepokieszeni radzieccy towarzysze dali wreszcie za wygraną. Zastanawiałem się, dlaczego w „dogovorach” kapitan z Wiatki zaledwie statystował. Szydło wyszło z worka dopiero, gdy interwencji opuścili statek. Kapitan bał się bardzo przewozu ładunku zboża, jak to mówił: „Kak czorta”, bowiem statek miał ciągle przecieki. Dziękował mi wylewnie za to, że go od tego, ładunku wybawiłem.

Chcąc się odwdziżyć, wręczył mi sporą torbę radzieckiej kawy. Odmówiłem przyjęcia – kawa była zmielona na pęczak, miała zapach i smak wywaru z onucy czerwonoarmisty, a po wypiciu filizanki dostawałem hertzklekotu. Niestety, odmówienie czegokolwiek „wiatczenionkowi” nie było skuteczne, nie pomógł również argument obawy przed celnikami. Zapytałem więc, czy nie mogę zamienić kawy na kilka kostek znanej mi dobrej gruzińskiej herbaty. Kapitan zaraz przywołał ochmistrza i kazał mu przygotować paczkę wymarzonego specjału. Gdy ochmistrz z zatroskaną miną orzekł, że herbaty już nie ma, bo właśnie wyszła. Wówczas kapitan powiedział, abym się nie martwił, bo „problema niet”. Następnym wezwanym był oficer służbowy, któremu kapitan polecił wykonać jakiś tajemniczy „drił” i coś tam jeszcze. Sam przez UKF-kę nie mniej tajemniczemu Saszy polecił przygotować szybko torbę gruzińskiej herbaty. Przez bulaj zauważyłem, jak od burty numerowca odbija szalupa z kilkuosobową załogą i, wiosłując zapamiętałe, kieruje się na drugą stronę kanału portowego do zacumowanego tam innego statku radzieckiego. Nie pomyliłem się, myśląc, że tajemniczy Sasza znajduje się właśnie na tamtym statku. Niestety i on nie miał gruzińskiej i w zamian przesłał kilka paczek herbaty o obiecującej nazwie „wyższy sort”. W domu, po zaparzeniu, okazało się, że ten specjał miał w odróżnieniu od kawy zapach wywaru z obu

onuc czerwonoarmisty w lipcu i w niczym nie przypominał tego, co zwykliśmy nazywać herbata.

Zastanawiałem się, co skłoniło kapitana do chwalenia się miejscem swojego pochodzenia, i dopiero po dłuższym czasie przypominałem sobie, że kawały na temat inteligencji „wiatczenionków” były w latach czterdziestych tak samo w modzie, jak później wypowiedzi radia Erewan, jeszcze później opowieści o radzieckich Czukczach, a ostatnio o rosyjskich nuworyszach. Z tamtych czasów zapamiętałem jeszcze opowiadanie, jak to na stacji kolejowej we Wiatce kilku „wiatczenionków” stało na peronie przy parowozie, dzieląc się fachowymi uwagami na temat jego konstrukcji i działania. W pewnym momencie maszynista kawalarz dał sygnał gwizdkiem i zawołał: „Ej, rebiata ustupajcie, budu nawaraczywać” (odsuńcie się, bo będę nawracać), a „wiatczenionki” odsunęli się posłusznie od torów na bezpieczną w ich mniemaniu odległość. Przypominałem sobie też powiedzenie: „Narod wiatskij – narod chwackij” i wymówiłem je przy pożegnaniu. Kapitan odebrał je z widoczną satysfakcją. Wracając ze statku, zastanawiałem się, czym towarzysze z konsulatu, „odwdzięczą” mi się za przeciwstawienie się ich stanowisku. Jako minimum wyrazów wdzięczności przewidywałem wykluczenie mojej osoby z obsługi statków radzieckich. Nic takiego jednak nie nastąpiło. Były to już jednak lata osiemdziesiąte – i u nas, i u nich szło powoli ku na lepszemu.

Ostatnim radzieckim statkiem, jaki obsługiwałem jako ekspert, był nowoczesny ciężarowiec „Mironycz”. Było to w 1988 roku, a więc już za czasów Gorbaczowa. Wtedy statki radzieckie zachodziły do portów polskich coraz rzadziej. Dało się już na nich odczuć powiew „pierestrojki” radzieckiego systemu. Załoga miała swobodne wyjście na ląd, nawet pojedynczo. Nie było już chyba „pompolita”, a „krasnyj ugołok” wprawdzie jeszcze istniał, ale już bez girland i czerwonych lampek. Tablice przodowników pracy i pnących się stromo do góry krzywych wykonania planów wiały pustką, a całość robiła wrażenie dekoracji z ubiegłego sezonu.

Wydzwoniono mnie raz do portu wieczorem od stolika brydżowego, bo sprawa okazała się superpilna. Właśnie dźwig pływający rozpoczął załadunek silnika okrętowego o wadze blisko trzystu ton, gdy nadzorujący pracę znajomy ekspert dostał ataku wyrostka robaczkowego i pogotowie zabrało go do szpitala. Według relacji zleceńodawcy silnik wisiał właśnie na haku nad ładownią, a kapitan nie godził się na załadunek bez eksperta. Zostałem niejako przypięty pineską do ściany, a że karta mi nie szła, bez żalu wsiałem do samochodu i po kwadransie byłem na statku. Wszyscy na mnie niecierpliwie czekali, rzuciłem tylko z pokładu okiem na przygotowane w ładowni łoże i bez zastanowienia dałem znak ręką – „let go” (ruszaj). Po chwili silnik spokojnie osiadł w przygotowanym wcześniej łożu. Cóż miałem robić, znalazłem się w sytuacji chirurga, który z całym swoim zespołem stanął nagle na sali operacyjnej nad otwartym sercem lub jamą brzuszną bez możliwości skonsultowania się z poprzednikiem. Na szczęście znałem kolegę z fachowości i solidności i to mi wystarczało. Mocowanie silnika było zaplanowane od początku zmiany nocnej, dysponowałem zatem godziną czasu, aby coś wymyślić. Niestety, poprzednik nawet kapitanowi nie zdradził swoich zamiarów w zakresie mocowania i nie pozostawił żadnych wskazówek ani notatek. Musiałem wszystko

zaplanować sam, a że czasu było niewiele, przestałem na pobieżnych obliczeniach, zwiększając nieco na wszelki wypadek współczynnik bezpieczeństwa. Mocowanie wymagało mojego stałego nadzoru i zanosilo się na całonocną pracę.

Poprosiłem kapitana o udostępnienie jakiegoś pomieszczenia, gdzie mógłbym wykonywać papierkową część czynności w postaci szkiców, opisów i obliczeń oraz o dostęp do herbaty lub kawy w pentrze. Udostępniono mi statkowy klub, w którym się jeszcze nie rozgościłem, gdy weszła stewardesa, mówiąc, że ma na imię Olena i że kapitan zlecił jej opiekę nad moją osobą. Była to roślina i rozłożysta barysznia o skośnych, czarnych oczach i imponującym biuście. Miała nieokreślony wiek, a jej twarz nosiła ślady urody, która już przeminęła. Bez pytania zaserwowała mi sporą miskę czarnego kawioru, masło oraz chleb i zapytała, co wolę: armeński koniak czy likier kawowy. Poprosiłem o herbatę. Znany mi dobrze z pobytu w Leningradzie i Murmańsku chleb, podobny do naszego baltonowskiego, tyle że ciemny, był doskonały, natomiast kawior był nieco zjełczały i ledwo go tknąłem, robiąc Olenie wielki zawód.

Co pewien czas wychodziłem na pokład i schodziłem do ładowni, aby sprawdzić, jak przebiegają prace. Wracając, napotykałem niezmiennie na korytarzu Olenę i musiałem się przeciskać pomiędzy jej biustem a szotem. Pachniało wówczas „cwiem i konfietom”. Głowiąc się nad obliczeniami, gdzieś po północy wyczułem, że poza wiszącymi na ścianie brodatymi wodzami rewolucji jeszcze ktoś mnie obserwuje. Była to patrząca na mnie jakimś dziwnym wzrokiem Olena. Zapytała, czy czegoś nie potrzebuję. Zajęty obliczeniami zaprzeczyłem ruchem głowy. Na to Olena zawyrokowała, że jest już po północy i powinienem troszkę odpocząć, a ponadto, że ma w swojej kabinie płyty z dobrą muzyką. Podziękowałem, Olena jednak nie ustępowała, poszukałem więc schronienia w ładowni, a w drodze do niej zostałem jeszcze poinstruowany, gdzie się znajduje kabina z tą dobrą muzyką. Nie wiem już, czy w ładowni przebywałem dłużej niż potrzeba, pamiętam tylko, że sen kleił mi oczy, a od ósmej rano czekały mnie cztery godziny wykładów. Mocowanie silnika zakończono już po siódmej i ze statku pojechałem prosto na uczelnię.

Po powrocie do domu i zjedzeniu obiadu zafundowałem sobie należną sjęstę. Zasypiając, przypominały mi się na chwilę powłóczyście spojrzenia Oleny. Nie była to jednak żadna intymna tęsknota, lecz jedynie skojarzenie z tym, co spotkało mnie kiedyś na innym radzieckim statku – „Sowietskaja Gawań”. Doszedłem wówczas do wniosku, że na moim przykładzie wpływ czasu i pierestrojka wpłynęły jednak pozytywnie na zachowania radzieckich kobiet.

Kilka lat później czerwona bandera z sierpem i młotem znikła chyba już na zawsze z flagsztoków statków. Na jej miejsce pojawiły się bandery: rosyjska, litewska, łotewska, estońska, ukraińska i inne. Niektóre po raz pierwszy, inne po kilkudziesięciu latach przerwy. Znikły też „czerwone kąciki”, a na ich miejsce na niektórych statkach postradzieckich pojawiły się nieśmiało ikony i krzyże.

Wichry historii zwały z pokładów statków i „pierseków”, i „pompolitów”.

Zadaję sobie pytanie, czy żałuję tego wszystkiego.

Chyba nie, szkoda mi natomiast lat w jakimś stopniu straconych w dobie supremacji Związku Radzieckiego nad obszarem, w którym niechcący się urodziłem, a później musiałem jakoś żyć i pracować. Nie mam jednak o to pretensji do ludzi radzieckich, których przyszło mi spotykać. To byli też ludzie, może tylko nieco inni niż my, ale dla innych my też jesteśmy przecież inni.

POŻAR NA MOTOROWCU „JON”

Pożary na statkach, zwłaszcza tych w morzu, na styku dwóch przeciwstawnych sobie żywiołów ognia i wody, zawsze napawały mnie jakąś niewytłumaczalną grozą. Był to zapewne rezultat barwnych, acz mrożących krew w żyłach opisów tych wypadków w literaturze marynistycznej oraz filmów o tragediach statków topionych w konwojach gdzieś pośrodku Atlantyku podczas ostatniej wojny światowej. Najbardziej utrwaliły mi się sceny ze storpedowanych tankowców i członków ich załóg, którzy po opuszczeniu płonących pokładów ginęli od ognia rozlanej na powierzchni morza ropy naftowej mimo zanurzenia po szyję w wodzie.

Pierwszy raz w życiu trafiłem na tankowiec w 1958 roku, w trakcie praktyki w sztokholmskiej firmie Hagbard Dannel. Oszczędny Szwed na okres mojego pobytu urlopował bezpłatnie klarka odprawiającego statki, uszczęśliwiając mnie jego zakresem obowiązków. Pierwszym z odprawianych przeze mnie statków był wysłużony szwedzki tankowiec, do tego pusty i nieodgazowany. Nie powiem, że będąc na nim ponad godzinę, miałem, jak się to mawia, pełne portki strachu, ale wyznam szczerze, że gdy po zakończeniu odprawy schodziłem z trapu na nabrzeże, odczułem jednak jakąś ulgę.

Mimo szalonego postępu w urządzeniach i metodach zapobiegania, wykrywania i zwalczania pożarów może już nie tak często, ale statki płoną nadal, a skutki pożarów niestety nadal bywają tragiczne. Dlatego dla załóg tankowców, żyjących na co dzień, za nieco wyższe wynagrodzenie, w jakby nie było nieustannym zagrożeniu, mam i będę mieć zawsze uznanie.

Pierwsze zbliżenie do konkretnego pożaru statku miałem kilka lat później na linii Braiła – Lewant. Przeplýwałem przez Bosfor następnego dnia po tragicznej kolizji trzech statków, w tym jednego zbiornikowca, którego wypalony wrak mijaliśmy w niewielkiej odległości. Wrak wyglądał okropnie, a nasz turecki pilot, mówiąc, że spłonął na nim inny turecki pilot, jego przyjaciel, a ponadto cała załoga, miał łzy w oczach. Rok później, gdy szefowałem już liniom europejskim PŻM, spłonęła nam doszczętnie w morzu w drodze z Londynu do Szczecina „Drawa”. Ofiar w ludziach wprawdzie na szczęście nie było, ale utkwiała mi w pamięci postać kapitana Zdzisława Mackiewicza, który kilka dni po pożarze przyszedł do mnie do biura. Dzielny kapitan usiłował bezskutecznie ratować statek i własnoręcznie wyrzucał za burtę bębny z fosforem. Jego nabrzmiała, pozbawiona rzęs i brwi twarz wyglądała niesamowicie. W pamięci utkwiał mi również nierozstrzygnięty po dziś dzień spór naukowy pomiędzy zespołami profesorów ekspertów z Politechniki Szczecińskiej i Gdańskiej na temat przyczyn pożaru „Drawy”. Zespół szczeciński utrzymywał, że przy załadunku doszło do odszczelnienia albo uszkodzenia bębna z jakimś świństwem, bodajże aldehydem benzoesowym, nastąpił przeciek do zasztatowanego niżej nadmanganianu potasu i powstała reakcja egzotermiczna. Natomiast zespół gdański wprawdzie nie wykluczył wystąpienia wspomnianej reakcji, ale równocześnie wyliczył kilkanaście innych równie albo nawet bardziej prawdopodobnych przyczyn. Między innymi wymieniony był sabotaż przy zała-

dunku w Londynie i najbardziej „romantyczna” przyczyna – przypadkowy niedopałek papierosa lub cygara. Te ostatnie były jakoby najbardziej niebezpieczne.

Od pożarów na statkach było w Szczecinie kilku ekspertów, doświadczonych i zasłużonych oficerów pożarnictwa, dodam, że wspaniałych ludzi, z którymi jeszcze jako główny sztauer miałem możliwość się poznać i zaprzyjaźnić. Na pewno gąsili wspaniałe pożary na lądzie, ale jak przyszło rozwikłać popożarowe łamigłówki, ustalać przyczyny skutki i winnych, a później napisać po angielsku atest, to już było gorzej. Pisali więc atest po polsku, ktoś go tłumaczył, a później wychodziły z tego jakieś dziwności. W latach 1960-1990 pożary na statkach w Szczecinie nie były zbyt liczne. Paliło się najczęściej w siłowniach, pomieszczeniach hotelowych i w trakcie remontów. Natomiast częściej trafiały do portu statki po ugaszonych wcześniej pożarach ładunków.

Po założeniu eksperckich ostróg i pasa z uwagi na zakres moich uprawnień nie miałem nic wspólnego z pożarami samych statków. Tymi sprawami zajmowali się kompetentni pożarnicy. Natomiast ekspertyzy poawaryjne ładunków po pożarach zlecano głównie nam, sztauerom, względnie – przy sprawach bardziej skomplikowanych – dokooptowywano ekspertów pożarników, tworząc reprezentatywny zespół. Kilka takich ekspertyz zarówno samodzielnie, jak i wspólnie z pożarnikiem wykonałem bez większych trudności, z tym że wcześniej przestudiowałem bardzo ciekawą literaturę dotyczącą pożarów na statkach.

30 maja 1975 roku, około jedenastej, skończyłem wykłady i właśnie spieszyłem się do domu. Poprzedniego dnia na nasze zaproszenie zjechała na kilka dni z Sopotu moja Mama. Takie przyjazdy stanowiły zarówno dla niej, jak i dla nas duże przeżycie, a ja starałem się z Mamą jak najwięcej przebywać. Zadzwoił jednak dyrektor Stencel z Shipcontrolu i zlecił mi w trybie superpilnym ekspertyzę polegającą na asyście kapitanowi na motorowcu „Jon”, na którym wybuchł pożar ładunku mączki rybnej. Wzbraniałem się z przyjęciem zlecenia, sugerując, że do pożaru potrzebny jest przede wszystkim strażak, a nie sztauer. Okazało się jednak, że strażak na statku był, ale już go nie ma, bowiem nie znał angielskiego i kapitan się go szybko pozbył. Dyrektor obstawał kategorycznie, abym zlecenie przyjął, twierdząc, że jestem jedynym, który może je wykonać, a później zaczął wprost prosić. Cóż miałem robić? Pomyślałem, że strażacy szybko pożar ugaszą, a asysta kapitanowi nie powinna być czasowo zbyt absorbująca. Zgodziłem się i bardzo później tego żałowałem, głównie z uwagi na Mamę.

Około południa byłem już przy statku zacumowanym na Nabrzeżu „Ewa”. Wokół statku stało kilka bojowych wozów strażackich, wszędzie pełno było strażaków w hełmach i porozkładanych węzów pożarowych. Już z samej scenerii wynikało, że sytuacja na statku musi być poważna. Gdy szedłem do trapu wzdłuż burty, wydawało mi się, że czuję od niej promieniowanie ciepła. Przyłożyłem do burty dłoń i natychmiast ją cofnąłem, dmuchając na oparzone miejsce. Zdążyłem jeszcze zauważyć, że miejscami farba na burcie pęka i łuszczy się jak skórka na nadmiernie wypieczonym kurczaku. Po wejściu na pokład uderzył mnie intensywny, ostry, nieprzyjemny swąd palącej się mączki, który miał mi bez przerwy towarzyszyć w ciągu wielu następnych dni.

W statkowej mesie odbywała się akurat operatywna narada na temat pożaru, w której uczestniczyło ponad dwadzieścia osób. Panowały może nie egipskie, ale greckie ciemności, które rozświecała zaledwie jedna mała świeczka, a poza tym pełno było dymu. Światła nie było w wyniku jakiegoś „blackoutu” (awaria oświetlenia) w siłowni. W półmroku nie bez trudu rozpoznawałem twarze różnych prominentnych portowych specjalistów z Kapitanatu Portu, Zarządu Portu, Portowej Straży Ogniowej, Pilotażu, Morskiej Agencji, spedytorów oraz trzech milicjantów i kilka nieznanych osób. Wśród nich szukałem wzrokiem kapitana i bardzo zdziwiłem się, gdy wstał i podszedł do mnie nie jakiś wysłużony wilk morski, ale przystojny i elegancki jak z żurnala południowiec, któremu do czterdziestki sporo jeszcze brakowało. Elegant przeprosił zebranych i przeszliśmy do kabiny obok.

Moja postać musiała widocznie wzbudzać zaufanie, bo zaraz usłyszałem następującą „spowiedź”: „Jestem współwłaścicielem statku i mam dyplom kapitański, ale prowadzę w Londynie biuro armatorskie i stąd brak mi praktyki na mostku, a zwłaszcza doświadczenia w nietypowych sprawach portowych. Ponadto mało z kim się tutaj mogę dogadać. Wybrałem się tylko na jeden rejs, aby pokazać żonie kawałek świata, i zaraz odsyłam ją samolotem do Londynu. Pana bardzo proszę o pomoc, zwłaszcza we wszystkich sprawach portowych, ładunkowych i pożarowych, do czasu, póki nie przyjedzie zmiennik, co ma nastąpić jutro lub pojutrze”.

Z kolei ja poprosiłem o zreferowanie aktualnej sytuacji. Okazało się, że statek przywiózł z Peru dla odbiorców polskich i czechosłowackich 5500 ton mączki rybnej w workach jutowych. Wyładunek rozpoczął się rano, około 10.00 w jednej z ładowni pojawił się dym i zapach palącej się mączki. Niezwłocznie zostały zamknięte i uszczelnione wszystkie ładownie i wejścia do nich, a w ramach statkowego systemu przeciwpożarowego wpuszczono do nich 50 butli dwutlenku węgla. Wydawało się, że sytuacja się stabilizuje, tymczasem około 11.00 objawy pożaru ujawniły się w następnej ładowni. Wpuszczono pozostałe na statku 52 butle dwutlenku węgla i w porozumieniu ze strażą pożarną postanowiono zaczekać na wynik do godziny 13.00. Ponadto rano odkryto, że po wyważeniu drzwi został obrabowany statkowy magazynek celny i znikły wszystkie papierosy i część alkoholu, a przybyli na statek milicjanci zamierzają prowadzić dochodzenie.

Odpowiedziałem kapitanowi, że wprawdzie jestem tylko ekspertem sztauerskim, ale po dotknięciu ręką burty nie mam najmniejszych wątpliwości, że pożar w ładowniach się rozprzestrzeni i należy natychmiast rozpocząć gaszenie bardziej radykalnymi metodami. Wracając do mesy, dodałem, że postaram się zaraz spławić milicjantów, abyśmy mieli na głowie o jeden kłopot mniej.

Wznowiona narada przypominała bardziej sejmik szlachecki z czasów „Jedz, pij i popuszczaj pasa” niż dyskusję prominentnych fachowców. Ja natomiast brałem jako tłumacza jednego z przedstawicieli Morskiej Agencji, starszego oficera i milicjantów. Posadziłem wszystkich przy stole w mesie załogowej, życząc owocnych przesłuchań i zapraszając milicjantów w imieniu kapitana jutro na godzinę 10.00 rano.

Wróciłem na naradę. Oficer dyżurny Kapitanatu Portu zamierzał gasić ładunek wodą i na wypadek konieczności osadzenia statku na mieliźnie miał już z góry upatrzone miejsce. Zapobiegliwi strażacy ściągnęli ze Stoczni Szczecińskiej jakoby bardzo skuteczny agregat pianotwórczy i zamierzali wypełnić luki pianą gaśniczą. Natomiast reprezentujący odbiorców spedytory uznali już na wszelki wypadek wszystkich odpowiedzialnymi za konsekwencje, jakie mogą wyniknąć z zamoczenia mączki. Podszepnąłem kapitanowi, że póki statkowi nie zagraża bezpośrednie niebezpieczeństwo, troska o ładunek jest sprawą priorytetową i dlatego winniśmy pozwolić działać strażakom.

Strażacy dość sprawnie zamontowali nad największą ładownią agregat pianotwórczy i, jak to ktoś zgrabnie określił, zaczęli zapęlniać ładownię bańkami mydlanymi. To samo, tylko ze znacznie mniejszą intensywnością, robili w następnej, mniejszej ładowni za pomocą większej ilości gaśnic śniegowych. Po niespełna godzinie piana wypełniła już obie ładownie i zaczęła przelewać się przez zrębnice lukowe na pokład. Odetchnęliśmy, bo dym znikł i wydawało się już, że strażacy odnieśli sukces.

Zastanawiałem się, czy nie czas urwać się już do domu, ale kapitan schodził właśnie na chwilę ze statku, aby wyekspediować żonę na lotnisko. Opuszczając statek, wręczył mi dokumentację statku i klucz od kabiny armatorskiej i zachęcił, abym się w niej rozgościł. Zaskoczył mnie luksus kabiny i z tym większą ciekawością zacząłem studiować dokumentację. Nazwa „Jon” nie miała nic wspólnego z elementami atomu i w języku greckim oznaczała Morze Jońskie, czyli coś w rodzaju greckiego Bałtyku. Poza banderą liberyjską i portem macierzystym Monrovia wszystko pozostałe na statku było greckie. Statek został zbudowany w 1949 roku przez Szwedów z przeznaczeniem na jedną z linii towarowo-pasażerskich z Europy do Australii i dysponował kilkunastoma kabinami pasażerskimi. Przeżył już dawno lata swojej świetności i aktualnie dokonywał żywota u Greków, wożąc, co się da, w światowym trampingu, w którym luksusowe pomieszczenia pasażerskie nie były już nikomu do niczego potrzebne. Ślady dawnego luksusu były jednak jeszcze tu i tam widoczne. Zszedłem na nabrzeże, żeby podziwiać wysmakowaną sylwetkę statku, ale te przyjemne odczucia błyskawicznie wyeliminowała podobna jak poprzednio wysoka temperatura jego burt. Powróciłem na pokład, aby się tym z kapitanem podzielić. On też zdążył powrócić i czekał na mnie z aromatyczną czarną kawą. Delektowaliśmy się nią, gdy w pewnym momencie dało się słyszeć na pokładzie coś w rodzaju cichego wybuchu, a może raczej „fuknięcia”, a później głośniejszą wrzawę.

Wybiegliśmy natychmiast na pokład. Ze środka ładowni zapełnionej agregatem tryskał z piany na wysokość dwóch-trzech metrów gejzer płomieni i dymu. Nikt już nie miał wątpliwości, że działanie piany gaśniczej nie przyniosło żadnych rezultatów. Po prostu bez względu na wszystkie dotychczasowe działania tkwiące gdzieś wewnątrz ładunku jądro pożaru systematycznie się powiększało. Już bez pytania strażacy zaczęli pompować do ładowni wodę. Po pewnym czasie

gejzer znikł, ale w dalszym ciągu wydobywał się bardzo gęsty dym, który przy bezwietrznej pogodzie ograniczył widoczność na pokładzie niemal do zera.

Na statku trudno było wtedy wytrzymać. Strażacy pozakładali maski, a my w znacznie uszczuplonym gronie spotkaliśmy się na nabrzeżu na naradzie, co dalej począć. Muszę przyznać, że kapitan elegant zaimponował mi wówczas i zimna krwią, i stanowczością, na co notabene zupełnie nie wyglądał. W porównaniu z poprzednią tą naradą na stojąco, na tle kłębow czarnego dymu, była krótka i rzeczowa. Rozeszliśmy się z następującymi ustaleniami: statek zostanie przeholowany na Basen Górniczy, a tam ładownie z palącą się mączką zostaną pod kontrolą strażaków wyładowane chwyதாகami na plac. Takie działanie zgodne było z moimi usilnymi staraniami ratowania 2/3 ładunku pozostającego w ładowniach nieobjętych jeszcze pożarem.

Niezdługo przy burcie „Jona” zacumował holownik, który miał przeprowadzić statek na basen. Jego szyper zgłosił się z jakimś papierkiem do podpisu, co z daleka nie wyglądało na znany mi dobrze kwit holowniczy. Kapitan już trzymał w ręku długopis, ale w ostatnim momencie złapałem go za rękę. Tym papierkiem był formularz umowy „No cure, no pay” (nie ma pomocy bez zapłaty) i w wypadku podpisania zamiast holowania byłoby ratownictwo, a koszt przejścia na basen wzrósłby tysiąckrotnie, a może i więcej. Prawdę powiedziawszy, szyper miał prawo tak postąpić, bo na statku usuwano jakąś awarię w maszynowni i silnik główny był unieruchomiony. Ponieważ wiedziałem, że awaria ma być lada moment usunięta, poradziłem kapitanowi, że lepiej będzie zapłacić 100-200 dolarów za przetrzymanie holownika aniżeli holować statek w ramach ratownictwa. Statkowi mechanicy widocznie z sercem zabrali się do roboty i niezdługo, już tylko w asyście holownika, „Jon” przeszedł na Nabrzeże Katowickie. Część strażaków zabrała się razem ze statkiem i cały czas pompowali do ładowni wodę. W czasie przejścia powiał nieco wiatr i przedmuchał dym utrzymujący się na pokładzie i w pomieszczeniach statku.

Po zacumowaniu na Katowickim odbyła się w statkowej mesie kolejna narada, może o nieco bardziej lokalnym charakterze i już nie przy świeczce, ale przy świetle elektrycznym. Tamtejsi portowcy zaczęli wyszukiwać coraz to nowe przeszkody przy wyładunku mączki na plac. Domagali się odgórnych decyzji, jakichś zabezpieczeń na wszelki wypadek, zwolnienia ich na piśmie od odpowiedzialności i jeszcze kilku mniejszych lub większych niedorzeczności. W pewnym momencie nastąpił głośny huk i statek dostał gwałtownego przechyłu na lewą burtę (na moją ocenę w granicach 40-45 stopni). Posypały się nawet gdzieś talerze, przewróciło się krzesło i wówczas w mgnieniu oka cała narada znalazła się na pokładzie, a co szybsi nawet na nabrzeżu. Przyznam się, że sam myślałem, że doszło do jakiegoś wybuchu, a może nawet do przełamania się kadłuba, ale w czołówce ucieczki na pewno mnie nie było.

Okazało się, że pod wpływem nieustannie wlewanej przez strażaków wody statek dostał przechyłu na lewą burtę. W miarę dolewania wody przechył się ciągle powiększał, aż doszło do oparcia się statku o nabrzeże. W pewnym momencie

statek zawisł na cumach i po jakiś czasie cuma dziobowa nie wytrzymała i pękła, a dziób statku wpadł po prostu do wody, kadłub gwałtownie się zakołysał i skończyło się na strachu. Musiało to jednak nieco zmobilizować marudnych portowców, którzy już bez żadnych warunków zakotwiczyli przy statku dźwig bramowy i rozpoczęli wyładunek. Natomiast strażacy przerwali nalewanie i rozpoczęli wypompowywanie wody z ładowni, a w rezultacie stały przechył statku na lewą burzę zaczął się powoli zmniejszać.

Już wydawało się, że wszystko się jakoś uładzi, ale w pewnym momencie dźwigowy przerwał pracę, tłumacząc, że dym z ładowni zasłania mu pole widzenia i nie może chwytakiem trafić do luku. Trzeba było znowu mobilizować strażaków, aby polewali prądownicami występujące w mączce zarzewia ognia. Robili to ze sporym entuzjazmem, ale wtedy przybywało dużo pary wodnej, która podobnie jak dym przeszkadzała dźwigowemu i tak było „da capo” z tym, że „fine” nie było zupełnie widać. Około 20.00 nastąpiła dłuższa przerwa w wyładunku, bo najpierw zmieniali się strażacy, a godzinę później portowcy.

Około północy, gdy nowe ekipy strażyacka i portowa zgrały się, w porozumieniu z kapitanem pojechałem do domu, aby nieco pospać. Ledwo przyłożyłem głowę do poduszki, gdy zadzwonił telefon. Paliła się mączka w ładowni nr 2, w której dotychczas pożar nie został stwierdzony. Zaraz pojechałem na statek, licząc w skrytości, że jak wszystko dobrze pójdzie, to może zdołam się jeszcze nieco przyłożyć w kabinie armatorskiej. Z luksusu niewiele mogłem jednak skorzystać, bo pomijając już taki drobiazg jak pożar mączki, na statku ciągle coś się działo. Rano na szczęście udało mi się dwoma telefonami tak pozalać sprawy na uczelni, że mogłem spokojnie nie pokazywać się tam przez cały dzień.

Z samego rana zjawili się na statku ci sami milicjanci co wczoraj wzmocnieni o jakiegoś cywilnego Sherlocka Holmesa, który chciał koniecznie przesłuchać kapitana. Wiedziałem, że jeżeli kapitan ponownie odmówi, to wręczą mu wezwanie do obowiązkowego stawiennictwa na komisariacie, a jeżeli i to nie poskutkuje, może nawet zostać tam doprowadzony, doradziłem więc, aby przystał na przesłuchanie na miejscu. W ciągnącym się wiele godzin protokolowanym przesłuchaniu pełniłem niewdzięczną rolę tłumacza. Wszystko dlatego, że Sherlock Holmes ubzdurał sobie, że pomiędzy obrabowanym magazynkiem a pożarem mączki istnieje jakiś przyczynowy związek, i robił wszystko, aby to udowodnić. Magazynek wprawdzie przylegał bezpośrednio do ładowni z mączką, ale oddzielała go od niej wodoszczelna stalowa płyta o grubości 12 milimetrów, a osobne wejście z pokładu wykluczało zaproszenie ognia. Koło 13.00 ekipa śledcza poszła na obiad, ale po godzinie powróciła na statek. Napomknąłem, że gdyby policjanci zostali poczęstowani dobrymi papierosami, to może dochodzenie poszłoby szybciej. Kapitan widocznie w lot pojął moją aluzję. Po tym jak Baltona dostarczyła na pokład artykuły wolnocłowe (papierosy i alkohole), a ja udałem się do telefonu na nabrzeżu, gdy na statek wróciłem, milicjantów już nie było i tylko od kapitana dowiedziałem się, że niespodziewanie śledztwo zostało umorzone. Nie muszę dodawać, że w międzyczasie ciągle coś się na statku działo i co pewien czas albo ja, albo kapitan,

albo obaj razem byliśmy wzywani na pokład. Nie będę już zanudzać czytelników detalami, o jakie sprawy wówczas chodziło, ale gdy się na statku paliło, to były sprawy na pewno ważne, niecierpiące zwłoki.

Wieczorem miałem już wszystkiego serdecznie dość i nie bardzo panowałem nad swoim zmęczeniem, zwłaszcza że dzień był wyjątkowo upalny, a że nazajutrz miałem od samego rana wykłady, więc zamiast jechać na noc do domu i przed wykładami być jeszcze raniutko na statku, postanowiłem przespać się w armatorskiej i rano już bezpośrednio pójść na uczelnię. Przed udaniem się na spoczynek zatelefonowałem do domu i dłuższy czas rozmawiałem z Mamą, przepraszając za nieobecność i wyjaśniając zaistniałe okoliczności. Było mi szczególnie przykro, bo biedne Matczysko denerwowało się bardzo, cały czas myśląc, że przy pożarze może mi się coś złego stać. Próbowałem ją uspokajać, ale nie wiem, czy to wiele pomogło. Byłem nadal jej małym synkiem, o którego zawsze należało się niepokoić.

O dziwo, noc minęła nadspodziewanie spokojnie. Zasnęłam chyba jeszcze zanim przyłożyłem głowę do poduszki i spałem jak suseł, mimo że na pokładzie przez ścianę hałasowali strażacy. W tak wygodnym łóżku czy statkowej koi jeszcze nigdy w życiu dotychczas nie spałem. Swoją drogą, gdyby nie niewielka powierzchnia kabiny, to jej standard z powodzeniem konkurował ze standardem co najmniej pięciogwiazdkowego hotelu. Po wzięciu tuszu, rzutu oka na pokład i połknięciu na jednej nodze statkowego śniadania, oczywiście jajecznicy na boczku, wyruszyłem na uczelnię. Byłem w doskonałej formie i czułem, że mógłbym obskoczyć naraz trzy takie pożary. W swoim gabinecie miałem „na wsiakij pożarnyj słuczaj” (jakże to stare rosyjskie powiedzenie – „na wszelki pożarowy przypadek” – było na czasie!) przybory do golenia i czyste koszule. Zdążyłem się jeszcze ogolić, przebrać w mundur i punktualnie o godzinie 8.00 wchodziłem ze studentami na salę.

Po południu prosto z uczelni znalazłem się ponownie na statku. Pożar mączki został opanowany, a co było nadpalone lub zamoczone, znajdowało się już na placu. O 18.00 statek miał wracać na Nabrzeże „Ewa” i tam kontynuować wyładunek już w trybie normalnym. Znowu „na wsiakij pożarnyj słuczaj” skontaktowałem się z portową strażą i poprosiłem, aby na „Ewę” przysłali pod statek wóz bojowy z niezbędnymi akcesoriami. Moje dmuchanie na zimne – nie po raz pierwszy – okazało się prorocze. Po zacumowaniu i otwarciu ładowni, zanim jeszcze weszli do nich dokerzy, zaczęło się dymić z kolejnej, nietkniętej dotychczas pożarem.

W rezultacie dotarłem do domu, gdy już wszyscy przewracali się na drugi bok. Następnego dnia musiałem być od rana na uczelni, a w południe przyjechał zmiennik kapitana eleganta i byłem proszony o uczestniczenie w przekazywaniu statku i wprowadzaniu go w tok spraw ładunkowych. W trakcie rozmów z obu kapitanami poprosiłem o formalne sprecyzowanie zakresu mojej ekspertyzy. Dotychczasowy – „Asysta kapitanowi” – oznaczał równie dobrze wszystko, jak i nic. Ostatecznie uzgodniony zakres brzmiał: „Nadzór nad wyładunkiem mączki rybnej i ustalenie przyczyn i rozmiaru szkód powstałych w wyniku pożaru na statku”. Ponadto obaj kapitanowie prosili, abym możliwie obszernie i w szczegółach opisał wszystko, co się na statku działo. Kapitan elegant bardzo serdecznie mnie żegnał,

długo ściskając moją prawicę. Statki tego armatora jeszcze dwukrotnie zachodziły do Szczecina. Każdorazowo otrzymywałem przez kapitanów serdeczne pozdrowienia od eleganta i zaproszenia do odwiedzenia go w Londynie.

Następnego dnia wyjeżdżała Mama. Biedulka przez cały tydzień nie miała prawie zupełnie ze mnie pociechy. Dlatego po powrocie do domu poczułem się nie tylko jak niepoprawny syn i taka sama głowa rodziny, ale prawie jak przestępca. I gdyby nie wzmianki w codziennej prasie na temat pożaru „Jona” i ciągnący się za mną przykry zapach spalonej mączki, nie wiem, o co mógłbym być posądzany.

Wyładunek statku został zakończony 14 czerwca, czyli trwał ponad dwa tygodnie, ciągnąc się w nieskończoność nie tylko z powodu samego pożaru, który ostatecznie został ugaszony 5 czerwca, lecz jego konsekwencji i innych jeszcze, niezwiązanych z nim bezpośrednio przyczyn, chociażby kilku następujących po sobie dni deszczowych, gdy ze względu na pogodę wyładunek nie był możliwy. Każdego dnia roboczego odwiedzałem statek o różnych porach, ale najwyżej na godzinkę lub dwie. Było zawsze sporo roboty z identyfikacją partii konosamentowych i ustaleniem, czy pomieszenie było wynikiem niewłaściwego matowania, inaczej separacji poszczególnych partii, czy niedbalstwa dokerów. Gdy w rachubę wchodziła segregacja, ktoś musiał pokryć związane z nią koszty, a płacił ten, kto się do pomieszenia przyczynił.

Na końcu opiszę największy problem, który zaistniał w końcowej fazie wyładunku i spowodował przedłużenie prac wyładunkowych o dwa do trzech dni. Wystąpiła sytuacja, z którą nigdy ani wcześniej, ani później się nie spotkałem.

Jak już wspomniałem, strażacy nalali do ładowni sporo wody. Została ona wprawdzie odprowadzona poprzez system zenzowy, ale pozostała zamoczona mączka zarówno w workach, jak i ta rozsypana w trakcie operacji wyładunkowych, wszędzie, gdzie to było możliwe. Po kilku kolejnych upalnych dniach i w wyniku zamoczenia nastąpiły w mączce procesy fermentacyjno-gnilne w ładowniach statku i związany z nimi smród o niesamowitej intensywności. Początkowo dokerom pracującym w ładowniach zapewniono co godzinę 15-minutowe przerwy dla zaczerpnięcia świeżego powietrza. Niewiele to jednak pomogło i trafiały się im ataki wymiotów i bardzo silne bóle głowy. Później wyposażono ich w maski przeciwigazowe i włączono w ładowniach wentylację. Umożliwiało to wprawdzie pobyt w ładowni, ale tempo prac było niesłychanie powolne. Dopiero gdy zainstalowano tam sprowadzone z elewatora dmuchawy do wiania zboża o znacznej wydajności, problem został skutecznie rozwiązany.

Rok, a może dwa lata później przypominam sobie nieco inny, ale równie ekscytujący przypadek. Mianowicie na tym samym nabrzeżu wyładowywano z innego statku irańskie daktyl pastewne w workach. Jak to zwykle bywa, było sporo rozsypów, które z uwagi na konstrukcję nawierzchni nabrzeża były trudne do zebrania. Smrodu wprawdzie nie było, ale z całej okolicy zleciały się zwabione słodczą roje pszczoł, os, szerszeni, much, gzów i tym podobnych. Idąc na statek, musiałem przebyć 25-metrowy odcinek nabrzeża opanowany przez owady. Na wejściu użądliły mnie tylko dwie pszczoły, bolało, ale można było jeszcze wy-

trzymać. W drodze powrotnej poczułem potworny ból od ukąszenia osy albo szerszenia i zrobiło mi się słabo. Ledwie dowlokłem się do taksówki, a noga spuchła mi tak, że myślałem, iż pęknie mi but. Następnego dnia z duszą na ramieniu udałem się ponownie na wspomniany statek. Dopiero wtedy zobaczyłem, że wszyscy tubylcy chodzą nie niepokojeni przez owady wąską koronką nabrzeża od strony wody, przeskakując polery i pierścienie cumownicze i z lekka balansując, tak jakby chodzili po linie. Poszedłem w ich ślady i dotarłem bezpiecznie na statek.

Zakończenie wyładunku „Jona” nie oznaczało bynajmniej końca moich czynności eksperckich. Statek przeszedł bowiem na stocznię remontową w celu usunięcia szkód powstałych w wyniku pożaru. Oczywiście w pracach remontowych nie uczestniczyłem, ale musiałem w atescie wymienić zakres i koszty przeprowadzonych prac i stwierdzić, czy wszystko, co zostało przez stocznię wykonane, miało związek z pożarem.

Rozliczanie i ustalanie wysokości strat w ładunku z rozbiciem na poszczególnych odbiorców i partie zostało zakończone dopiero w ostatnich dniach sierpnia. Zanim to nastąpiło, musiałem kilka dni uczestniczyć w sprawdzaniu stosów kwitów liczeńskich i wagowych, aby oddzielnie dla każdej z siedmiu partii ładunkowych wydzielić mączkę nieuszkodzoną w oryginalnych workach, zmiotki mączki w zapasowych workach, a ponadto mączkę zamoczoną w oryginalnym opakowaniu i mączkę awaryjną luzem.

Niechaj nikogo nie zdziwi fakt, że mimo kilkudniowego pożaru ładunku o zadeklarowanej wadze 5560 ton wyładowano 5630 ton, czyli o 70 ton więcej. Wagę wypalonej mączki uzupełniła z taką nadwyżką woda zaabsorbowana przez ten higroskopijny ładunek, a ile jej się w nim znajdowało, nie sposób było określić.

Dopiero po zakończeniu rozliczeń mogłem przystąpić do sporządzania atestu. Nie spieszyłem się zbyt, toteż jego zredagowanie w języku angielskim zajęło mi dwa dni. Powstały 16-stronicowy elaborat nosił datę 31 sierpnia.

Ekspertyzą na „Jonie” pobiłem wszystkie swoje życiowe rekordy. Trwała ona, oczywiście z przerwami, 94 dni i była najdłuższą, jaką przyszło mi w życiu wykonywać. Przepracowałem w jej trakcie 179 godzin taryfowych, a więc tylko nieco mniej, niż wynosił wówczas miesiąc pracy, licząc tygodniowo po 46 godzin. Był to jednak tylko rekord przy ekspertyzach statkowych, bo „kapciowe” trafiały się dłuższe. Wystawiłem wówczas również rekordowy, jeżeli chodzi o kwotę, rachunek. Nie podam jego wysokości, bo po trzydziestu latach i różnych dewaluacjach i rewaloryzacjach ówczesne wartości nie są już dzisiaj zupełnie komunikatywne. Dlatego ujawnię jedynie, że kwota rachunku przekraczała moje ówczesne miesięczne pobory docenta, ale znowu nie aż tak wiele. Nie były to wcale kokosy, o zarabianie których nas posądzano. Dobrze by było również, gdyby ci posądzający nas zdawali sobie sprawę, ile trudu i wyrzeczeń te kokosy nieraz kosztowały.



SIERPIEŃ '80, GRUDZIEŃ '81 I WCZEŚNIEJ

Początek wydarzeń sierpniowych 1980 roku zastał mnie w Puławach, gdzie na zaproszenie teściów przebywałem z rodziną. W mass mediach były wprawdzie jakieś krótkie wzmianki o „przerwach w pracy” w stoczniach w Gdańsku i Szczecinie, ale poza tym życie toczyło się normalnym peerelowskim trybem. Próbowałem łapać w radiu audycje RWE (Radia Wolna Europa) i Głosu Ameryki, ale zagłuszenie w tamtych stronach było w pełni skuteczne.

23 lub 24 sierpnia wracałem samotnie do Szczecina, aby jeszcze przed powrotem reszty rodziny wytapetować i pomalować pokój dziecka. Zamiast trasy bezpośredniej wybrałem umyślnie trasę z przesiadką w Warszawie przez Gdańsk. Wiedziałem bowiem, że pociąg przez kilkaset metrów będzie przejeżdżał wzdłuż Stoczni Gdańskiej i stąd dobra okazja do przekonania się na własne oczy, co tam się dzieje. Widocznie nie tylko ja jeden byłem zainteresowany sytuacją stoczni, bo, przejeżdżając obok niej, pociąg zwolnił i przedelfował przed nią, ledwo sunąc. Wszyscy pasażerowie przywarli do okien od strony stoczni i zaczęło się z obu stron spontaniczne wymachiwanie rękami oraz pokazywanie sobie palców ułożonych w kształt litery „V”. W stoczni powiewały flagi narodowe i pełno było transparentów z hasłami zaczynającymi się najczęściej od słów „precz” i „żądamy”. Widoczny z dala porządek i entuzjazm stoczniowców nappełnił mnie optymizmem. Pomyślałem, że jeżeli wszystko odbywa się tak jawnie, świadczy to o słabości lub bezradności władzy ludowej, a przynajmniej o jakimś szacunku dla robotniczego protestu, i że może tym razem sprawy się nie rozmydlą i wreszcie dojdzie do jakichś dalej idących przemian. Bardzo mnie to wszystko podekscytowało i mimo zmęczenia do samego Szczecina nie udało mi się już zdrzemnąć.

Wysiadając w Szczecinie, przechodziłem koło grupki stojących na peronie kolejarzy, którzy, pokazując sobie palcami mój bagaż, śmiali się do rozpuku. Tym bagażem był spory, owinięty częściowo papierem koń na biegunach, którego z myślą o podtrzymaniu kawaleryjskich tradycji rodzinnych zakupiłem na puławskim targu dla juniora. Nie zrozumiałem zupełnie kolejarskich komentarzy, że ten (to znaczy ja) będzie miał przynajmniej czym dojechać do domu. Z dworca udałem się na przystanek tramwajowy, ciesząc się, że nikt na przystanku nie czeka i wsiadę bez kłopotu z dość okazałym bagażem. Wyczulony profesjonalnie na rdzę przy sztauerce wyrobów stalowych skierowałem od razu wzrok na szyny tramwajowe –

były zardzewiałe. Zaraz nastąpiło olśnienie – widocznie tramwaje od kilku dni nie kursują, a więc to nie jakieś tam przerwy w pracy, ale poważny ogólny strajk.

Taksówki wprawdzie nie strajkowały, ale długość ogonka czekających na nie pasażerów skłoniła mnie do przydługiego spaceru z koniem na grzbiecie. W domu po kilku telefonach wiedziałem już wszystko. Zapoczątkowany przez stoczną strajk rozszerzał się spontanicznie na inne przedsiębiorstwa, a do powołanego Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego przystąpiła już ich ponad setka.

Następnego dnia uczestniczyłem w zebraniu organizacyjnym uczelnianego komitetu strajkowego przy WSM. Przebiegało ono gość groteskowo, bo zważywszy na okres wakacyjny, w auli było pustawo. Siedzieliśmy długo, w milczeniu oglądając się jeden na drugiego, aż ktoś zabierze głos. Wreszcie wstał urzędujący prorektor i powiedział, że powinniśmy coś robić – zorganizować się. Nikt jednak w dalszym ciągu nie zabierał głosu. Wówczas prorektor ponownie wstał i zapytał, kto zgłasza się na ochotnika do komitetu strajkowego. Po dłuższej chwili zgłosił się starszy wiekiem wykładowca, dzielny oficer z powstania warszawskiego, i nikt więcej. Po raz kolejny wstał prorektor i, pokazując palcem kilku asystentów, kolejno pytał: „A może pan, a może pan?”. Jedni wymawiali się czymś, inni godzili się, zgłosił się jeszcze na ochotnika jeden z uczelnianych kierowników i wreszcie komitet powstał. Uchwalono rezolucję o poparciu strajku i został wybrany delegat do Komitetu Międzyzakładowego.

Widząc, jak nasza uczelniana społeczność utrzymywana jest w ryzach przez PZPR i nie poczuwając się do przynależności do klasy robotniczej, która szczyńskie strajki inicjowała i animowała, postanowiłem nie angażować się w żadne sprawy strajkowe. Miałem zresztą na głowie remont mieszkania. Jak się za chwilę okaże, było to jednak niezupełnie możliwe.

Właśnie wchodziłem na drabinę z pierwszym brytem posmarowanej klejem tapety, gdy zadzwonił do mnie dyrektor Stencel z firmy Shipcontrol – będącej, jak już wspominałem, moim głównym zleceniodawcą.



Dowiedziałem się, że ma dla mnie pilne zlecenie na ekspertyzę o bardzo delikatnej naturze, którą jakoby tylko ja mogę wykonać, i zależy mu bardzo, abym zaraz jechał do portu.

Delikatność sprawy polegała na tym, że trwający już od ponad tygodnia strajk unieruchomił w porcie kilka statków, którym do wyładunku pozostały zaledwie niewielkie końcówki towarów. Były to peżetemowska „Kopalnia Siemianowice” i reprezentowany przez Morską Agencję statek bandery RFN „Ruhrland”, oba z końcówkami ładunku mączki sojowej (pasza) luzem. Obaj armatorzy naciskali portowy komitet strajkowy o wyrażenie zgody na dokończenie wyładunku z uwagi na jakoby rosnące zagrożenie samozapłonu mączki i już z góry obciążyli komitet odpowiedzialnością za wszelkie konsekwencje, gdyby do pożaru doszło. Według rozeznania komitetu żadnego zagrożenia samozapłonu nie było, a naciski armatorów zostały potraktowane jako próba łamania strajku. Dlatego sprawa miała charakter wybitnie precedensowy i oparła się aż o dyrektora Urzędu Morskiego, który jako odpowiedzialny za bezpieczeństwo portu polecił stronom z urzędu powołanie niezależnego eksperta. Jeżeli ekspert stwierdzi, że zagrożenie istnieje, wówczas dyrektor miał wydać polecenie natychmiastowego wyładunku, a gdyby komitet w dalszym ciągu odmawiał, to mączkę miało wyładować wojsko.

„Wysłałem na oba statki eksperta strażaka najbardziej powołanego do tematu ekspertyzy. Na bramie przy Basenie Górniczym pikieta strajkujących zatrzymała go, pytając, czy jest członkiem partii. Nie skłamał, potwierdził, więc go wyprosil, komentując, że członek PZPR robi to, co mu partia każe, i nie może być niezależny. Mam teraz wielki kłopot – ciągnął dalej dyrektor Stencel – jedyny bezpartyjny strażak jest na urlopie. Ratuj pan, panie Kochanowski, przecież dla pana taka ekspertyza to małe piwo, da pan sobie na pewno radę. Pańską kandydaturę poparł już PŻM i Morska, a Portowy Komitet Strajkowy (w którego składzie było dwóch moich studentów z eksploatacji portów) stwierdził nawet, że wybór Kochanowskiego to strzał w dziesiątkę”. Cóż miałem robić, zszedłem z drabiny i pojechałem na Basen Górniczy, jako że oba statki cumowały przy Nabrzeżu Katowickim.

Jadąc do portu, nie bez satysfakcji pomyślałem, że bezpartyjni zaczynają być w cenie. Bodajże w maju wezwał mnie rektor Aleksander Walczak i, wręczając stosowną pisemną nominację, powiedział: „Jutro i pojutrze będziesz rządził uczelnią”. Całe ścisłe kierownictwo uczelni wyjeżdżało na jakieś ważne dwudniowe szkolenie czy zgrupowanie partyjne do Pogorzelcy, więc miałem zrozumieć, dlaczego ten zaszczyt przypadł właśnie mnie. Istotnie, poczynając od Jego Magnificencji, poprzez trzech prorektorów, dyrektora administracyjnego, jego zastępcę i dwóch dziekanów, a kończąc na czterech prodziekanach, byłem w tym gronie jedynym bezpartyjnym. Mój kierowniczy autorytet znacznie podbudował chwilę później telefon z rektoratu, że pan rektor przekazał, iż klucz od szafki (z płynną reprezentacją) znajduje się w razie czego u sekretarki.

Bramą prowadzącą na Basen Górniczy zamiast straży portowej zarządzili strajkujący portowcy, którzy oczywiście nie chcieli mnie wpuścić. Powiedziałem, kim jestem i w jakim celu przybyłem, ale i to nic nie pomogło. Wówczas poradziłem,

żeby ktoś zatelefonował do komitetu strajkowego. Po pewnym czasie wpuszczono mnie za bramę, ale musiałem jeszcze czekać na dwuosobową asystę przedstawicieli komitetu, którzy cały czas mieli mi towarzyszyć. Zapaliłem fajkę i spokojnie czekałem. Obserwując kilkunastoosobową pikietę przy bramie, zauważyłem, że część jej jest pod widocznym wpływem alkoholu. Brylował zwłaszcza jakiś wyjątkowo gardłujący facet. Podszedł on do mnie i powiedział: „Widziałem cię kiedyś na placu Żołnierza” (siedziba KW PZPR). Odpowiedziałem, że nie przypominam sobie, abym z nim pił brudzia, natomiast pamiętam, że widziałem go wchodzącego do UB na Małopolskiej. Sytuacja stawała się coraz bardziej nieprzyjemna, bowiem gardłujący zapytał, czy potrafię się przeżegnać. Na szczęście któryś z kolesiów stojących z boku rzucił: „Czego się czepiasz? Ślepy jesteś, nie widzisz, że nosi medalik”. Gardłujący nie dawał jednak za wygraną i, tarmosząc się z powstrzymującymi go kolesiami, koniecznie chciał mnie zrewidować pod pretekstem, że koło portu kręci się teraz wielu sabotażystów i nie wiadomo, co się może wydarzyć. Na rewizję nie mogłem się zgodzić, byłem bez teczki, marynarki, jedynie w koszulce, a pod pachą, jak zwykle, miałem rękawice robocze, a w nich ukryty termometr, tak żeby się nie stłukł. Rewizja byłaby więc absurdem, ale pikietę podzieliła się na przeciwników i zwolenników rewizji i nie wiem, do czego by doszło, gdyby nie pojawienie się eskorty. Ucieszyłem się, bo w jej składzie był znany mi dobrze dysponent, do tego mój wieczorowy student z eksploatacji portów, i zaraz ruszyliśmy na statek.

Najpierw trafiliśmy na „Kopalnię Siemianowice”. W biurze pokładowym przyjął nas jakiś nieznany mi, mało rozgarnięty i do tego jeszcze zaspany młokos – oficer służbowy. Przedstawiłem siebie i asystę, wręczając wizytówkę i wyjaśniając cel mojego przybycia. Młokos wkurzył mnie na samym wstępie, bo sam rozsiadł się za biurkiem, a w biurze było tylko jeszcze jedno krzesło. W tonie rozkazującym poleciłem zorganizowanie jeszcze dwóch krzeseł dla asysty, a sam zażądałem udostępnienia dziennika okrętowego i dziennika pomiaru temperatur w ładowniach. Krzesła dla eskorty znalazły się, ale młokos zawyrokował, że bez zgody kapitana dzienników mi nie udostępni, i zapytał, kto w ogóle upoważnił mnie do ekspertyzy. Ledwo powstrzymałem się od wyjścia z siebie i stanięcia obok i spokojnie, ale stanowczo oświadczyłem, że jeżeli w ciągu trzech minut dzienniki nie znajdą na stole, to dzwonię do dyrektora naczelnego PŻM Ryszarda Kargera z meldunkiem, że oficer służbowy utrudnia mi przeprowadzenie pilnej ekspertyzy. Najwidoczniej groźba poskutkowała, bo młokos, widząc, że to nie przelewki, zaczął się trochę szybciej poruszać. Zaraz też wyszło szydło z worka – mimo włączenia systemu pomiarowo-alarmowego zapisy w dzienniku temperatur w ładowniach nie były prowadzone.

Zeszliśmy kolejno do trzech ładowni, w których znajdowały się pozostałości mączki. Zabrałem młokosa i poleciłem notowanie odczytów mojego termometru. W pierwszej z ładowni, nad którą zamknięcia lukowe były uchylone, mimo popołudniowego upału temperatura była jeszcze do zniesienia, w dwóch pozostałych, dopiero co otwartych, było jak w łaźni rzymskiej. Przeprowadziłem kilkakrotne

pomiary temperatury mączki i z satysfakcją stwierdziłem, że nigdzie nie były one wyższe od temperatury otoczenia, czyli samozagrzanie nie miało miejsca.

Wyszliśmy na pokład, ociekając potem. Zażądałem wody mineralnej, a że jej Baltona jeszcze jakoby nie dostarczyła, kazałem podać trzy kawy. Czekać na kawę, napisałem krótką instrukcję dla statku odnośnie do postępowania z pozostałą mączką oraz protokół z komisyjnych pomiarów temperatur, który wszyscy podpisali. Fakt otrzymania instrukcji, naszej bytności na statku oraz mój telefon kontaktowy poleciłem wpisać młokosowi do dziennika okrętowego i po wypiciu kawy przeszliśmy na zacumowanego nieco dalej „Ruhrlanda”. Zamiast pożegnania powiedziałem młokosowi, że dobrze się stało, iż nie udało mu się doprowadzić do samozagrzania mączki (zamknięte naглуcho luki dwóch ładowni), bo w przeciwnym wypadku to byłby sabotaż i poszedłby siedzieć.

Na „Ruhrlandzie” poczuliśmy się jak na zupełnie innej planecie. Gościnnie kapitan posadził nas wygodnie w swoim salonie i, nie pytając, potraktował dobrze schłodzonymi soft drinkami oraz zaprosił za pół godziny na statkową kolację. Przedstawiłem się, wręczając wizytówkę i wyjaśniając, kim są moi towarzysze. Kapitan bardzo zdziwił się ich obecnością i zapytał czy „delegates” (delegaci) są uzbrojeni. Wyjaśniłem, że nie są, ale komitet strajkowy wybrał dwóch najmocniejszych, bo istotnie obaj byli wyjątkowo zwalistymi osobnikami. Gdy im to przetłumaczyłem, śmialiśmy się wszyscy serdecznie. Pogratulowałem kapitanowi dobrego humoru pomimo strajkowego przestoju, a ten odrzekł, że przeżył już tyle portowych strajków, że każdy następny nie robi na nim najmniejszego wrażenia. Dodał jeszcze, że jego załoga bardzo sobie strajk chwali, bo na szczęście polskie dziewczyny w Redzie, Neptunie i Bajce nie strajkują. Po tym relaksującym wstępie przeszliśmy do spraw służbowych. Podobnie jak kapitan, statek był również w latach, ale trzeba przyznać, że był wzorowo zadbany. Zdalnego odczytu temperatur w ładowniach nie było i załoga robiła pomiary podobnie jak ja, „na piechotę”. Wzrostu temperatury mączki nie stwierdzono. Mimo tych uspokajających informacji zeszliśmy do wszystkich ładowni z mączką i wykonałem po kilka pomiarów temperatury, które potwierdziły kapitańskie relacje. Ponieważ na tym statku było znacznie więcej mączki niż na „Kopalni”, rozważyliśmy jeszcze ewentualność przeszuflowania ładunku przez załogę, odkładając sprawę do następnego dnia. Podziękowaliśmy za drinki, wymówiliśmy się od statkowej kolacji i po pożegnaniu z kapitanem i eskortą wracałem do domu z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku. Po drodze przypomniałem sobie, że obiecałem jeszcze wpaść do PŻM w celu zrelacjonowania, co się w porcie działo.

Zastałem część dyrekcji i całą wierchuszkę POP (Podstawowa Organizacja Partyjna) przy brydżu. Zamiast powitania zapytałem, czy kierownictwo największego armatora w Europie jest na statkowym „stand by” czy w pogotowiu strajkowym. Ktoś odpowiedział, że na ostrym dyżurze. Istotnie, na stoliku obok stała w odwodzie stosowna bateria butelek, wielki półmisek z kanapkami i jeszcze coś. Zanim zdołałem zrelacjonować sytuację w porcie, główny „pop” (sekretarz POP) zapytał: „No to co, kiedy zaczynamy wyładunek »Kopalni«?”. Odpowiedziałem, że nie

zaczynamy i nie zaczniemy, póki nie skończy się strajk. Na to główny „pop”: „To po co tam was wysyłaliśmy?”. I tu po raz trzeci w ciągu tego samego dnia wkurzyłem się. Odpowiedziałem, że posyłać to on może swoich towarzyszy z POP, ale nie mnie, i zaraz przypomniałem, że towarzysza eksperta to klasa robotnicza nie wpuściła do portu, ja natomiast jestem ekspertem samorządnym i niezależnym i od PZPR, i Komitetu Strajkowego ZPSŚ. Chciałem jeszcze powiedzieć, że jak ktoś odzywa się do mnie per „wy”, to zaraz dostaję alergii. Wstyd mi, ale zabrakło mi wówczas na to odwagi.

Ponownie sytuacja zrobiła się niemiła i dopiero któryś z dyrektorów, chcąc ją rozładować, zaproponował wypicie toastu „za zgodę narodową”. Byłem samochodem i toastu nie wypilem.

Następnego dnia już nie niepokoiony przez pikietujących i bez komitetowej eskorty odwiedziłem oba statki i z satysfakcją stwierdziłem, że mączka żadnych tendencji do samozagrzewania nie przejawia i leży sobie spokojnie w ładowniach, oczekując cierpliwie na zakończenie strajku. Na „Kopalni” zastałem kapitana. Okazało się, że znaliśmy się dobrze z czasów, kiedy byłem głównym sztauerem. Zdziwił się bardzo alarmem poczynionym przez armatora. Opowiadał, że woził już mączkę kilkakrotnie i na temat jej właściwości rozmawiał dużo z przedstawicielami wielkich silosów z Baton Rouge nad Missisipi, przez które przechodzi rocznie wiele milionów ton tego ładunku, i utrzymywał, że jest ona absolutnie bezpieczna. Dodał, że wzmianki w literaturze o niebezpiecznych właściwościach dotyczą innych krajów, gdzie bywa ona albo niedotłoczona, albo niewysezonowana. Skomentowałem to stwierdzeniem, że dmuchanie na zimne jest wprawdzie niepraktyczne i nudne, ale ja mam smutne doświadczenia z mączkami, na przykład rybnymi, przy których pełnych pieczęci rządowych atestów gwarantujących spełnienie norm wytłoczenia i wysezonowania – gdyby nie gramatura papieru – używałbym jedynie w trakcie wizyt w WC. Podsumowując, życzyłem kapitanowi, aby się kiedyś nie sparzył na zimnym.

Zanim się rozstaliśmy, napomknąłem jeszcze, co myślę o młokosie, czyli – nie pamiętam już – drugim lub trzecim oficerze pokładowym. Okazało się, że młokos, jakkolwiek jest służbowo osobnikiem zupełnie niereformowalnym, to równocześnie jest statkowym „popem”, stąd pewne kłopoty z pozbyciem się go. Podobno jednak sprawa jest już na dobrej drodze i pod pretekstem przesunięcia go na „lepsz” statek ma być niedługo załatwiona.

Ostatni raz byłem na obu statkach w dniu podpisania porozumienia pomiędzy reprezentowaną przez Mariana Jurczyka „Solidarnością” i członkiem KC PZPR Kazimierzem Barcikowskim, upoważnionym negocjatorem strony rządowej. Następnego dnia o 6.00 rano port wznawiał przeładunki.

Muszę przyznać, że poczynając od drugiego dnia, jeździłem na Basen Górniczy znacznie chętniej niż normalnie i przebywałem tam znacznie dłużej, niż wymagały tego moje czynności służbowe. Skłoniło mnie do tego wędkarskie eldorado, które deus ex machina tam się objawiło. Nabrzeże Katowickie do samego pirsu obłożone było przez przeobrażonych w wędkarzy dokerów oraz ich asystę. Wspania-

le brały piękne i bardzo tłuste, może nieco zbyt ościste, ale nadzwyczaj smaczne certy i niewielkie, najwyżej półkilogramowe karpiki lustrzane, a więc szlachetne. Przyczyną pojawienia się dosłownie ławic rybnych była mączka sojowa, widocznie przez nie uwielbiana. Przy wyładunku chwytakami wysypywało się jej sporo do kanału, a ryby, nie mam pojęcia, czym wiedzione, ścigały na ucztę, niektóre z daleka – karpiki aż z ciepłych wód spadowych poniżej elektrowni Dolna Odra, do której z Katowickiego było co najmniej dziesięć kilometrów. Przyglądałem się tym łowom może nie godzinami, ale dość długo. Bardzo to mnie relaksowało. Dopiero gdy przypominało mi się tapetowanie, niezbyt chętnie wracałem do domu. Może gdyby nie domowy remont, „zszedłbym na ziemię” i przestroił swoje spinningi na połów na robaczka, czyli na technologie wędkarskie praktykowane prawie pół wieku temu, w dzieciństwie, na kępskich jeziorkach.

W trakcie następnych piętnastu miesięcy, czyli do grudnia 1981 roku, obroty portowe zaczęły stopniowo, ale systematycznie spadać. Przełożyło się to ewidentnie na liczbę przeprowadzanych przeze mnie ekspertyz. W tym okresie miałem ich zaledwie dziesięć, a więc o 2/3 mniej niż w identycznym okresie poprzednim.

7 grudnia 1981 roku otrzymałem zlecenie na niezbyt skomplikowany nadzór sztauerski na motorowcu „Cieplisce Zdrój”. Przerwany z przeróżnych powodów załadunek drobnicy ciągnął się w nieskończoność. To brakowało robocizny, bo trzeba było kończyć inny, pilniejszy statek, a to znów brakowało części ładunku, a gdy nadszedł do portu, to dla odmiany nie była jeszcze gotowa jego dokumentacja. Przez dwa dni padał deszcz i nie można było otwierać ładowni, i tak w kółko. Nie tylko w porcie wyczuwalny był jakiś niepokój i rozprężenie. Wszyscy liczyli, że trwający w Gdańsku ogólnopolski zjazd „Solidarności” przyczyni się do szybszej stabilizacji stosunków. W piątek 11 grudnia upływał termin rozkładowego wyjścia statku z portu, nie był jednak dotrzymany, bo nie został ukończony załadunek. W sobotę prawie przez cały dzień padał śnieg z deszczem i ponownie statek nie mógł wyjść z portu, dlatego została zaplanowana praca niedzielna. Byłem wściekły, bo niekończące się wyjazdy do portu dezorganizowały mi zupełnie pracę na uczelni. Do tego miałem spore zaległości, a zbliżający się tydzień zapowiadał się jeszcze gorzej.

13 grudnia z samego rana, widząc niezbyt pewną pogodę, zatelefonowałem na nabrzeże, aby upewnić się, czy statek ładuje. W słuchawce było jednak głucho. Pomyślałem, że to znów jakaś awaria albo po prostu telefon się „zawiesił” i trzeba go tylko sprawdzić. Nie chciałem jednak budzić rodziny, ubrałem się i około 8.00 wyjechałem do portu. Przez bramę na Łasztowni nie udało mi się przejechać, bo od strony wewnętrznej blokował ją jakiś samochód. Zaparkowałem obok bramy i wszedłem przejściem dla pieszych. Zamiast strażnika zatrzymał mnie zmarznięty żołnierz z pepeszą i w hełmie. Pomyślałem sobie, że to na pewno jakieś manewry, i podałem wojakowi przepustkę. Ten zaś, nie patrząc wcale na nią, powiedział: „Nie przejdzie pan, port jest zamknięty”. Nie wiem, po co, ale zacząłem tłumaczyć się wojakowi, kto jestem i w jakim celu muszę być w porcie. Byłem wściekły, bo on mnie w ogóle nie słuchał. Wreszcie napatoczył się jakiś również uhełmiony

oficer i, nie czekając na mnie, powiedział: „Panie, od północy obowiązuje stan wojenny, jedź pan do domu”. Zatkło mnie, nie wiedziałem, co robić. Dopiero, gdy oficer powtórzył: „Człowieku, jedź do domu, tylko bez paniki” – człowiekowi dotarło dopiero do świadomości, że do portu nie wjedzie, wsiadł do samochodu i pojechał do domu.

Jadąc, czułem pustkę głowie, na szczęście przyczepiły mi się do świadomości słowa „tylko bez paniki”. Gdzie ja to już słyszałem? Po chwili coś mi zaskoczyło w szarych komórkach i przypomniałem sobie niedawny dwudniowy kurs TOPL, na którym szkolono, jak postępować na wypadek wybuchu atomowego, i który obowiązkowo musiałem zaliczyć. Zapamiętałem, że prawie cały dzień przerabialiśmy maskę przeciwgazową, identyczną, jaką przerabiałem 30 lat temu ze swoimi rekrutami. Trzeba jeszcze dodać, że maska była wzoru „36” albo „38” i najbardziej nadawała się do muzeum militariów z minionych wojen. Z całego kursu najbardziej utkwiły mi w pamięci pożegnalne słowa prowadzącego kurs, wesołego pułkownika, który powiedział: „Kurs kursem, a ja prywatnie radzę państwu, aby w przypadku wybuchu atomowego udać się spokojnie w kierunku najbliższego cmentarza, tylko bez paniki”. Na bardzo krótko zrobiło mi się wesoło, ale już po chwili skarciłem się za jakieś makabryczne skojarzenia.

Zajęcie przez wojsko i milicję Stoczni Szczecińskiej, wówczas jeszcze imienia dobrego komunisty Adolfa Warskiego, odbywało się prawie na naszych oczach, bo-
daj w tym samym dniu co tragedia w Kopalni Wujek. O zmroku zaczęła w szyku bojowym zajeżdżać pod stocznnię długa kolumna polskich czołgów, które natychmiast zajmowały wokół niej stanowiska bojowe. Mieszkaliśmy nie dalej jak 500 metrów od stoczni, a kolumny defilowały prawie pod naszymi oknami. Doliczyłem się 135 czołgów, później zrobiło się zupełnie ciemno i straciłem rachubę, ale było ich z pewnością znacznie więcej. Po czołgach pojawiło się kilka bud z milicją lub z ZOMO, a między nimi kilka wołg i innych eleganckich samochodów zachodnich marek. Gdy się wszystko uciszyło, przed samą godziną policyjną obszedłem blok i starałem się rozeznaczyć, co się pod stocznnią dzieje. Widać było niewiele, czołgi otoczyły chyba wiankiem bramy i tereny przystoczniowe i tylko na placyku przed stoczniowym przedszkolem, stała spora grupa dość głośno zachowujących się osób i zalatywał zapach dobrej czarnej kawy i dym na pewno nie z krajowych papierosów. Sadzę, że mógł to być sztab polowy stoczniowej operacji.

Tymczasem stoczniowe głośniki nadawały ciągle jakieś patriotyczne wystąpienia. Znając determinację szczecińskich stoczniowców, obawiałem się, że zaraz dojdzie do krwawej jatki i bezsensownego rozlewu bratniej krwi. Moje obawy potęgowało jeszcze to, co widziałem, będąc za dnia na spacerze z juniorem. Otóż główna brama stoczniowa zatarasowana była od wewnątrz platformą, na której były metalowe beczki z widocznym aż nadto czerwonym napisem „dynamit”. Znając się nieco na „rozrywkach”, wiedziałem, że jeżeli dojdzie do wybuchu tej „rozrywkowej” barykady, to szyby w naszym domu są bez szans. Nie chciałem o tym mówić rodzinie i nieco uchyliłem tylko niektóre okna, a że na dworze było kilka stopni mrozu, żona zaraz je pozamykała. Skąd mogłem przypuszczać, że to

tylko kawał stoczniowców, równie dobrze mógł to być właśnie dynamit. Nawet wyimaginowałem sobie, że cała akcja rozpocznie się właśnie od wybuchu, i dlatego go oczekiwałem.

Ciągle otwieraliśmy okno, aby lepiej słyszeć, co się w stoczni dzieje. Chyba jeszcze przed 23.00 rozległ się potworny huk zapalanych naraz setek silników czołgowych. Przez ten huk słyszać było z głośników niezbyt składny śpiew „Jeszcze Polska nie zginęła”, „Międzynarodówki” i jakieś pieśni kościelnej. Odgłosy te jednak stopniowo milkły. Zaczęliśmy odmawiać „Pod Twoją obronę” i modlitwę za zmarłych. Później nastąpił jakiś głośny łomot, zapewne forsowanych bram, gwar licznych głosów oraz jakieś niezrozumiałe nawoływania przez megafony. Stopniowo jednak wszystko się wyciszało. Koło północy w kierunku miasta zaczęły przemykać się pojedyncze postacie stoczniowców, a po pewnym czasie cały ich tłum. Do kilku idących w pobliżu naszych bloków zaczęliśmy wołać: „Mówcie, co się stało”. Machali tylko z rezygnacją rękoma i szli dalej. Wreszcie któryś ze stoczniowców przystanął i załamującym się głosem zawołał: „Koniec z »Solidarnością« – jeszcze rozmawiają z komitetem strajkowym, ale budy milicyjne już czekają w pogotowiu”. Uświadomiliśmy sobie tragedię stoczniowców, ale dzięki Bogu wszystko odbyło się bez rozlewu krwi.

Następnego dnia, po powrocie z uczelni i zjedzeniu obiadu, udałem się na zakupy szybko niknącego z pólek pożywienia; zajęło mi to wiele czasu, bo żeby cokolwiek kupić, musiałem wstępować do wielu sklepów. Sklepy były zamykane na godzinę przed godziną policyjną, więc w domu byłem około 19.30. Zastałem wystraszone dzieci i teścia, który przyjechał do nas w odwiedziny. Okazało się, że przed chwilą było u nas w domu trzech smutnych panów i, nic nie mówiąc, zabrali gdzieś żonę. Podobno pokazywali jakieś legitymacje. Nie miałem wątpliwości, gdzie żona została zabrana, bo podobnych przypadków pośród znajomych lub znajomych znajomych było więcej. Zacząłem intensywnie myśleć, co tu dalej począć, kogo się radzić i gdzie szukać. „Rozmowy kontrolowane” wykluczały omawianie sprawy telefonicznie, a godzina policyjna kontakty bezpośrednie. Wobec tego wszelkie działania należało odłożyć do jutra. Na szczęście koło północy podekscytowana żona wróciła do domu. Przez kilka godzin była przesłuchiwana przez zmieniających się esbeków. Tematem przesłuchania była petycja do władz o zwolnienie aresztowanego w tymże dniu przewodniczącego NSZZ „Solidarność” przy PKZ (Pracownie Konserwacji Zabytków), gdzie żona wówczas pracowała. Pikanterii zatrzymaniu dodaje to, że żona zredagowała petycję i była w trakcie zbierania podpisów pod nią, ale petycja nie wyszła jeszcze z przedsiębiorstwa, bo nie wszyscy ją podpisali. Można było więc pogratulować esbecji wspaniałej organizacji i sprawności działania systemu donosicielskiego.

Na uczelni zostały ogłoszone aż do ferii dni rektorskie, dlatego było pusto i spokojnie. Niemniej dziekani i prodziekani musieli w godzinach 16.00-8.00 pełnić w gabinecie rektora, nie bardzo wiem, po co, dyżury i co kilka godzin meldować jakiemuś sztabowi, że nic się nie dzieje. Krótko po „zdobyciu” stoczni taki dyżur przypadł mnie. Obejmując go, zastałem jeszcze w gabinecie rektora Alek-

sandra Walczaka. Powiedział, że czekał, bo ma do mnie sprawę nie na telefon. Dowiedziałem się, że wie o palącej się wczoraj wieczorem w oknie naszego domu świecy, i dodał: „Powiedziałem ci, żebyś wiedział, a ty już zrobisz, co uznasz za stosowne”. Podziękowałem i mocno uścisnęliśmy sobie prawice.

Był to chyba drugi dzień palenia świec w intencji poległych w Kopalni Wujek górników i innych ofiar stanu wojennego. Nie wiem nawet, kto dał takie hasło, ale stojące naprzeciw nas bloki przy ulicy 1 Maja, zamieszkane głównie przez stoczniovców, jarzyły się dosłownie jak bożonarodzeniowe choinki. A swoją drogą po raz drugi musiałem podziwiać sprawność systemu donosicielskiego. Jednego dnia postawiliśmy w oknie zapaloną świeczkę, a na drugi dzień wiedział już o niej mój rektor. Nie jestem zarozumiały i dlatego nie sadzę, abym ja jeden był pod takim superekspresowo działającym esbeckim podglądem.

Wracam do nieukończonych sztauerskiej ekspertyzy na statku „Cieplisce Zdrój”. Każdego dnia rano wydzwaniałem do portu z pytaniem, kiedy zostaną wznowione przeładunki. Początkowo nikt nic nie wiedział, później przebąkiwano, że dopiero po świętach. Ostatecznie 21 grudnia, czyli po ponadtygodniowej przerwie, w ciągu dwóch godzin doładowano kilkanaście brakujących ton i statek niezwłocznie wyszedł w morze. Powrócił z rejsu z załogą pomniejszoną o kilka osób, które najwidoczniej „wybrały wolność”.

W tytule rozdziału za miesiącami powstania „Solidarności” i ogłoszenia stanu wojennego dopisałem słowa „i wcześniej”, dlatego że na Wybrzeżu, zarówno zachodnim, jak i wschodnim, był wcześniej krwawy grudzień '70 i jego już bezkrwawy ciąg dalszy w styczniu 1971 roku, który po wypadkach poznańskich (1956) i radomskich (1976) był największym i najkrwawiej stłumionym zrywem społecznym w Polsce Ludowej. Wówczas strajkowały głównie stocznie, natomiast jeżeli chodzi o porty, to nawet nie bardzo sobie przypominam, czy przeładunki zostały wstrzymane. W każdym razie w trakcie rozruchów nie miałem w porcie żadnej ekspertyzy i na ten temat nie mam nic do odnotowania. Byłem natomiast mimowolnym świadkiem jakiejś części tego, co się wówczas w Szczecinie działo. Od tamtych dni upłynęło już 35 lat. Wspomina się je wprawdzie z okazji rocznic, ale coraz mniej. Wyrośli już pokolenie, które nic z tamtych dni nie pamięta albo po prostu urodziło się już później i o tym, co się w grudniu '70 działo, nie wie nic albo bardzo niewiele, natomiast świadkowie coraz liczniej wymierają, zabierając do grobów to, czego się już nie da odtworzyć. Z tych względów postanowiłem swoje wspomnienia z wypadków grudnia '70 przelać tu na papier.

O tym, co się działo w stoczniach w Gdańsku i w Gdyni, wiedzieliśmy za pośrednictwem RWE i BBC, bo zagłuszanie nie było u nas jeszcze tak skuteczne, ponadto dysponowałem w domu dobrym, wysoce selektywnym radioodbiornikiem produkcji NRD. Natomiast o tym, że coś się będzie działo w stoczniach szczecińskich 16 grudnia, dzień wcześniej ćwierkały wszystkie wróble w mieście.

W tym dniu w godzinach południowych w gabinecie dziekana uczestniczyłem w radzie wydziału. Okna gabinetu wychodziły na Wały Chrobrego. W pewnym momencie panie z dziekanatu zawołały, byśmy zobaczyli, co się na Wałach dzieje.

Zaraz wszyscy przywarli do okien. Od strony stoczni całą szerokość jezdni zajmowała zbliżająca się kolumna z transparentami i flagami narodowymi, natomiast na wysokości WSM stała potrójna albo poczwórna tyraliera milicjantów w hełmach i z bronią gotową do strzału. Myśleliśmy, że to zapowiadana delegacja stoczniowców z petycją do I sekretarza KW PZPR Walaszka. Na kilkadziesiąt metrów przed milicyjną tyralierą kolumna poszła w rozsypkę i cały tłum, biegnąc, wdarł się na Wały i uszedł w kierunku parku Żeromskiego.

W gmachu uczelni wszystkie drzwi wejściowe zostały zamknięte na klucz, a przy nich stanęły posterunki w składzie: oficer studium wojskowego i jeden z wykładowców. Równocześnie rektor ogłosił zakaz opuszczania budynku i polecił kontynuowanie zajęć programowych. Dodam, że w tym czasie WSM nie posiadała jeszcze akademików i wszyscy studenci, z wyjątkiem mieszkańców Szczecina, zamieszkiwali w gmachu uczelni. Dokończyliśmy radę wydziału i byłem wolny, bowiem dopiero po południu miałem mieć konsultacje z dyplomantami. Wprawdzie nikt z uczelni nie wychodził, ale była pora obiadowa i z miasta przybywali ciągle korzystający z uczelnianej stołówki z różnymi hiobowymi wiadomościami: a to, że gmach KW PZPR pali się i obstawiony jest ze wszystkich stron czołgami, a to, że przy stoczniowej bramie była strzelanina i wielu ludzi zginęło, a później, że atakowane jest więzienie i płoną milicyjne gmachy przy Małopolskiej, czyli niespełna 200 metrów od uczelni. Istotnie, wyczuwalny w naszym gmachu i widoczny za oknami dym, oraz odgłosy wybuchów lub strzałów w pełni te niesamowite wieści potwierdzały. Zdążyłem jeszcze zadzwonić do domu, aby moje dziewczynki nigdzie nie wychodziły oraz że prawdopodobnie będę musiał pozostać na uczelni dłużej.

Mając jeszcze nieco wolnego czasu, z okien Wydziału Mechanicznego obserwowałem, jak demonstranci spychają Małopolską z Wałów Chrobrego wóz strażacki, który zapewne uczestniczył w gaszeniu milicyjnych gmachów. Później, już z okna swojego gabinetu wychodzącego na ulicę Zygmunta Starego, widziałem, jak jedni demonstranci wyciągają z zatrzymanego samochodu osobowego wystraszonego kierowcę, a drudzy wylewają najpierw do miednicy, później do wiaderek paliwo. Przechylony nadmiernie samochód przewrócił się na bok, demonstranci pozostawili go i pobiegli z wiaderkami w górę Małopolskiej.

Przerwałem obserwacje, bo weszli już moi dyplomanci. Usadziłem ich umyślnie tyłem do okna, aby nie rozpraszały ich malownicze widoki, i przystąpiliśmy do zajęć. W pewnym momencie zobaczyłem na ścianie odbłask jak gdyby zachodzącego słońca. Coś mi się nie zgadzało, przecież słońce nigdy dotąd do mojego gabinetu nie dochodziło, ponadto odbłask jak gdyby lekko drgał. Wychyliłem się nieco i spostrzegłem, że pali się widoczny z mojego okna narożnik gmachu związków zawodowych. Wiedziałem już, komu i do czego potrzebne było paliwo z leżącego jeszcze na ulicy samochodu. Ponieważ dyplomanci zaczęli się coraz bardziej nerwowo kręcić, obiecałem, że ich niedługo zwolnię. Okazało się to zbyt szybkie, bowiem zadzwonił telefon, że kolacja będzie o godzinę przyspieszona i należy niezwłocznie zakończyć wszelkie zajęcia ze studentami. Zaraz udałem się

do zaprzyjaźnionego prorektora Szczęsnego Pawłowskiego, żeby się czegoś dowiedzieć. Podobno rektor połączył się przez UKF z jakimś kryzysowym sztabem i dowiedział się, że sytuacja została już opanowana. Od 20.00 ma obowiązywać godzina policyjna, w związku z tym należy zwolnić pracowników, aby na czas wrócili do domów. Dowiedziałem się również, że decyzją sekretarza POP partyjni pozostają na noc w uczelni i będą pełnić dyżury, natomiast pozostali mogą wracać z obowiązkiem stawienia się w pracy jutro o 8.00 lub pozostać na noc w gmachu uczelni.

Po tym wszystkim bardzo niepokoiłem się, co się dzieje w domu, zwłaszcza że telefony przestały już działać. Przebrałem się w mundur i nałożyłem mundurową czapkę z myślą, że w takim stroju chyba będzie łatwiej poruszać się po zbuntowanym mieście. Za chwilę naocznie przekonałem się, w jakim stopniu sytuacja została opanowana.

Komunikacja miejska już nie działała, więc kierując się zwykłą ludzką ciekawością, postanowiłem iść Małopolską przez plac Żołnierza i plac Lotników, a następnie Jagiellońską do Wojska Polskiego i dalej na Pogodno. Okazało to się jednak niezupełnie wykonalne.

Widok, jaki przedstawiała Małopolska przy zapadającym zmroku, przypominał jakiś epizod z filmów batalistycznych albo katastroficznych. Gdy szło się pod górę, z lewej strony dopalały się partery i pierwsze piętra gmachów związków zawodowych i komendy miejskiej MO. Kłęby dymu i płomienie widoczne były z dala również przy położonej dalej z prawej strony komendzie wojewódzkiej MO. Doszedłem do Henryka Pobożnego i zatrzymałem się przed gmachem PŻM, aby zorientować się w sytuacji. Przed komendą miejską stała w nieładzie spora grupa milicjantów w hełmach i z bronią gotową do strzału. Dalej na całej szerokości Małopolskiej i placu przed komendą wojewódzką kłębił się jakiś rozkrzyczany tłum, w którym widać też było mundury milicyjne i wojskowe. Odniosłem wrażenie, że szturmowany jest gmach komendy i zaraz nastąpi interwencja wspomnianej grupy milicyjnej. Na Henryka Pobożnego, poczynając od Małopolskiej w stronę parku Żeromskiego, stał kordon żołnierzy w polówkach i z bronią na pasach oraz dwa albo trzy skoty.

Przyznam, że mój entuzjazm do wybranej trasy i bezpośredniego oglądania wydarzeń znacznie ostygł i nawet nosiłem się z zamiarem powrotu na uczelnię, którą przed chwilą opuszczałem, jak do oazy spokoju. Od dymu lub gazu zaczęły łzawić mi oczy. Zauważyłem, że obok mnie zatrzymała się grupka oficerów MO również w hełmach i z pistoletami w kaburach u boku. Nie wiem, co mnie do tego skłoniło, ale podszedłem do najbliższego, zaszutowałem, i zapytałem, czy dołmam przejść w kierunku placu Żołnierza. Oficer odsalutował mi, ale odpowiedzi nie usłyszałem, podszedłem zupełnie blisko i powtórzyłem pytanie. Spojrzałem na twarz oficera i zobaczyłem, że ściśnięta chyba zbyt mocno paskiem hełmu broda trzęsie się, a zęby ewidentnie szczekają. Rzuciłem tylko okiem na dystynkcje i już wiedziałem, że od tego majora to ja się na pewno niczego nie dowiem. Zadziałał wówczas mój partyzancki instynkt, że przecież najbezpieczniej jest zawsze w le-

sie. Wprawdzie lasu nigdzie w pobliżu nie było, ale do parku Żeromskiego było niespełna dwieście metrów. Nie niepokojony przez żołnierzy wraz z kilku innymi osobami znalazłem się po chwili na skraju parku. Panowała tam cisza i spokój, tak jak gdyby w mieście nic się nie działo. Nie mogąc sobie odmówić przyjemności zobaczenia spalonego gmachu KW PZPR, idąc wzdłuż kordonu wojskowego, doszedłem do skrzyżowania Małopolskiej z Matejki i już zamierzałem skręcić w kierunku placu Żołnierza, ale wojacy w sposób grzeczny, acz stanowczy zawrócili mnie, mówiąc, że nie można, bo tam „jest tumult”. Zrezygnowany udałem się w kierunku placu Lotników.

Mieszczący się przy placu Pewex miał powybijane szyby, a na chodniku poniewierało się sporo pustych opakowań po jakichś zagranicznych towarach. Pilnowało go kilku żołnierzy pod bronią. Przyspieszyłem kroku, bo było zupełnie pusto i chciałem oddalić się od miejsca, gdzie mógłbym być posądzony o udział w rabunku. U wylotu Jagiellońskiej było też kilka rozbitych sklepów, które personel właśnie zabezpieczał. Wszystkie inne sklepy były pozamykane. Na Jagiellońskiej i dalej panował już znaczny ruch, widać było, że ludzie spieszą się, aby przed godziną policyjną zdążyć do domów.

W pewnym momencie od strony gmachów MO dał się słyszeć głośny wybuch, a po nim nastąpiła dosyć gęsta strzelanina. Skręciłem w Wojska Polskiego i gdy byłem na wysokości Pałacu Młodzieży, minęło mnie na sygnałach kilka przepełnionych karetek pogotowia i innych samochodów pędzących z dużą szybkością w kierunku szpitala przy Unii Lubelskiej. Nie miałem wątpliwości, że ten pośpiech to rezultat niedawnej strzelaniny.

Było już zupełnie ciemno, gdy doszedłem do domu. W naszej okolicy była cisza i spokój, tylko gdzieś z dala słychać było pojedyncze strzały. W domu podawali akurat przez radio komunikat o wprowadzeniu godziny policyjnej. W wiadomościach radiowych i dzienniku telewizyjnym nie było nawet słówka o tym, co się w mieście dzieje. Jedynie radio w wiadomościach lokalnych podało lakoniczny komunikat oraz jakiś apel czy odezwę, ale ja tego nie słyszałem.

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH „MEA”

Okrągły Stół i przemiany społeczno-gospodarcze, które po nim nastąpiły, nie powstrzymały pogłębiającego się od początku lat osiemdziesiątych kryzysu gospodarki morskiej. Dotknął on w tym samym stopniu rybołówstwo, żeglugę, porty i przemysł stoczniowy.

Idąc codziennie do pracy na uczelnię, z wysokości Wałów Chrobrego obserwowałem, ile statków, dokładniej, ile ich kominów i masztów, wystawało z portowego horyzontu. Ze smutkiem stwierdzałem, że było ich coraz mniej, nieraz w zasięgu wzroku dwa, najwyżej trzy. Obserwowałem również rzędy stojących przy nabrzeżach dźwigów. Najczęściej stały równo, jak wojsko na zbiórce, rzadko który wyłamywał się z szyku, czyli pracował. W sezonie letnim coraz mniej smukło-pękatych wodorotków obsługujących przewozy pasażerskie do Świnoujścia cumowało przy Nabrzeżu Kapitańskim, a jeszcze niedawno jaki tu był ruch i gwar.

Gdy we wczesnych latach dziewięćdziesiątych zacząłem sobie latem fundować rejsy statkami linii europejskich Euroafriki, miałem już bardzo skromny wybór, bo z kilkunastu linii czynnych za moich rządów zostało już zaledwie kilka. Na tle tętniących życiem portów zachodnich przytłaczała mnie po prostu pustka portu świnoujskiego. Bodajże w 1991 roku, gdy płynąłem statkiem do Hamburga, nie było w nim żadnego statku, podobnie zresztą jak i w drodze powrotnej. Jedynie na terminalu promowym PŻB (Polska Żegluga Bałtycka) coś się działo, bo właśnie odpływał jeden z naszych promów – nasz, ale już pod obcą banderą.

Pływałem między innymi dlatego, że przestałem już liczyć na jakiegokolwiek zlecenia, których z roku na rok było coraz mniej, zaledwie po kilka rocznie. Nie dawały żadnych wyników prowadzone we własnym zakresie poczynania akwizycyjne. Nie dość, że pula zleceń zmniejszyła się proporcjonalnie do spadku obrotów portowych, zwłaszcza zleceń ogólnych obrotów drobnicowych, to pojawił się symptom bardzo niepokojący nas, ekspertów – mianowicie zaczęli działać u nas w porcie eksperci z Zachodu.

Sam miałem możliwość się o tym przekonać. Otóż przez port szczeciński przechodziło wówczas sporo stali koncernu Voest Alpina z przeznaczeniem dla dalekowschodniego przemysłu okrętowego. Dwukrotnie robiłem „Preloading survey” tej stali i dwukrotnie spotykałem na statkach niemieckiego, zresztą zupełnie sympatycznego surveyora nadzorującego z ramienia koncernu załadunek tejże stali. Był bardzo komunikatywny, więc go zapytałem, ile mu płać za godzinę. Odpowiedział, nie wymieniając cyfr, że płać mu ryczałt, dobowe diety, zwrot kosztów hotelowych i biletów lotniczych. Bardzo ogólnie licząc, kosztował on swojego zleceniodawcę dziesięciokrotnie więcej od eksperta polskiego, gdyby jemu ten nadzór zlecił. Nie miałem wątpliwości, że na Zachodzie potrafią się liczyć z każdym centem, jednak zachodniemu koncernowi z jakichś względów to się musiało opłacać.

W 1990 roku może nie zbankrutowała, ale przestała istnieć, bo ją zlikwidowano, Polska Izba Handlu Zagranicznego. Posiadała status instytucji wyższej użyteczności publicznej i podlegała resortowi handlu zagranicznego. Cieszyła się dużym uznaniem i zaufaniem zagranicznych kontrahentów. Utrzymywała rozległe kontakty z podobnymi zachodnimi instytucjami, organizowała targi i wystawy, promowała naszą gospodarkę za granicą i, co istotne, mądrze zarządzała ekspertami. Wszyscy polscy eksperci – włącznie z nami, ekspertami obrotu portowo-morskiego – byli ekspertami PIHZ i na formularzach PIHZ, będących drukami ściślego zarachowania, pisali swoje atesty.

Na miejsce zlikwidowanej PIHZ powstała wprawdzie Krajowa Izba Gospodarcza i podporządkowane jej regionalne izby gospodarcze, ale wszystkie razem wzięte wyrzekły się ekspertów. I tak pewnego pięknego dnia staliśmy się podobni do wojaków bez Sztabu Generalnego i Ministerstwa Obrony Narodowej. Nie miał już kto nas mianować, awansować, ale również i dyscyplinować,

Akurat przez kilka ostatnich lat byłem członkiem komisji do spraw ekspertów przy Oddziale Morskim PIHZ w Szczecinie. Bardzo solidnie analizowaliśmy wnioski kandydatów na ekspertów, odrzucając część z uwagi na przecenione kwalifikacje lub odsyłając delikwentów do uzupełnienia o jeszcze kilka lat praktyki we wnioskowanej specjalności. Pełniliśmy również jako komisja, na szczęście bardzo rzadko, rolę eksperckiej żandarmerii i bez skrupułów odbieraliśmy uprawnienia tym, którzy popełniali brzemienne w skutkach błędy lub zaniedbania.

Niestety decydenci, którzy PIHZ zlikwidowali, nie dbali zupełnie o to, co się stanie ze sprawami, którym Izba dotychczas patronowała. Powstała pustka i bezhołowie, na którego rezultaty nie trzeba było długo czekać. Nie wiem, skąd przyszło mi na myśl akurat takie słowo, ale wydaje mi się, że bardzo pasowało do istniejącego stanu rzeczy.

Ni stąd, ni zowąd pojawili się w porcie ludzie z pięknymi wizytówkami „sworn surveyorów” (ekspertów zaprzysiężonych), których nikt nie mianował, a tym bardziej nie zaprzysiężał. Mieli sporą siłę przebicia, bo byli tańsi od nas i promowani przez powstałe deus ex machina firmy agencyjne. Najistotniejsze jednak było to, że dopóki sztydło nie wyszło z worka, „zaprzysiężeni” eksperci, o których mowa, pisali w atestach tylko to, na czym zleciodawcom zależało. Wystarczyło ujawnienie jednego-dwóch takich przypadków, a już w kręgach zainteresowanych diabli wzięli dobrą dotychczas w środowiskach zagranicznych opinię o polskich ekspertach. A przecież nie kto inny jak my, eksperci PIHZ, przez długie peerelowskie dziesięciolecia na tę dobrą opinię w pocie czoła zapracowaliśmy.

Przypomniało mi się, jak przed laty w Sztokholmie spotkałem się z powtarzanym przy libacjach zamiast szwedzkiego „Skool” (odpowiednik naszego „chlusniem, bo uśniem” itp.) hasła „Never more Centromor” (nigdy więcej z Centromorem). Centromor, który był polską centralą handlu zagranicznego pośredniczącą przy zakupie, sprzedaży i kontraktacji budów lub remontów statków w stoczniach, musiał widocznie narazić się szwedzkim kontrahentom i stąd to składnie rymujące się powiedzonko. Ugryzłem się w język, bo niechcący wymówiłem rymujące się

podobnie powiedzonko „Never more polish surveyor” (nigdy więcej z polskim ekspertem).

Spotykając się tu i tam z kolegami ekspertami, byliśmy zbulwersowani istniejącym stanem rzeczy i w dyskusjach zgodni, że z tym wszystkim, co się na naszym podwórku dzieje, trzeba koniecznie coś zrobić, zaprowadzić jakiś porządek, bo w przeciwnym razie będziemy mogli odłożyć nasze eksperckie uprawnienia ad acta i niezadługo lepiej już nie przyznawać się do tego, że kiedykolwiek byliśmy ekspertami. Utyskujących było wielu, ale dopiero doświadczony ekspert sztauer-ski, długoletni kapitan żeglugi wielkiej Anatol Mąkoboński zorganizował w 1993 roku kilka jeszcze koleżeńskich spotkań grupy ekspertów byłej PIHZ, a później stał się głównym organizatorem i animatorem działalności Stowarzyszenia Ekspertów Morskich – Maritime Experts Association Szczecin Poland, skąd wywodzi się skrótowa nazwa Stowarzyszenia – „MEA”.

Znałem Tolka dobrze z PŻM jako jednego z najsprawniejszych kapitanów i przez pewien czas przewodniczącego rady zakładowej PŻM z prawdziwego zdarzenia. Przechodząc do pracy w szkolnictwie morskim – wówczas jeszcze do PSM, Państwowej Szkoły Morskiej – ustąpiłem Tolkowi swego „stołka” głównego sztauera. Miałem do niego pełne zaufanie, a że sprawy ekspertów leżały mi bardzo może nie tyle na sercu, co na kieszeni i wątrobie, na stare lata postanowiłem zaangażować się w powstawanie i późniejszą działalność Stowarzyszenia.

W zebraniu założycielskim, które odbyło się 24 lutego 1994 roku, uczestniczyło dwadzieścia osób, głównie ekspertów byłej PIHZ. Tolek został wybrany na prezesa, a ja na sekretarza Stowarzyszenia. W lipcu odbyło się walne zebranie, w którym uczestniczyło już czterdzieści sześć osób. Zebranie zatwierdziło skład pięcioosobowego zarządu, w tym nas obu, i nakreśliło ogólną wizję naszej działalności. Zostały powołane komisja rewizyjna, sąd koleżeński, komisja kwalifikacyjno-programowa oraz kilka zespołów problemowych. Zatem w kategoriach kawalerskich ruszyliśmy „z kopyta”.

Ogrom działań przygotowawczych i prac organizacyjnych spadł praktycznie biorąc na nas obu. Tolek zabrał się do załatwiania różnych REGON-ów, NIP-ów i wielu innych spraw urzędowo-prawnych oraz do nawiązywania kontaktów z mediami, władzami i przedsiębiorstwami gospodarki morskiej. Ja natomiast wziąłem się do naszego statutu, którego wersja tymczasowa bazowała na statucie Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Było w niej wiele morza, ale za to mało konkretów przydatnych ekspertom. Równolegle zabrałem się do szybkiego stworzenia pliku różnych regulaminów, bez których działalność Stowarzyszenia nie była możliwa. Były to regulaminy zarządu, ustanawiania ekspertów, działalności ekspertów oraz pozostałych organów statutowych. Wszystkie te dokumenty musiały być nie tylko sensownie zredagowane, ale przede wszystkim precyzyjnie skorelowane. Tymczasem z prawem, na szczęście tylko na studiach, byłem zupełnie na bakier, a na przykład prawo administracyjne zmogłem dopiero na etapie egzaminu komisyjnego. Do tego dochodziła obszerna jak przy każdym starcie korespondencja i cią-

gnące się godzinami posiedzenia zarządu, które musiałem mozolnie protokołować i później na czysto redagować. Więc nie było mi lekko.

Również nie próżnował Tolek. Poprzez przyznawanie zaszczytnego członkostwa honorowego, jakie zwalniało z obowiązku uiszczania składek członkowskich, skaperował przychylną wszystkich prominentnych w mieście i województwie dygnitarzy, poczynając od prezydenta i wojewody, a kończąc na prezesach i dyrektorach zainteresowanych urzędów i przedsiębiorstw. Nie zapomniał również o nestorze szczecińskich ekspertów sztauerów nieodżałowanym Romanie Wilczku, który zmarł w 2004 roku. Równie sprawnie pozatwiał liczne formalności związane z powstaniem i istnieniem Stowarzyszenia, mimo że było to najeżone różnymi przeszkodami. Idąc dalej, postarał się o piękne listowniki, formularze atestów „MEA” w kilku wersjach, legitymacje eksperta, przepustki portowe i nie wiem już, kiedy miał na to czas, ale opracował jeszcze taryfę wynagrodzeń ekspertów „MEA”. Kiedy patrzyłem wówczas na jego działania na rzecz Stowarzyszenia, przypominało mi się zasłyszane gdzieś powiedzenie: „Sprawy trudne do załatwienia załatwiam od ręki, sprawy niemożliwe do załatwienia zabierają mi nieco czasu”.

Na roczne zebranie w lipcu 1995 roku mieliśmy już wszystko gotowe i co istotne, może bez okłasków, ale również i bez zastrzeżeń, wszystko to, co przygotowaliśmy, zostało przegłosowane i zatwierdzone. Wszedł wreszcie w życie poprawiony statut, którego węzłowe postanowienia mówiły o integracji środowiska ekspertów, eliminacji bylejakości, niekompetencji i przypadkowości, ugruntowaniu etosu i autorytetu eksperta i zapewnieniu najwyższego standardu świadczonych usług. Ze spraw bardziej konkretnych statut regulował powoływanie nowych ekspertów i kontrolę ich działalności w ramach Stowarzyszenia.

W działaniach bieżących i perspektywicznych założono akcję zawierania umów o współpracę z najważniejszymi przedsiębiorstwami gospodarki morskiej. Pozytskane w ten sposób zlecenia miały umożliwić powołanie Biura Obsługi Ekspertów, a zatem uruchomienie przewidzianej w statucie działalności gospodarczej. Zarząd został również zobowiązany do usankcjonowania działalności Stowarzyszenia na szczeblu kompetentnego resortu gospodarczego, bez czego wszelkie nasze działania na polu porządkowania spraw ekspertów nie miały szans powodzenia.

Z zadowoleniem zostały odnotowane informacje prasowe o powstaniu i działaniach Stowarzyszenia, daleko idące oświadczenia członków honorowych o ich poparciu oraz podjęte już wstępne działania marketingowe.

W rok 1996 wchodziliśmy już skonsolidowani organizacyjnie i umocowani formalnie. Było już nas blisko 70 w zróżnicowanych specjalnościach, w tym kilku z konkurującego od lat ze Szczecinem o prymat Wybrzeża Wschodniego. Było to zasługą nie tylko sprawnej działalności komisji kwalifikacyjno-programowej, ale w głównej mierze działalności akwizycyjnej Tolka.

Zaczęły się jednak przed Stowarzyszeniem piętrzyć różne nieprzewidziane przeszkody. Nie znaleźliśmy żadnego odzewu, chociażby poparcia, ze strony Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. Odnieśliśmy wrażenie, że dla de-

cydentów z tego resortu rola ekspertów obrotu portowo-morskiego była niezrozumiała albo wręcz obca. Fiaskiem zakończyły się rozmowy na temat zawarcia umowy o współpracę z naszym potencjalnie największym zleceniodawcą – Polską Żeglugą Morską. To właśnie pochodzące od niego zlecenia miały zapewnić start do działalności gospodarczej Stowarzyszenia i uruchomienie Biura Obsługi Ekspertów. Miało ono prowadzić akwizycję i przyjmowanie zleceń oraz ich dystrybucję między poszczególnych ekspertów. Miało również sprzedawać formularze atestów i gromadzić ich kopie dla celów wewnętrznej merytorycznej i formalnej kontroli. Założyliśmy, że działalność biura będzie się odbywać na zasadzie non profit, a koszty jego utrzymania pokryją niewielkie prowizje pobierane od rachunków ekspertów.

Nie ulega wątpliwości, że ciągły napływ kandydatów i szybki wzrost liczby ekspertów na liście podyktowany był nadzieją, że Stowarzyszenie odpowiednio zadba i zapewni im intratne zlecenia. Dlatego gdy koncepcja uruchomienia biura może jeszcze nie upadła, ale w czasie bardzo się oddaliła, nastąpił najpierw bojkot w uiszczaniu składek, a później powolny, ale systematyczny odpływ członków. Zgodnie ze statutem po roku nieusprawiedliwionego zalegania ze zresztą niewygórowanymi składkami winni kwalifikowali się do skreślenia nie tylko z listy członków, ale równocześnie z listy ekspertów Stowarzyszenia i w tym momencie tracili eksperckie uprawnienia.

Inaczej interpretowała to jednak część zawiedzionych i skreślonych z listy członków, którzy uważali, że jeżeli raz już ktoś uznał ich kwalifikacje za wystarczające i przyznał im uprawnienia, to są one ważnie aż do samej śmierci. Utwierdzała ich w tym legitymacja Stowarzyszenia, która w odróżnieniu od legitymacji służbowych, szkolnych i innych nie podlegała okresowemu przedłużaniu. Pisaliśmy do delikwentów, że zostali skreśleni, ekspertami już nie są i mają obowiązek zwrotu legitymacji, a oni wrzucali nasze pismo do kosza, a w porcie wyciągali legitymację eksperta Stowarzyszenia i pokazywali ją przy wykonywaniu ekspertyz. Mogliśmy to nasze niedopatrzenie z legitymacjami naprawić, powiedzmy sobie, ogłoszeniem w prasie, że ktoś nadane przez nas uprawnienia już utracił, ale przy ogólnym „hulaj dusza bez kontusza” w sprawach ekspertów, poza naszymi kosztami, w praktyce niewiele by to pomogło. Dwóch albo trzech takich dysydentów działa od lat na terenie portu szczecińskiego i jakoby zupełnie nieźle im się powodzi. Na obecnym etapie jako Stowarzyszenie możemy im najwyżej pokiwać palcem w bucie. Nasi legalni członkowie, nieświadomi realiów, w których przyszło nam działać, mają być może do nas o to żal.

W kolejnych latach Stowarzyszenie traciło coraz bardziej rozpęd. Na zebrania roczne i walne stawiało się coraz mniej członków i były kłopoty z kwalifikowanym quorum, a w związku z tym z podejmowaniem uchwał. W 1999 roku musieliśmy znacznie odchudzić liczebność statutowych organów Stowarzyszenia nastawionych na szybki rozwój – po prostu nie było ich kim obsadzać. Uporządkowana została również lista członków, pozostało 30 „wiernych”, ale zupełnie nieaktywnych osób.

W nowy wiek i tysiąclecie Stowarzyszenie weszło w stan marazmu i braku perspektyw.

Nie pamiętam już, kto pierwszy z grona naszych ekspertów przedstawił koncepcję uzyskania dla Stowarzyszenia certyfikatu zarządzania jakością ISO 9001-2000 (International Standardization Organization – Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna). W każdym razie w perspektywie niedalekiego wstąpienia Polski do Unii Europejskiej jego uzyskanie oznaczałoby automatycznie formalne podniesienie jakości naszych usług na poziom europejski, a że Stowarzyszenie występowałoby z takim wyróżnieniem jako jedyne, od 1 maja 2004 roku nasi eksperci powinni być rozchwytywani.

Mniej więcej w tym samym czasie, gdy zachłystywaliśmy się perspektywami certyfikacji, wracałem pociągiem z Warszawy. Na jakimś bezludziu, w odległości niespełna kilometra od torów, zauważyłem w krzakach taką może trochę lepszą i większą budę, a nad nią widoczny z daleka i lśniący świeżą farbą napis „Certyfikat ISO-9001”. Zaraz też pomyślałem, że jeśli ta buda – zapewne jakaś mieszalnia pasz czy coś w tym rodzaju – uzyskała certyfikację jakości, z łatwością uzyska ją również Stowarzyszenie. Okazało się to jednak wcale nie takie proste. Wymogi ISO związane z uzyskaniem certyfikacji były bowiem pomyślane dla przedsiębiorstw, które coś produkują, a przeobrażenie ekspertyz na produkcję wymagało sporej ekwilibrystyki.

Chyba ze dwa lata, po rozlicznych naradach i konsultacjach, staraliśmy się wtłoczyć działalność Stowarzyszenia w system jakości i muszę przyznać, że byliśmy już prawie na finiszu. Mawia się, że jak nie wiadomo, o co chodzi, to znaczy, że chodzi o pieniądze. My ten etap „niewiadomości” mieliśmy już za sobą i nie mieliśmy wątpliwości, że na osiągnięcie finału potrzebne są pieniądze na audyt, czyli sprawdzenie, czy Stowarzyszenie spełnia wymogi. Mieliśmy być audytowani przez słynny brytyjski Lloyd’s Register of Shipping, ale audytorom nie dość, że trzeba było zapłacić, to jeszcze należało pokazać im biuro, a w nim atrybuty związane z jakością. Tymczasem Stowarzyszenie miało gościnny adres: Wały Chrobrego 1, czyli Akademii Morskiej, natomiast biuro mieściło się częściowo w szeregowcu Tolka, a częściowo w moim zabytkowym dębowym kufrze. Oczywiście biuro można było w każdej chwili uruchomić, ale według ostrożnej kalkulacji, wraz z kosztami audytu i z uwzględnieniem stanu kasy Stowarzyszenia, niezbędna była jeszcze „zrzutka” członków w granicach tysiąca złotych na głowę. Niestety, zadeklarowało się zaledwie kilku chętnych, a że nie znalazł się bogaty sponsor, mimo znacznego nakładu wykonanych już prac sprawa certyfikacji wzięła w łeb.

W chwili gdy to piszę, Stowarzyszenie znajduje się już właściwie w stanie agonalnym. Tym, którzy tyle wysiłków włożyli w jego powstanie i jedenastoletnie istnienie, a wśród nich i mnie, brakuje odwagi do podjęcia decyzji odnośnie do tego, co w medycynie nazywa się odłączeniem od aparatury.



Jedno z pierwszych zebrań Zarządu, od lewej (tyłem) kpt ż.w. Anatol Makobocki, Autor, Mgr Roman Siemianowski i kpt ż.w. Z Ziółkowski.

PROTOKOŁ

Z zebrania założycielskiego Stowarzyszenia Ekspertów Morskich - Maritime Experts Association "MEA" jakie odbyło się dnia 23-go lutego 1994r. w godz. 17.00 - 19.30 w Sali Tradycji Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie przy Wałach Crobrego nr. 1

Uczestnicy zebrania w/g listy obecności - 18 osób

Zebranie zagaikł występujący w roli gospodarza Rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie Prof. dr Aleksander Walczak kpt ż.w. Powitał on zebranych i w krótkim wystąpieniu wyjaśnił, że celem zebrania jest powołanie Stowarzyszenia Ekspertów Morskich oraz jakie przyczyny się na to złożyły. Następnie przedstawił on grupę inicjatywną w osobach: A. Mąkoboeki, A. Kryżan, M. Buczkowski, J. Kochanowski i A. Walczak która podjęła, rozwinęła i wypracowała koncepcję powołania Stowarzyszenia a następnie jego działalności. Grupa opracowała projekt statutu Stowarzyszenia który został dostarczony zebranym. Zorganizowała ona zebranie założycielskie oraz wytypowała i zaprosiła osoby potencjalnie zainteresowane i reprezentujące różne dziedziny gospodarki portowo-morskiej. Na przewodzącego zebrania A. Walczak zaproponował kpt ż.w. Anatola Mąkobockiego. Zebrani jednogłośnie zaakceptowali tą kandydaturę.

Po krótkim powitaniu i zagajeniu Przewodniczący przedstawił następujący porządek dzienny:

1. Zagajenie /Przewodniczący/
2. Referat wprowadzający /J.Kochanowski/
3. Omówienie statutu Stowarzyszenia /A. Kryżan/ a następnie dyskusja i przyjęcie projektu statutu.
4. Wybory do władz i ukonstytuowanie się Zarządu Stowarzyszenia
5. Ustalenie wysokości wpisowego i składek
6. Wolne wnioski

Na protokolanta Przewodniczący zaproponował J. Kochanowskiego. Zebrani jednogłośnie przyjęli porządek dzienny i zaakceptowali osobę protokolanta.

ad 2. J. Kochanowski naświetlił problematykę działalności ekspertów w ujęciu historycznym stwierdzając, że ustrój PRL zlikwidował cieszący się wielkim autorytetem zawód eksperta w obrocie portowo-morskim. Do 1990r. sprawy ekspertów pozostawały w kompetencji Polskiej Izby Handlu Zagranicznego która praktycznie ograniczyła się do ustanawiania nowych ekspertów i sprzedaży blankietów atestów.

Po zakończeniu głosowania Przewodniczący zarządził 15-minutową przerwę a wybrani udali się do sąsiedniego pomieszczenia celem ukonstytuowania Zarządu.

Po przerwie Przewodniczący wznowił obrady prosząc A. Walczaka o podanie składu ukonstytuowanego Zarządu Stowarzyszenia. A. Walczak powiadomił zebranych, że Zarząd ukonstytuował się w składzie:

Prezes A. Mąkobocki

V-Prezesa Zygmunt Ziółkowski, Ryszard Ochwat

Skarbnik Roman Siemianowski

Sekretarz Jan Kochanowski

Członkowie Zarządu Aleksander Walczak, Andrzej Kryżan.

ad 5. Przewodniczący zaproponował ustalenie wysokości wpisowego na zł. 1.000.000,- oraz składek na zł. 50.000,- miesięcznie. W braku innych propozycji przegłosowano jednogłośnie propozycję Przewodniczącego ustalając wysokość wpisowego i stawki miesięcznej w zaproponowanej wysokości.

ad. 6 W wolnych wnioskach zabrał głos Przewodniczący proponując aby wybranemu Zarządowi przyznać uprawnienia Komitetu Założycielskiego i równocześnie upoważnić do występowania wobec odnośnych władz przy załatwianiu formalności związanych z zarejestrowaniem i formalnym uruchomieniem działalności Stowarzyszenia. Zebrani jednogłośnie przychyłili się do tej propozycji. Idąc dalej Przewodniczący zaproponował aby wszyscy uczestnicy dzisiejszego zebrania zostali automatycznie uznani jako członkowie Stowarzyszenia w momencie jego zarejestrowania. Zebrani przychyłili się również jednogłośnie do tej propozycji. Następnie głos zabrał Z. Buczyński apelując aby zebrani wpłacali składki za kilka miesięcy z góry. Wiąże się to z wysokimi kosztami rejestracji Stowarzyszenia. F. Miedziński jako skarbnik Klubu Kapitanów zaoferował Stowarzyszeniu pomoc finansową w formie krótkoterminowej pożyczki. A. Walczak wystąpił z wnioskiem o zamknięcie obrad. Przewodniczący zamknął obrady informując, że wybrany Zarząd podejmie niezwłocznie czynności związane z rejestracją Stowarzyszenia a po załatwieniu tej formalności przewidziane jest zwołanie walnego zebrania. Po czym Przewodniczący pożegnał zebranych.-

Protokołował J. Kochanowski

Szczecin dn. 25.2.1994r.



Po piętnastu latach – otwarte zebranie Zarządu, autor za stołem prezydialnym



Stół prezydialny otwartego zebrania Zarządu, od lewej kpt ż.w. Edward Nastalczyk, prezes Związku Literatów Polskich Oddziału w Szczecinie, kpt.ż.w. Józef Gawłowicz, Prezes Stowarzyszenia kpt ż.w. Andrzej Kryżan i Autor.



Po oby stronach stołu zasiedli dawni szefowie, współpracownicy, przyjaciele i członkowie MEA. Strona lewa stołu : kpt ż.w. Franciszek Miedziński, kpt.ż.w. Jerzy Kabaciński, Prof.dr.hab. Zofia Józwiak,kpt.ż.w.,prof. Aleksander Walczak i kpt.ż.w. Krzysztof Pleskacz



Strona prawa stołu:kpt.ż.w. Andrzej Huza,kpt.ż.w.Andrzej Fiderkiewicz, kpt.ż.w.. Jan Průffer,Dr Wojciech Milke wieloletni dyrektor Uniafrica, przyjaciel autora i Prezes Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej Wiktor Czapp.



Autor wraz z zięciem i wnuczką na wycieczce w Kielu, w tle holownik (nomen-omen) Stettin



Z córką i wnuczką, w tle marzenie młodości – fregata na której nie dane mu było popłynąć.

ZAKOŃCZENIE

Gdy zabrałem się do pisania zakończenia do „Sztauera z lubelskiej wioski”, junior, czyli mój syn Mikołaj, zapytał, czy chcę mieć jego nową wizytówkę. Powiedziałem „Dawaj!” i z satysfakcją stwierdziłem, że pod imieniem i nazwiskiem widniał na niej napis „General Manager”. Zostałem w ten sposób powiadomiony o jego awansie zawodowym w branży może nie najbliższej memu sercu, ale przy obecnych bardzo trudnych startach zawodowych młodzieży wychodzę z założenia, że dobry jest każdy zawód, który zapewnia byt i który się lubi.

Równocześnie uświadomiłem sobie, że w jakimś sensie poniosłem życiową porażkę, bo nie zdołałem zarazić juniora morskim bakcylem i doprowadzić do tego, aby zawodowo poszedł w ślady ojca i korzystał z jego doświadczeń. Jeszcze gdy był smarkaczem, zabierałem go nad Drawę i na jeziora. Wpadł raz z pomostu do wody, nabawił się przeziębienia i pierwsze wędkarskie kroki solidnie odchorował. Później nie wykazywał już zbytniego entuzjazmu do tego rodzaju wypraw. Rok czy dwa lata później zapisałem go, żeby mu było rażniej, wraz z kolegą na zimowy kurs żeglarski w Pałacu Młodzieży, ale widząc, jak obu dziesięciolatkom kurs nie leży, nie nalegałem, aby go kontynuowali. Miałem bowiem wobec swoich dzieci taką prywatną życiową zasadę: „Nic na siłę”.

Nie poszły również w ślady swojego ojca Małgosia i Dorotka – córki z pierwszego małżeństwa zarażane od dzieciństwa morskim bakcylem. Pomijam już tradycyjne wczasy nad morzem w ośrodku PŻM w Pogorzelcy, ale rokrocznie na zaproszenie dziadków z Sopotu płynęły ze Szczecina do Gdyni zwykłym statkiem handlowym, a później również statkiem wracały. Obie uczestniczyły we wspaniałych ponadmiesięcznych oceanicznych rejsach, w które zabierała je moja pierwsza żona pełniąca funkcję lekarza okrętowego na statkach PŻM. Obu pannom morze leżało do tego stopnia, że Małgosia była już zdecydowana na podjęcie studiów w Wyższej Szkole Morskiej. Sprawa się wprowadzie jakoś rozmydliła, ale gdy rok później, kontynuując tradycje po matce, studiowała już medycynę w Rabacie (Maroko) i mogła wybierać przyjazd do Szczecina samolotem przez Warszawę lub statkiem z Casablanki przez Gdańsk, wybrała zimową podróż statkiem.

Więc nie będzie w rodzinie kontynuacji zawodowych tradycji portowo-morskich po ojcu. Szkoda! W ustabilizowanych społeczeństwach, niekoniecznie krajów wysoko rozwiniętych, takie nieraz długotrwałe kontynuacje rodzinnych tradycji zawodowych występują, są mile widziane i społecznie szanowane. Biorąc jednak pod uwagę ogólną zapaść polskiej gospodarki morskiej na przełomie XX i XXI wieku, może warto przytoczyć znane przysłowie: „Nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło”. Na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia wielu bliższych i dalszych znajomych, powołując się na moje – jakoby szerokie – koneksje, prosiło o ulokowanie ich latorośli gdzieś u armatorów lub w porcie. Byli najczęściej zawiedzeni, gdy odsyłałem ich z kwitkiem, mówiąc, że ja sam na stare lata też nie mogę nic dla siebie znaleźć. A co miałem mówić – że widocznie nie czytują gazet?

W nowe tysiąclecie wkraczałem już z kilkuletnim emeryckim stażem, dlatego trudno twierdzić, że w dalszym ciągu jestem aktywny zawodowo. Prowadzę nadal rocznie blisko setkę godzin wykładów w Studium Doksztalcania Kadr Oficerskich Akademii Morskiej na kursach dla starszych oficerów pokładowych i kapitanów, ale już nie w zakresie sztauerki, lecz jedynie w temacie „zarządzanie statkiem”. W nowym tysiącleciu wykonałem zaledwie trzy proste ekspertyzy „kapciowe”. Na różne mocowania, nadzory sztauerskie i łażenie po zejściówkach z uwagi na wiek już nie bardzo mogę sobie pozwolić. Zresztą od dawna nikt mi już takich zleceń nie proponował i chyba wcale tego nie żałuję. Najboleśniej jednak odczuwam to, że praktycznie już nikt nie prosi mnie o jakąś zawodową poradę, nie konsultuje się ze mną, nie spowiada się ze swoich zawodowych wpadek, a nawet nie chwali osiągnięciami.

Poza dość wąską działką tematu moich wykładów brak mi już inspiracji do aktualizacji wiedzy i bycia na bieżąco w sprawach morskich, co nie oznacza, że przestały mnie one zupełnie interesować. Dlatego zdaję sobie dobrze sprawę, że wychodzę, a praktycznie biorąc, wyszedłem już z zawodowego obiegu. No cóż, wiek ma jednak swoje twarde prawa.

Sekretarzowałem wprawdzie aż dwóm radom nadzorczym podmiotów z branży portowo-morskiej. Jedna rada była po koleżeńsku za Bóg zapłać, druga za jakieś skromne diety. Roboty, zwłaszcza dla sekretarza (którym w obu przypadkach byłem), było bez liku, zwłaszcza przy protokołowaniu ciągnących się na posiedzeniach godzinami mniej lub więcej jałowych dyskusji, a później przy mozolnym sporządzaniu wielostronicowego protokołu. Niestety, z przyczyn obiektywnych oba podmioty niechlubnie zakończyły swoją działalność, co nie oznacza, żeby akta rady, których nie było komu przekazać, nie były potrzebne różnym organom, a ja wzywany przed ich oblicze.

Od czasu do czasu spotykam swoich rówieśników, bliższych lub dalszych znajomych z pracy zawodowej, kolegów, przyjaciół. Z nielicznymi wyjątkami obowiązkowym tematem prowadzonych wtedy rozmów są dolegliwości zdrowotne, rosnące ceny, niedostatki życia codziennego, w najlepszym razie polityka. Ci nieliczni, którzy mają jakieś swoje życiowe pasje, hobby i zainteresowania wykraczające poza codzienność, nie postarzeliby się tak szybko, a psychicznie czas jakby się dla nich zatrzymał. Staram się bardzo im dorównywać i wydaje mi się, że lukę czasową powstałą po już wyeliminowanych sprawach zawodowych udało mi się skutecznie zagospodarować do tego stopnia, że jestem jeszcze bardziej zajęty niż przed laty, u szczytu zawodowej kariery. Łapię się wręcz na tym, że w dalszym ciągu nie mogę pozwolić sobie na luksus niespieszenia się. A przecież sypiam znacznie krócej niż kiedyś i chyba tylko obniżona znacznie przez wiek sprawność i wydajność w jakimś stopniu taki stan usprawiedliwiają. Może właśnie dlatego nie odczuwam takiej tęsknoty za morzem, portem, statkami, ludźmi i wydarzeniami związanymi z zawodem, mimo że myślami często do nich wracam.

W „Sztauerze z lubelskiej wioski” skoncentrowałem się na jednej z dziedzin mojej działalności zawodowej – pracy eksperta sztauerskiego – dlatego zdołałem

opisać zaledwie jakąś część swojego życia. Moja podstawowa działalność zawodowa – praca w PŻM, a później w szkolnictwie morskim – została potraktowana marginesowo, podobnie zresztą jak życie prywatne, zwłaszcza gdy byłem już dorosły i założyłem rodzinę. Postaram się teraz wyjaśnić, dlaczego tak postąpiłem.

Żyłem w ciekawych czasach i nie tylko z tego powodu miałem ciekawe życie rodzinne i działalność zawodową. Niemniej w tej działalności to, co robiłem jako ekspert, było na pewno najciekawsze. Ekscytowała mnie już każda kolejna ekspertyza, bo miałem świadomość, że na następnym statku będzie inny, być może zupełnie już nowy jej temat, nowe okoliczności i spotkam nieznanych dotąd ludzi. A przecież ekspertem nie musiałem zupełnie być, miałem już zawód i absorbującą skądinąd i równie ciekawą pracę. Po raz pierwszy spotkałem się z ekspertem obrotu portowo-morskiego już w 1946 roku, natomiast stałem się jednym z nich dopiero po blisko dwudziestu latach. W tym czasie miałem możliwość, a nawet proponowano mi zostać nim wcześniej i mimo że zawód ten w jakimś sensie mi imponował, z nadarzających się sposobności nie skorzystałem. W ostateczności sprowokowały mnie do bycia ekspertem raczej przyziemne pobudki materialne.

Gdy już zostałem ekspertem, szybko doszedłem do wniosku, że zbyt przeceńałem atrakcyjność materialną ekspertyz. Jednak zniewoliły mnie do nich nie wysokie apanaże, ale zwykła odkrywcza ciekawość, możliwość stałego poszerzania zawodowych horyzontów i kraszenia teorii praktyką. Przy wykładach z technologii przewozów morskich (czytaj sztauerka), która do pewnego czasu była moją sztandarową dyscypliną na uczelni, był to układ optymalny. Jednym słowem, wśród różnych smaków mojej działalności zawodowej działalność eksperta była jej pieprzem i solą. Zamyśl jej opisanie powziąłem przed laty na pokładzie „Theonymphosa” i szczęśliwie za chwilę dobijam już do bezpiecznej przystani.

Na zakończenie pragnę podkreślić, że wykonywanie ekspertyz nigdy nie odbywało się kosztem mojej podstawowej działalności zawodowej, czyli pracy w PŻM, a następnie w szkolnictwie morskim. Zawsze bardzo pilnowałem się, aby i tu, i tam pracować uczciwie i z równym zaangażowaniem, a moi pracodawcy nie mieli zastrzeżeń co do mojej eksperckiej działalności i nigdy jej nie utrudniali.

Po podstawowej pracy zawodowej mam pełną szufladę orderów, medali, odznak, dyplomów, wyróżnień i różnych nagród, natomiast po ekspertyzach wiele – głównie przyjemnych i ciekawych – wspomnień.

Bez jakichkolwiek trudności opisałem, może nieco zbyt obszernie, szczegóły pożaru na „Jonie” i związanej z nim ekspertyzy, mimo że miało to miejsce w 1975 roku, czyli równo trzydzieści lat temu. Miałbym natomiast sporo kłopotu z napisaniem czegoś sensownego na temat mojej pracy na uczelni w tymże samym 1975 roku, podobnie zresztą jak i w następnych. Po prostu niewiele się różniły pomiędzy sobą. Rokrocznie zaczynały się od uroczystej inauguracji na Wałach Chrobrego i poprzez semestr zimowy, przerwę semestralną i semestr letni kończyły się egzaminami dyplomowymi i naborem, czyli egzaminami wstępnymi. Natomiast każdą po pożarze „Jona” ciekawszą ekspertyzę, a takich było sporo, mógłbym zaraz obszernie opisać.

Dlatego nigdy nie będę żałował niedospanych nocy, przepracowanych weekendów, przemarznięć, przemoknięć, ale również i potu czy wreszcie zwykłego, zwalającego z nóg zmęczenia i wielu, wielu wyrzeczeń i trudów, na które przy wykonywaniu ekspertyz byłem często narażony.

Szczecin, marzec 2005



SIC TRANSIT GLORIA MUNDI -
- STATEK POLSKI, BANDERA MALTAŃSKA

POST SCRIPTUM

Nie jestem pewien, czy wolno mi cokolwiek dopisywać do zakończonych 5 lat temu wspomnień, ale moim zdaniem, zaistniały ku temu okoliczności, które poniżej przytaczam.

Otóż do realizacji powstałego na pokładzie m/s Theonymphos zamysłu spisania sztauerskich wspomnień, doszło sporo lat później. Impulsem do startu stała się rozmowa z poznanym przypadkowo wydawcą. Wprawdzie utyskiwał on nad nadmiarem na rynku publikacji pamiętnikarskich i nad ich zaleganiem na półkach księgarskich, ale dla mojej nietypowej specjalności nie będącej wszak zawodem, widział pewne szanse. Uzgodniliśmy wstępnie, że moje wspomnienia będą zbiorem luźnych opowiadań, a po napisaniu i przedstawieniu wydawnictwu kilkudziesięciu stron przystąpimy do konkretów. Pisanie i gładzenie szło na tyle opornie, że zanim spłodziłem te kilkadziesiąt stron wydawnictwo splajtowało i zostałem z nimi na lodzie.

Równolegle współpracowałem z innym wydawnictwem przygotowując profesjonalny słownik kilku tysięcy skrótów żeglugowych (Dictionary of Shipping Abbreviations) przeznaczony dla kapitanów. Z winy wydawnictwa słownik miał ciężki poród i ukazał się ze znacznym poślizgiem prawie równolegle z dwoma podobnymi publikacjami. Niewielki nakład mojego słownika ledwo się rozszedł. Dążyłem do tego, aby był on poręczny

i dlatego licząc na znajomość języka angielskiego przez kapitanów zaniechałem polskiego opisu skrótów. I tu był mój błąd, bo nabywcy preferowali znacznie uboższe słowniki, ale z polskimi opisami.

Poczynając od 2001 roku współpracuję z prowincjonalnym periodykiem „Głos Ziemi Urzędowskiej” i pisuję do niego artykuły wspomnieniowe. Muszę tu wyjaśnić, że Urzędów ongiś bogate królewskie miasto na szlaku Kraków - Wilno to dzisiaj lubelska osada gminna - kuriozalna wioska z czternastoma pomnikami i planetarium, do której mam wielki sentyment. Redaktorowi „Głosu” Małgosi Ciosmak pokazałem popelniony kawałek sztauerskich wspomnień z prośbą o ocenę i zostałem przez nią zainspirowany do ich ukończenia. Nie omieszkalem podziękować jej za to we wstępie do „Sztauera”.

Zniechęcony dotychczasowymi doświadczeniami wydawniczymi postanowiłem rozbudować bardziej część pamiętnikową, zadedykować „Sztauera” dzieciom i wnukom i własnym sumptem wydrukować i oprawić 50 egzemplarzy a następnie rozprowadzić je pośród najbliższej rodziny i przyjaciół.

Jeden z egzemplarzy „Sztauera” trafił do rąk Zenka Madziana wójta gminy Borzechów w granicach której mój rodzinny Łopiennik obecnie leży. Poznałem go na jakiejś uroczystości w szkole podstawowej w Kępie (stoi ona obecnie na miejscu nieistniejącego modrzewiowego dworku w którym się urodziłem) zorganizowanej przez przeznacznych jej kierowników Anię i Zbyszka Skubików. Zenek z autentyczną pretensją wypomnił mi, że pisuję do „Głosu Ziemi Urzędowskiej”, a przecież

mój Łopiennik należy od lat do jego gminy, która wydaje przecież własny periodyk "Nasza Gmina Borzechów". Zrobiłem mu prezent ze „Sztauera” ze zgodą na publikowanie w odcinkach w gminnym periodyku. I w ten sposób mieszkańcy tej typowo rolniczej lubelskiej gminy wprowadzani są obecnie w arkana sztauerki.

W ubiegłym roku w rozmowie na temat czytanych książek z prezesem MEA kpt ż. w. Andrzejem Kryżanem byliśmy obaj zgodni co do doskonałości I tomu wspomnień kresowego arystokraty Mieczysława Pieriejesławskiego –Jałowieckiego p.t. „Na skraju imperium”. Widząc, że mój rozmówca jest zainteresowany literaturą pamiętnikarską, zaproponowałem przeczytanie mojego „Sztauera”, na co chętnie przystał. No i zaczęło się!

Kapitan Kryżan dziwił się, że „Sztauer” nie został dotychczas wydany i doszedł do wniosku, że jego ukazanie się leży w interesie Stowarzyszenia Ekspertów Morskich „MEA” i że zostaną w tym kierunku podjęte stosowne kroki bez angażowania, zwłaszcza finansowego, mojej osoby. Jak często z obietnicami bywa, tym razem nie okazały się one gołosłowne. Ruszyła prawdziwa lawina działań, których tempo przekroczyło najśmielsze oczekiwania. Najpierw „Sztauer” trafił i extenso na stronę internetową „MEA”. Następnie, poszerzone posiedzenie Zarządu „MEA” w dniu 2 grudnia w uroczystej scenerii Sali Senatu Akademii Morskiej w Szczecinie, w którym jako v-ceprezes Stowarzyszenia uczestniczyłem, stało się właściwie benefisem mojego „Sztauera”. Na to posiedzenie wśród zaproszonych gości stawili się między innymi prawie wszyscy szefowie z ostatniego półwiecza mojej działalności zawodowej. Byli to Wojtek Milke z PŻM, dzięki któremu wyładowałem na stałe w Szczecinie, kpt ż. w. Andrzej Huza z Państwowej Szkoły Morskiej, kpt ż. w. Janek Prüffer i prof. kpt ż. w. Alek Walczak z Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Był również prezes szczecińskiego Oddziału Związku Literatów Polskich kpt ż. w. Józef Gawłowicz, który dokonał bardzo ciepłej prezentacji „Sztauera”, był też obecny przewodniczący Szczecińskiego Klubu Kapitanów PMH kpt ż. w. Wiktor Czapp i wielu innych. Na apel kpt Kryżana znaleźli się również sponsorzy wydania „Sztauera”

Dalsze działania kpt. Kryżana i kolegów z „MEA” zmierzają do takiego uatrakcyjnienia szaty graficznej „Sztauera”, aby stał się on bibliofilskim rarytasem. Mam tylko wątpliwości czy jego treści na tyle zabiegów zasługują.

Panu kpt ż. w. Andrzejowi Kryżanowi w szczególności oraz kolegom z ‘MEA’, sponsorom i wszystkim tym, którzy w jakiś sposób przyczynili się, albo popierali zamiysł wydania „Sztauera”, składaam serdeczne wyrazy wdzięczności.

Powyższy akapit powinien właściwie figurować na samym wstępie „Sztauera” wśród innych podziękowań i dedykacji, ale że tak nie jest, to przynajmniej czytelnicy wybaczą mi popełnienie post scriptum.

Pojawienie się „Sztauera” – już książki z prawdziwego zdarzenia, na pewno wielce mnie uraduje. Cóż z tego! Prawie całe, przydługie życie zawodowe związane byłem z gospodarką morską a obecnie jestem zmuszony być świadkiem jej powolnego, ale stałego upadku. Tylko w ubiegłym roku upadł ostatecznie nasz przemysł stoczniowy. Brak nawet chętnych na zakup postyczniowego mienia. Obroty

portów ujścia Odry, nie po raz pierwszy spadły, w tymże ubiegłym roku o 17%. Wspaniałe ongiś nasze rybołówstwo dalekomorskie przestało już dawno istnieć, a aktualnie co trzeci polski rybak morski nie wylosował prawa do połowu dorszy, natomiast inni dostają pieniądze za to, żeby w ogóle nie łowić. W związku z tym powrót bandery PMH na statki polskie pozostaje nadal w sferze dyskusji. Rozwija się pięknie o nowe specjalności Akademia Morska, ale jak mają się do tego nabory kandydatów? Jaki procent absolwentów trafia w rezultacie do naszej gospodarki morskiej a jaki na statki obce? W tym względzie jestem pewien obaw o niezdrowe proporcje, oby korzystne w układach makroekonomicznych. Odnoszę również wrażenie, że nasze władze wojewódzkie i miejskie z siedzibami usytuowanymi tak blisko wody, są do gospodarki morskiej odwrócone plecami. Wszystko to kładzie się smutnym cieniem nad satysfakcją wynikającą z ukazania się moich wspomnień.

Szczecin dnia 10 stycznia 2010 roku

Jan Lucjan Kochanowski



