

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] Na Ziemiach Zachodnich osiedlił się w 1946 r. W latach 1953 - 1961 przebywał w [REDACTED]. Od 1962 r. mieszka w [REDACTED]. Ukończył [REDACTED] [REDACTED] /mgr [REDACTED]/. Na koniec [REDACTED] r. przedstawuje obronę pracy doktorskiej. Żonaty. Członek PZPR. Nr ewid. pan. 117.

Od robotnika PKP do pracownika nauki

Po pięciu i pół rocznej nieobecności w domu rodzinnym przybyłem 12 grudnia 1945r. do kraju sprawiając swym nieoczekiwanym zjawieniem się olbrzymią radosną niespodzianką. Matka chciała mieć mnie przy sobie jak najdłużej, chciała sobie i mnie wynagrodzić długą, przymusową rozłąkę, nie akceptowała więc mojej decyzji wyjazdu na Ziemię Odzyskane. Najsilniejszym argumentem była wkrótce spodziewana III wojna światowa między ZSRR i blokiem państw zachodnich. Argumenty te nie odwiódły mnie jednak od raz podjętej decyzji, tym bardziej że od rodziny przebywającej już w tym czasie na terenach Ziemi Zachodnich nadchodziły zachęcające wieści. Możliwość natychmiastowego otrzymania pracy a głównie możliwość dokonania wyboru spośród wielu wolnych stanowisk pracy oraz natychmiastowego otrzymania mieszkania przyspieszyło realizację zamierzenia.

W końcu marca 1946r. jako 23 letni młodzieniec opuściłem wieś Przystronie leżącą w pow. K [REDACTED] i udałem się do wsi L [REDACTED] pow. S [REDACTED]. Rozpocząłem wybór stanowiska pracy. Nie wybierałem zawodu gdyż ponad pięcioletnia praca u okupanta oraz tradycje rodzinne przesądziły już wcześniej, iż jedynie zawód kolejarza może mnie

interosować. Chciałem być zwrotniczym, bo w ostatnich miesiącach wojny już przekładałem zwrotnice na jednej ze stacji w pobliżu granicy szwajcarskiej. Nie było to jednak proste. Chociaż brakowało tej kategorii pracowników to jednak konserwyzm starej kadry kolejarskiej był nie do pokonania. Głównym powodem pozostać zwrotniczym ale trzeba przejść najpierw pracę w służbie dro owej przy podbijaniu podkładów lub w służbie ochrony kolei jako strażnik, gdyż nie może być kolejarza bez praktycznej znajomości tych stanowisk pracy. Nie liczyły się moje lata podbijania podkładów w Niemczech. Tacy to są kolejarze.

9 kwietnia 1946r. zacząłem więc pracę jako robotnik drogowy w odcinku drogowym PKP w [redacted] /obecnie [redacted] / pow. [redacted] ek. Pracowałem przy naprawie i utrzymaniu torów jako obchodowy, dróżnik przejazdowy a także jako robotnik stacyjny zamiatający perony i wywózający nawóz i śmieci z terenów kolejowych. W międzyczasie otrzymywałem bardziej atrakcyjne oferty. Uznano, że z dwoma klasami gimnazjum ukończonymi do 19 9r. mogę wykonywać czynności sekretarza gminy w [redacted] lub urzędnika pocztowego w [redacted]. Nie zdecydowałem się wierząc, że wkrótce zdobędę upragnione stanowisko zwrotniczego. I rzeczywiście, po dwóch miesiącach zaangażowałem w sposób nagły i dramatyczny. Na stacji Lotyś wykolejony został transport wojskowy, z którego zginęło dwóch żołnierzy radzieckich. Zwrotniczy winny za spowodowanie wypadku został zaarrestowany, a ja natychmiast przejąłem jego funkcje. W ciągu kilku dni przybyła na miejsce komisja egzaminacyjna, która po zadaniu mi kilku pytań wystawiła świadectwo złożonego egzaminu zwrotniczego. Niestety jakieś spotkanie mojego kolegi wyniosło nie do godności zwrotniczego.

Praca była dobra, przyjemna, przynosząca zadowolenie. Mieszkałem u rodziny w budynku kolejowym w pobliżu stacji. Znalazłem sobie towarzystwo wśród stale przybywającej młodzieży. Praca, zabawa, randki i poznanie okolicy wypełniały dni coraz bardziej podobne

do siebie, coraz bardziej szare i monotonne. Po kilku tygodniach uznałem, że stanowisko zwrotnicze nie może być moją życiową karierą, że jest nią niewątpliwie czerwona czapka dyktarstwa i ruchu dysponującego ruchem, pociągów i czynnościami pracowników mu podległych. Rozoczały się starania o wyjazd na kurs do [REDAKTION]. Były trudności ale zostały przełamane jednym litrem wiódki truszczyca u pór kadrowców.

W połowie października 1946r. znalazłem się w [REDAKTION], niedaleko przypominającymi swymi gruzami wiele miast oglądanych przeze mnie w czasie pobytu w Niemczech. Zamieszkałem z kilkudziesięcioletnią grupą kolegów w hotelu przy ulicy [REDAKTION]. Warunki były znośne bo i nasze wymagania nie należały do zbyt wygórowanych. Wielu z nas pomijało jeszcze na tywe cuchnące, niedograne i zapluskowane bareki postawione nam do dyspozycji przez okupanta. Ale i w naszym hotelu stawało się coraz gorzej. Coraz częściej występujący brak opału zmuszał nas do organizowania go we własnym zakresie. Nie nastrożę że to większych trudności w okolicy, w której stało jeszcze wiele uszkodzonych lub jedynie nie zamieszkałych budynków. Jednym z nich był w pobliżu stojący duży gmach, obecnie zajmowany przez [REDAKTION] Akademię Medyczną. Okna, drzwi i sprzęt znajdujący się w nim znikali systematycznie w piecach ogrzewczych naszych pokoi. Administracja hotelu nie dostrzegała tego a może tylko udawała, że nie dostrzeże. Z rywnością były również kłopoty. Brakowało szczególnie masła. Podjąłem się wówczas jego dostawy. Siostra moja skupowała je u okolicznych rolników w [REDAKTION] a ja raz w tygodniu, w starej, podróżnej walizce dostarczałem do kuchni naszego hotelu.

W marcu 1947r. wróciłem już z czerwona czapka do [REDAKTION], a po dwóch tygodniach zostałem przeniesiony do [REDAKTION] pod [REDAKTION], na stację łączącą wśród lasów, z dala od skupisk ludnościowych, z dala od prądu elektrycznego. Do pracy trwającej co drugą dobę po 24 godziny, z czterogodzinną przerwą w południe, dojeżdża-

zom 68 km. Wolny czas w którym przebywałem w domu wynosił co drugą dobę 12 godzin. Tak trwało 8 miesięcy, w ciągu których poznalem nowe okolice, nowych ludzi i nowe stosunki. Wielu o adników rozpoczynało nowe życie z energią, zapałem i pracowitością ale byli i tacy, których jedynym celem był "szaber". Zajmowali co bogatsze gospodarstwa rolne a następnie wywozili z nich maszyny, sprzęt, meble, silniki elektryczne a nawet naczynia kuchonne. Pomagali im w tym kolejarze a między innymi i ja. Bywały przypadki kiedy do pociągu osobowego zdążającego do Warszawy podjeżdżał samochód lub furmanka z zaprzęgiem konnym wyładowane pracownikami mikrozasianymi do lubelski h wsi. Sumienie uspokajajem tłumaczeniem sobie, że to wszystko i tak pozostaje w granicach Polski. A dodatkowe zarobione pieniądze przydały się, tym bardziej, że planowałem już założenie rodziny. Moją wybraną została telegrafistka kolejowa z pobliskiej stacji. Tradycje rodzinne zostały zachowane. Jej ojciec, podobnie jak mój, był również kolejarzem, z tą jednak różnicą, że w mojej rodzinie na kolei pracowały już wówczas dwie siostry i brat a także szwagier, zaś w jej rodzinie kolejarzem był oprócz ojca jedynie szwagier.

W czasie tym przystąpiłem do Polskiej Partii Robotniczej. Było to 7 listopada 1947r. Namówił mnie do tego pracownik oddziału ruchowo-handlowego w [REDAKTOWANE], ówczesny sekretarz koła PPR a obecny pracownik Komitetu Wojewódzkiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w [REDAKTOWANE]. Zastanawiałem się nad tym krokiem kilka dni, w końcu zdecydowałem się. Na decyzję tę miały wpływ wywarły wcześniej ojca burzliwe dyskusje prowadzone z Polakami-żołnierzami Wojska Polskiego, którzy os obodzili nas 17 kwietnia 1945 roku w miasteczku [REDAKTOWANE] n/[REDAKTOWANE] w południowo-zachodnich Niemczech. Byli to w większości Polacy pracujący po kilka lub kilkanaście lat we Francji, gdzie wśród tamtejszej klasy robotniczej coraz powszechniejsze stawały się hasła rewolucyjne. W czasie dzielącym oswobodzenie i wyjazd do kraju jeszcze nieraz bywały

społeczny.

Wzrost z pracy społecznej wypadł chyba pomyślnie skoro w mo-
ju 1949r. zostałem wybrany do Koła Związku Zawodowego Kolejarzy
w [REDAKTOR] jako sekretarz. Przybywało mi pracy zarówno w tej
zawodowej jak i społecznej. Nadal aktywna praca w partii i coraz
wiecej zebrań i narad w związkach zawodowych.

Zacząłem zastanawiać się nad swoją przyszłością a szczególnie
nad koniecznością uzupełnienia wykształcenia. Było to jednak w
istniejących warunkach niemożliwe a i co ważniejsi aktywności par-
tyjni przekonywali, że wykształcenie można odłożyć na okres póź-
niejszy wobec wagi zadaniowej, do których byliśmy w czasie przetra-
żenia. Tak też się stało.

W czerwcu 1950r. przesunięto mnie z pracy w Kole ZZK na sta-
nowisko kierownika referatu kadrowego w oddziale ruchowo-handlowym
w [REDAKTOR]. Awans niespodziewany. W ciągu 4 lat z robotnika dro-
gowego na kie owicze stanowisko w oddziale. Zacząłem wierzyć
w siebie i dochodzić do wniosku, że rzeczywiście bez odpowiednio-
go wykształcenia można wykonywać odpowiedzialne funkcje w aparacie
gospodarczym. Potwierdził to fakt przeniesienia mnie w kwietniu
1951r. do [REDAKTOR] i mianowania kierownikiem działu kadr w oddzie-
le eksploatacyjnym, a już w listopadzie 1951r. zastępcą naczelnika
tegoż oddziału. W międzyczasie jednak zostałem zdjęty ze stanowis-
ka kierownika działu kadr i objąłem, po trzymiesięcznym przeszkol-
eniu na centralnym kursie w [REDAKTOR], stanowisko instruktora
ruchu. Praca była przyjemna choć odpowiedzialna bo polegająca na
stałym szkoleniu fachowym personelu wykonawczego zatrudnionego
przy ruchu pociągów. W czasie tym proponowano mi zmianę zawodu
z kolejarza na marynarza. Mogłem zostać oficerem polityczno-wychowa-
wczym ale odmówiłem. Nie chciałem rozstawać się z rodziną składającą
się z żony i dwóch córek. W czasie tym podjąłem konsekwentnie
nowe formy szkolenia polegające na wykładach oraz praktycznym szko-
leniu bezpośrednio na stanowisku pracy. Wyszło mi to, byłem stawia-

ry jako wzór i zaraz potem awansowany na wspomniane już stanowisko ~~zacz~~ 2-cy maszynika. Wraz z jego objęciem przybyło mi pracy partyjnej jako lektor "oskretu Stajackiego PZPR w ~~W~~ i jako nicetatowy instruktor Wydziału Komunikacji K~~o~~ PZPR w ~~K~~. Coraz mniej czasu mogłem poświęcić rodzinie domagającej się powrotu na należne mi miejsce głowy rodziny. Ona również pracowała zawodowo i jedynie dzięki obecności teściowej dzieci nie odczuwały braku bezpośredniej opieki rodziców.

W roku 1954 ukazały się pierwsze pisma Ministerstwa Komunikacji zachęcające do uzupełnienia wykształcenia. Dla mnie coś nowego, coś co zaczęło zastanawiać, wywoływać refleksje, okazało się bowiem, że choć otwartej głowy i sztywnego kręgosłupa zaczyna wymagać się odpowiedniego wykształcenia. Nie mogłem stracić pozycji którą dotychczas zdobyłem, jedynie z powodu braku wykształcenia, postanowiłem więc rozpocząć naukę w zaocznym technikum kolejowym w ~~B~~. Świadectwo szkolne ukończenia w 1949 roku II klasy gimnazjum dało mi możliwość ~~uważam~~ rozpoczęcia nauki na III semestrze podówczas ośmioletniej szkoły. Jednak nie wyszło. Załogłości w wiadomościach, szczególnie w matematyce i fizyce a również trudności w przystosowania się do nowej sytuacji zniechęciły mnie szybko. Po kilku tygodniach przerwałem naukę, przerzucając się na hodowlę zwierząt futerkowych mającą przynieść mi intratne dochody. Przewidywania nie sprawdziły się. Jestem w rozterce. Co robić dalej? Odpowiedź przyszła niespodziewanie. W styczniu 1956r. następuje reorganizacja zarządzenia pracą kolei. Oddziały eksploatacyjne podlegające likwidacji a wraz z tym likwidowane zostało stanowisko zajmowane przez mnie. Obejmują funkcję nowo utworzonej komórki wojskowo-kolejowej. Wraz z reorganizacją następuje w mojej psychice prądom wywołany rozgoryczeniem i żalem. Nowa sytuacja zmobilizowała mnie jednak do nauki. Zrozumiałem, że życie jest bezpardonowe, i że ani doświadczenie, ani dość bogate konto pracy partyjnej nie pomogą mi utrzymać zdobytych pozycji społeczno-zawodowych. Pomogły mi w postanowieniach również

wypadki październikowe 1956r. Bez ostrości dowiedziałem się wówczas, że to w co wierzyłem i co głosiłem nie zawsze jest prawdą, że wraz ze zmianą orientacji politycznej przysnęła moja pozycja w życiu społeczno-politycznym. Usunęły mi się spod róg nocne podstawy utrzymujące moją osobowość w pracy partyjnej. Usunął się na bok i zająłem się nauką. W lutym 1956r. rozpocząłem naukę w zaocznym technikum kolejowym w [REDAKTOWANO], z tym jednak że teraz zacząłem od drugiego semestru.

Zacząło się dobrze. W końcu semestru pojawiają się w indeksie czwórki i piątki, usłyszałem słowa pochwały z ust profesorów i zadowolenie w rodzinie. To mnie zbudowało.

Nie zataczały mnie nawet dojazdy do [REDAKTOWANO], noclegi pod płaszczen w wagonie, nierzadko dzieląc jedną ławkę wspólnie z kolegą. Bywało i tak, że wagonów szukaliśmy po stacji, że były albo przegrzane, albo nie dogrzane. I tak minął pierwszy semestr, jeden z najtrudniejszych, który zataczał niejednego z uczących się.

Od następnego semestru rozpoczęliśmy starania o udzielenie nam pomocy zarówno ze strony administracji kolei jak i od technikum. Udało się. Dla grupy około 20 zaoczników stworzono w [REDAKTOWANO] punkt konsultacyjny a dla rzadszych już wyjazdów do [REDAKTOWANO] przydzielano nam specjalny wagon osobowy i klasy, który po roku zaopatrywano w pościel i konwojenta. Były to już dobre warunki, gdyż spadły nam z głowy troski o nocleg, niepewność o ławkę do spania a także o miejsce do siedzenia w czasie podróży.

Kwiecień 1957r. ugruntował we mnie wolę ukończenia nauki. Po prostu w czasie tym przeprowadzono nową reorganizację zarządzania, w wyniku której zlikwidowano znów zajmowane przeze mnie stanowisko i musiałem zadowolić się tym, na które zajmowałem już przed siedmiu laty.

Alc kontynuowanie nauki nie było wcale łatwe. Oprócz pracy zawodowej, w której ulg żadnych poza przewidzianymi odpowiednimi

przepisani nie było, istniała rodzina i troska o jej byt. Pracująca żona i dwoje małych dzieci zobowiązywały do udzielania pomocy i przeznaczania z bardzo okrojonego wolnego czasu również nieco dla nich. A ponadto prowadziłem w tym czasie fermę nutrii, tych szarłoczych zwierząt, które ku mojemu utrapieniu były stale głodne. Od wczesnej wiosny do późnej jesieni kursowałem codziennie na rowerze między okolicznymi polami i fermą i dostarczałem wypchane worki z karmą. Gdy zaś wybierałem się do Bydgoszczy musiałem poczynać odpowiednio krótkie zapasy, które musiały wystarczyć na 2-3 dni. W okresie zimowym karma przygotowywana była na miejscu ale i wówczas nie mogłem, na czas mojej nieobecności, powierzać tej funkcji żonie.

Czy starczyło na wszystko czasu? Tak, starczyło. Musiałem jednak sporządzić dokładny, wprost minutowy plan zajęć i zachować ścisły reżim w dostosowaniu się do niego.

Każda sobota i niedziela zajęte były na zajęcia szkolne. Albo na miejscu w punkcie konsultacyjnym, albo w Bydgoszczy. Spośród pozostałych trzy wieczory przeznaczone były na samokształcenie najczęściej prowadzone w mojej grupie. I tutaj dyscyplina była twarda. Jak najwięcej towarzyskich pogawędek, wspomnień czy plotek. Wzajemny doping. Cztery lata krótkich, podobnych do siebie i szarych dni przyniosły owoce. W lutym 1960r. na pół roku przed terminem, zostałem dopuszczony do matury i otrzymałem upragnione świadectwo dojrzałości. To był papiererek dający mi szansę zawodową, możliwość zaspokojenia osobistych ambicji. Znaczyłem już coś, po prostu liczyłem się jako pracownik posiadający pełne kwalifikacje.

W tym czasie jednak pracowałem już w Komitacie Wojewódzkiej PZPR w K [REDAKTOR] jako instruktor do spraw transportu, dokąd przeszedłem w grudniu 1959r. Sytuacja materialna uległa znacznej poprawie, zlikwidowałem więc hodowlę zwierząt futerkowych, tym bardziej że nowe warunki pracy unieszkodliwiały mi jej prowadzenie.

Praca w KW PZPR posiadała odmienny charakter od wszystkich

tych, które dotychczas wykonywałem. Przyzwyczajony do robienia wszystkiego według ogólnie ustalonego trybu postępowania, wtłoczony w mechanizm przepisów kolejowych i przesiąknięty ich paragrafami nie mogłem oswoić się z dużą swobodą działania, jaką dano mi w nowym miejscu pracy. Musiałem pozbyć się rutyny i automatyzmu i zacząć myśleć, wykazywać inwencję oraz własną inicjatywę. Stałem się gwałtownie organizatorem swego dnia roboczego bez wyraźnej ingerencji zwierzchników.

Praca podobała mi się, imponowała mi. Szeroki wachlarz problemów wchodzących w zakres mojej działalności dawał możliwość poznania czegoś nowego, wyzycia się i zaspokojenia swych ambicji zawodowych. O-prócz kolei należał do mnie transport samochodowy, drogi kołowe, zaplecze naprawcze taboru samochodowego, poczta i Orbis. Codziennie byłem w innym miejscu, wszędzie byłem potrzebny, wszędzie mnie oczekiwano. Pomogłem rozwiązać wiele problemów. Poznałem wielu nowych ludzi na szczeblu wojewódzkim, ministerialnym, w KC PZPR. Poszerzyłem znacznie horyzonty wyślenia, obserwacji, działalności. Nie poprzestałem też na średnim wykształceniu. W wyniku prądni jaka powstała w tym życiu po ukończeniu nauki w szkole średniej zdecydowałem się na zgłoszenie się do egzaminów wstępnych na organizowany w Koszalinie punkt konsultacyjny Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Politechniki [REDACTED]. Rozpoczęcia studiów nie traktowałem poważnie. Po egzaminie wstępnego zgłosiłem się takż sobie, dla wypróbowania szczęścia bez uprzedniego przygotowania się. W czerwcu 1960r. stanąłem przed obliczem egzaminatorów i udało się. Zasadź wiadomości pozostały jeszcze po niedawno złożonym egzaminie maturalnym wystarczają w zupełności do przekroczenia progów wyższej uczelni. Pierwszy rok studiów rozpocząłem w przedświadczeniu, że nie ukończę go ale kierowała mną ciekawość konfrontacji mojego poziomu wiedzy z wymogami stawianymi na uczelni. Pocięszałem się również myślą, że jeśli nawet nie ukończę studiów to będę mógł córtem zainponować faktem studiowania. Ale o dziwo- pierwszy semestr zaliczyłem bez

trudności, drugi udał się również a więc w 1961r. znalazłem się na drugim roku.

Krótko po rozpoczęciu się tego roku akademickiego nastąpił kryzys. Przenoszony zostaję do Szczecina na stanowisko szefa sztabu TOPL na stacji [REDAKTOR] Port Centralny a rodzina moja została w [REDAKTOR]. Następują pewne poważne nieporozumienia rodzinne. Rzucając studia, nie chcę niczego osiągnąć, wystarczy mi to co mam. Zakonam się. Stan taki trwa od grudnia 1961r. do kwietnia 1962r. kiedy to dyrektor kolei zmobilizował mnie. Zastrzegł bowiem, że jeśli będę nadal kontynuował studia to znajdzie dla mnie odpowiednio miejsce pracy i przydzieli mi mieszkanie. Bastały dla mnie pracowite dni. Przez maj i czerwiec musiałem uzupełnić braki. Zrobiłem to. Pracowałem jednak po 14-16 godzin dziennie. Nawet w godzinach pracy studiowałem. Gdy po złożeniu egzaminu końcowego z matematyki usłyszałem słowa pochwały, podbudowało mnie to ogromnie. Wiedziałem już, że studiów więcej nie rzucę. I rzeczywiście nie rzuciłem.

W sierpniu 19[REDAKTOR]r. zostałem mianowany zastępcą naczelnika zarządu kolei dojazdowych DOKP Szczecin i jednocześnie otrzymałem piękne trzypokojowe mieszkanie w nowym budownictwie. Sprowadziłem rodzinę. Jedna córka miała w tym czasie 12 zaś druga 14 lat. Zena rozpoczęła pracę na kolei rezygnując z uprzednio przyznanej renty inwalidzkiej III grupy.

Porwały mnie sprawy zawodowe i studia. Zarząd, w którym kierowałem zagadnieniami techniczno-eksploatacyjnymi należał do zaściankowych organizacyjnie. Na przestrzeni ostatnich lat zawsze ciągnął się w ogonie co potwierdzały wyniki współzawodnictwa pracy prowadzonego między szóstą zarządami na sieci PKP. Ambicją moją było zmienić ten stan. Wiedziałem, że można uzyskać to jedynie dwoma drogami a mianowicie poprzez rozeznanie przyczyn istniejącego go stanu i usunięcie ich oraz poprzez pozyskanie dla swojej sprawy całej załogi a szczególnie ludzi kierujących poszczególnymi

wycinkami działalności. W pierwszej kolejności postawiłem na poprawę stanu w trakcji spalinowej pośpiesznie remontując uszkodzone wagony motorowe. Wynęgało to ściągnięcia większej ilości fachowców, dostarczenia im części zamianowych i podzespołów oraz zastosowania umownych bodźców ekonomicznych. Każde oddanie wyremontowanej jednostki zbiegało się z przyznaniem nagród lub pochwał. Mimo częsta bytność w warsztatach, rozmowy z rzemieślnikami, pomóc szybko udzielana doprowadziły w końcu, że po roku można było zmienić proces technologiczny przewozów zarówno w trakcji spalinowej jak i parowej. Zmiana ta wywołała zamierzoną poprawę wskaźników techniczno-eksploatacyjnych i ekonomicznych, co w konsekwencji dało przedsięwzięcie się we współzawodnictwie z ostatniego na czwarte miejsce. Po upływie pierwszego półrocza 1964r. uzyskaliśmy trzecie miejsce, za cały rok 1964 pierwsze miejsce, za pierwsze półrocze 1965r. również pierwsze miejsce. To była wielka satysfakcja, która jednak przysporzyła i kłopotów.

Naczelnik tegoż zarządu poczuł nogę, że uzyskane wyniki są przez załogę przypisywane nojej osobie i wówczas zaczęły się nieporozumienia uwiedzione sporem o autorstwo wniosku racjonalizatorskiego. Byłem w sposób ostentacyjny ograniczony w swą działalność, usuwany w cień. Nie miałem dość sił, a może także się miało rozrabiać, by postawić tę sprawę przed dyrektorem kolei i pogodzić się z losem czekając na to co on przyniesie.

Jednocześnie kontynuowałem studia. Zorganizowałem je w sposób gwarantujący pozytywne wyniki. Dobrałem sobie dwie osoby studiujące ze mną i w takiej grupie zespołowo uczylimy się przez okres trzech lat. W roku 1965 ukończyłem studia uzyskując tytuł magistra ekonomii. Egzamin magisterski zdałem kilka miesięcy przed wyznaczonym terminem, gdyż już w maju 1965r. zamieszkałem do końca lutego 1966r. Na finiszu jestem niecierpliwy. Jak było z naturą, tak stało się i przy egzaminie magisterskim. Pracę magisterską

pisemkom na temat [REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE], Udowodniłem, że zlikwidowanie przestarzałych i wysoce nieekonomicznych kolei wąskotorowych na terenie DOKP [REDAKTOWANE] przyniesie gospodarce narodowej oszczędności w wysokości około 50 mln zł rocznie. To stało się następnym powodem do pogłębienia się istniejących nieporozumień, gdyż zostało zrozumiane jako atak na miejsce pracy setek pracowników a w tym również i stanowisk kierowniczych.

[REDAKTOWANE] atak się dla mnie również przysłynym z innej przyczyny. Ukazała się pierwsza moja publikacja, treścią której była tematyka pracy magisterskiej. Była to wielka chwila, bo moje nazwisko znalazło się w czasopiśmie rozchodzącym się wśród kolejarzy całej Polski obok nazwisk powszechnie już znanych autoritów. Nie zdawałem sobie wówczas sprawy, że to był początek mojej działalności publikacyjnej. Nadziłem, że może wymyślę jeszcze jeden lub dwa artykuły i na tym zakończy się moja kariera publicysty problematyki zawodowej.

Los pokierował inaczej. W końcu [REDAKTOWANE] otrzymałem propozycję od mojego promotora pracy magisterskiej a jednocześnie kierownika Zakładu [REDAKTOWANE] w [REDAKTOWANE] [REDAKTOWANE] propozycję objęcia stanowiska kierownika pracowni terenowej w [REDAKTOWANE] o i zorganizowania zespołu naukowo-badawczego. Propozycja była nęcąca a jednocześnie budząca wątpliwość w moje możliwości a szczególnie w umiejętności przedstawienia się do nowych form i treści pracy. Wówczas nie znałem co prawda szczegółów zasad pracy naukowo-badawczej, nie wiedziałem czy spróbuję się do tego ale zdecydowałem się. Od 1 kwietnia 1966r. przeniesiony zostałem z zarządu kolei dojazdowych, z miejsca które przestało mi się podobać już przed rokiem, do jednostki naukowo-badawczej w Warszawie z siedzibą w "Zecocinie".

Rozpoczął się znów nowy rozdział mojego życia. Tak, czegoś

mojego życia, gdyż praca zawodowa już od dawna stała się głównym czynnikiem determinującym cały mój tryb postępowania ale dopiero teraz pochłonięła mnie bez reszty. Wroczyła do domu, towarzyszy mi w podróży służbowych, w programach telewizyjnych, na urlopie. Jestem stracony dla znajomych, dla rodziny i bliskich. Sytuacja staje się uciążliwa, nieznośna.

Organizowanie pracowni rozpoczęłam od werbowania pracowników, co było nie lada sztuką. Sam nie byłem jeszcze pracownikiem naukowo-badawczym znającym wymogi stawiane przyszłym naukowcom, nie mogłem więc znaleźć właściwych kryteriów wyboru. Przyjąłem dwa podstawowe a mianowicie staż pracy i znajomość procesów technologicznych przewozów. Trzecim kryterium pracy naukowej, najważniejszym, a mianowicie wewnętrzną predyspozycję kandydata do tego rodzaju pracy nie jest w trakcie angażowania sprawdzalne. Nawet najlepszy pracownik eksploatacyjny lub administracyjny, nawet polityk gospodarczy dysponujący refleksem i umiejętnością gospodarowania, może okazać się nieprzydatny do prac naukowo-badawczych. Przyjmując te założenia zwerbowałem w krótkim czasie zespół 10-cio osobowy, przed którym postawiono w końcu 1966 roku pierwsze zadanie. Głównym kierunkowym problemem naszej pracowni jest od początku działalności wypracowanie takich zadań i metod podziału zadań przewozowych między wszystkie gałęzie transportu, które zapewnią gospodarce narodowej realizację zadań przewozowych przy najniższych nakładach społecznych.

Pierwszym tematem samodzielnym, mającym dać nam ostrogi, było

[REDAKCYJNE CZARNE PUNKTY]
Wybór właściwych kierunków był niezmiernie trudny, gdyż autorami wszystkich tych prac są samodzielni pracownicy naukowo-badawczy młodego odrodka, a ta-

kie dlatego, że ja osobiście miałem własne koncepcje odbiegające od dotychczasowych w sposób zdecydowany.

Poszedłem własną drogą, na której znalazłem zwolennika w osobie dyrektora ośrodka naukowo-badawczego. Więcej było jednak przeciwników a wśród nich bezpośredni zwierzchnik, kierownik zakładu, autor kilku dotychczasowych opracowań. Zaczęły się długie, demrujące dyskusje zakończone na posiedzeniu kolegiatnym przyjęciem pracy z ograniczeniem jej publikowania wyłącznie dla potrzeb pracowników ośrodka. Argumentem niektórych przeciwników było stwierdzenie, iż przez pełną akceptację pracy musieliby zrezygnować ze swego dotychczasowego dorobku naukowego. A więc sukces połowiczny a ściślej mówiąc pierwsze niepowodzenie. Narzeka o błądzeniu są pierwazą pracą przysnęły. Dzisiaj oceniam to inaczej. Sukcesem osiągniętym wówczas był niewątpliwie fakt wywołania tak burzliwej i kontrowersyjnej dyskusji, w której znalazłem różnioc i zwolenników. Na najwyższe uznanie trzeba pracować długie lata a nieraz nie osiągnie się go przez całe życie.

Podzieliłem zacząłem godzić się ze stanem istniejącym patrząc na pracę naukowo-badawczą i moje możliwości z nią skonfrontowane bardziej realistycznie i krytycznie. Zdecydowałem się na napisanie rozprawy doktorskiej. Przekroczenie tego progu dopuszczającego możliwość dalszego rozwoju naukowego i awansu uważałem za główny cel najbliższych lat. W dniu [REDAKTOR] Rada Wydziału powzięła decyzję o otwarciu przewodu doktorskiego.

Rozpoczął się kolejny etap nauki trwający już prawie od ponad [REDAKTOR] lat.

Pracy zawodowej następowała systematyczna poprawa. Ponad rok pracowałem nad tematem związanym z porównaniem efektywności przewozów sęgiugą kabotażową i kolejną. Powszechnie uważana za najtańszy środek transportowy sęgiuga okazała się trzykrotnie droższa od kolei. Odparłem dość silny atak przeciwników takich poglądów i sukces był całkowity. Zjednoczenie [REDAKTOR]

[REDACTED]

strat. Satisfakcja pełna. Jednocześnie po napisaniu tego tematu w [REDACTED] P. przystąpiłem do podobnego dotyczącego [REDACTED]. Jeszcze nie został zakończony choć wyniki

[REDACTED]

że zbyt wiele autorytetów udawadniało dotychczas odwrotną sytuację. Będę musiał stawić im czoła. Czy uda mi się to i czy przy moim dość impulsywnym charakterze będę umiał zachować spokój godny pracownika naukowo-badawczego. Zdaję sobie sprawę z powagi sytuacji, gdyż wyniki mojego opracowania mogą mieć poważny wpływ na kierunki polityki transportowej i rozmiary środków inwestycyjnych przyznawanych na rozwój żeglugi śródlądowej.

Czuję się coraz bardziej usatysfakcjonowany przede wszystkim poszerzeniem wiadomości o problematykę żeglugową. Staję się jednym z niewielu w kraju specjalista do spraw koordynacji [REDACTED]

[REDACTED]

Potwierdzeniem tego jest włączenie mnie do zespołu opracowującego założenia rozwojowe Wisły i wytypowanie mnie na wyjazd w ramach stypendium fundowanego przez ONZ do [REDACTED]

[REDACTED]

Niewątpliwym sukcesem jest również dorobek naukowy, jaki ukazał się w czasopiśmie fachowym na przestrzeni lat [REDACTED]. Moje nazwisko ukazało się [REDACTED] razy. [REDACTED] razy wygłaszałem odczyty naukowe zazwyczaj w gronie naukowców i wybitnych praktyków.

Dopótnieniem powodzenia w pracy naukowej będzie obrona pracy doktorskiej, która powinna mieć miejsce do końca [REDACTED] roku oraz podjęcie pracy dydaktycznej na Wydziale [REDACTED]

[redacted] tj. tam gdzie odbywał studia w latach [redacted] w najbliższych 4-5 latach mam zamiar przeprowadzić przebieg rehabilitacyjny i w ten sposób skończyć ostatni szczebel edukacji. Możliwa praca przebiegająca w okresie ubiegłych 34 lat w sposób konsekwentny zgodnie z wytycznymi planami przyniosła w efekcie olbrzymi awans społeczny. Z robotnika torowego i zarobniczego doszedłem do pracownika naukowo-badawczego, zajmując w międzyczasy również pewne stanowisko w administracji kolei. Jest to chyba duży sukces dający wiele zadowolenia. Czy jednak naprawdę jest to sukces, z którego można być dumnym i którym można się szczycić? Coraz częściej dochodzę do wniosku, że zdobycie pozycji zawodowej jest tylko częścią sukcesu i to tą mniejszą częścią. Coś z tego, że pręży się po drabinie hierarchii zawodowej i społecznej osiągnięciem pozycji, co prawda średniego szczebla, ale nie osiągalne nawet w najśmielszych marzeniach na początku pracy zawodowej, skoro oddaliliśmy się od rodziny, utraciliśmy cel, dla którego to wszystko robiliśmy, skoro sukcesy tylko mnie jednego cieszą, skoro nie dzielię się z nimi z kim innym.

Życie rodzinne zaczęło się psuć w kilka lat po założeniu rodziny. W pierwszych latach układało się wszystko dobrze. Żona pracowała również na kolei, dzieci od trzeciego roku życia uczęszczały do przedszkola a później do szkoły w [redacted], zaś teściowa często gościła u nas utrzymując dom i opiekując się dziećmi w czasie naszej nieobecności. Mieszkania mieliśmy różne ale przeciętnie dobrze począwszy od jednego pokoju z kuchnią u teściów w pierwszych miesiącach pobytu małżeńskie, poprzez dwupokojowe w Janstrzewiu, domki jednorodzinny w osadzie [redacted], do trzypokojowego z pełnymi wygodami w nowym budownictwie w [redacted]. Znaczniejszych kłopotów materialnych również nie było, choć oczywiście zarobki nie wystarczały na prowadzenie otwartego domu choćby na średnim poziomie. Chęć zapewnienia rodzinie lepszych warunków materialnych skłoniła mnie do prowadzenia wspomnianej już hodowli zwierząt futerkowych a następnie do podjęcia nauki

co w konsolidacji ograniczyło mój wolny czas do niewielkiej ilości godzin w tygodniu. Coraz mniej czasu miałem dla rodziny stawiającej coraz więcej wymagań. To chyba stało się przyczyną, iż żona moja lubiąca towarzystwo i zabawę szukała sobie rozrywki w gronie swych współpracowników. Oddalaliśmy się od siebie. Nie potrafiliśmy zmienić sytuacji choć dostrzegłem w tym wiele własnej winy. Fałszywy męski upór i nurtujące uczucie zazdrości nie dopuściły do zapobieżenia zbliżającej się katastrofy, choć jeszcze w tym czasie można było uratować dom.

Pogarszająca się atmosfera w domu ujemnie wpłynęła na wychowanie dzieci. Dało się zauważyć niewłaściwe ich zachowanie na ulicy i w domu. Jako kłótniarstwo kilkuletnie /5-7 / dzieci wyłudzały pieniądze od różnych kolejarzy, znających mnie jako zwierzętnika. Był to sygnał wskazujący na konieczność bliższego zajęcia się nimi. Sytuacja zmagała się zblizyła na krótki okres rodziców, którzy więcej wspólnej uwagi musieli poświęcić rodzinie.

Nieporozumienia wzrosły w okresie mojego pobytu w [REDAKTOWANE], gdzie otrzymałem na okres przejściowy dwa pokoje gościnne, celem sprowadzenia rodziny do czasu otrzymania mieszkania. Żona moja, w tym czasie niepracująca, przebywała najczęściej w [REDAKTOWANE], ja zaś z dziećmi w [REDAKTOWANE]. Dysponując niewielką ilością czasu nie mogłem stoczyć ich należytą opieką a obciążony ze szkoły i od administracji budynku, w którym mieszkaliśmy zaczęły powtarzać się coraz częściej. Wreszcie w roku 1961 nastąpiło to co musi się zdarzyć w takich warunkach. Ja zżalony się, porzuciłem pracę w [REDAKTOWANE] i przeniósłem się do [REDAKTOWANE]. Próba ułożenia stosunków rodzinnych po sprowadzeniu rodziny, do dziś nie daje pozytywnych rezultatów.

Konsolidacje takiego stanu rzeczy wystąpiły u starszej córki w postaci zaniedbań w nauce i zbyt swobodnego zachowywania się w towarzystwie kolegów, zaś u młodszej w utracie wiary w uczciwość i prawość środowiska. Pierwsza miała w trakcie nauki w 10 klasie

zmienić szkołę, następnie powtarzać 11 klasę a w końcu zdawać poprawkowy egzamin dojrzałości, który w konsekwencji zdała z dwuletnim opóźnieniem. Druga natomiast, cechująca się odmiennym charakterem, jest zamknięta w sobie, niedowierzająca, nieufna, bardzoj egoistyczna ale pracowita i systematyczna.

Dzisiaj już jako 21-letnia kobieta starsza córka jest studentką Wydziału

i wszystko wskazuje na to, że najgorzszy okres minął bezpowrotnie nie pozostawiając po sobie trwałych śladów. Młodsza zaś, prawie 20-letnia panna, pracuje na kolei, przygotowuje się do egzaminu wstępnego na zaoczny wydział tej samej uczelni, którą je ukończyła, i na której studiuje starsza córka oraz zaplanowała wyjazd za mąż w sierpniu bieżącego roku. Kłopoty z dziećmi chyba minęły chociaż nurtuje mnie ich sposób traktowania problemów seksualnych i punkt zapotrywania się na te sprawy. Starsza córka potrafi na przykład podać mi czasopismo studenckie zalecające przeczytanie artykułu na temat stosunków seksualnych wśród młodzieży lub w małżeństwie, zaś młodsza bez żadnej żonady informuje mnie o wyjeździe ze swym chłopcem na kilka dni, podając hotel, w którym będą wspólnie mieszkać. A czynią to tak po prostu i oczywiście, że nie jestem w stanie zaprotestować ani wyrazić zdziwienia.

Zachowanie ich jest niewątpliwie wyrazem zaufania, jakim mnie darzą a jednocześnie przyczyną moich refleksji i rozważań nad właściwością takiego postępowania oraz porównań czasów "naszych" z obecnymi. Pierwszy raz pocałowałem dziewczynę gdy miałem 19 lat a pierwsze zbliżenie nastąpiło jeszcze później. Przeżyłem to w sposób niezapomniany. Rodzice moi nie mogliby nawet domyślić się, że coś takiego mogło się zdarzyć a nigdy nie pozwoliłbym sobie na rozmowy z nimi o tematyce seksualnej. Moja sytuacja i moje odczucia nie są porównywalne z sytuacją obecnej młodzieży. Wojna uniemożliwiła normalne przeżywanie młodzieńczego okresu. Wszelkie odczucia z tym okresem związane i tylko jego przynależne musiały ulec przesunięciu na później. Odizolowani od kobiet, tylko czasem

układkiem próbowałam kontaktów i to w sposób wcale nie romantyczny. Gdy wojna się skończyła okazało się wtedy, że jako 23-letni młodzieniec nie byłem w stanie doznać uroków życia 18-19-letniego chłopca. Jakaś doznać jest ściśle związana z określonym okresem rozwoju fizycznego i psychicznego. Początek w 23 roku życia, nawet z ukochaną dziewczyną, nie przynosi tyle i takich przeżyć co w 18-19 roku życia.

„a niernormalna sytuacja mojej młodości nie pozwala mi obiektywnie porównywać „moich czasów” z czasami obecnymi. I raczej uznaję, że postępowanie moich córek jest prawidłowe. Nie należy pruderyjnie podchodzić do problemów życia seksualnego. Każdy ma do tego pełne prawo, jeśli czyni to w sposób nie uwłaczający godności osobistej i w ramach norm obyczajowych przyjętych w środowisku nas otaczającym /wyłącza środowiska kołtuneryjne i dowocyjne oraz prostytucyjne/.

Nino trudności występujących w wychowaniu dzieci w okolicach przyszłych dzisiaj uznaję, że wszystko ułoży się dobrze, i że możemy być zadowoleni z własnych wyników wychowawczych.

Gorzej przedstawia się sprawa współżycia małżeńskiego. Stare bliźni nie goją się, pozostawiły zbyt silne ślady na psychice obojga nas. Żona popadła w depresję. Przebywała kilka miesięcy w szpitalu, po wyjściu z którego nie jest już normalnym człowiekiem. Ma do mnie pretensje za ukończenie studiów, za pisanie pracy doktorskiej, za osiągnięcia w pracy zawodowej uznając je jako przyczynę zła. Ja nie umiem przełamać się ale jednocześnie nie mam siły zmienić starego łóżniącego. Pocieszam się nadzieją, że czas zrobi swoje i że wszystko ułoży się dobrze.

Opisane w wielkim skrócie dzieje mojego życia na Ziemiach Odzyskanych nie należą niewątpliwie do wyjątkowych i są raczej wykładnikiem dziejów życia wielu Polaków, którzy po zakończeniu wojennej przystąpili do budowania swego domu na terenach odzyskanych. Te miliony Polaków zaczynały swój początek, od zera, od uśmie-

nia gruzów i chwastów na polach, zaczynały od przyponinania sobie podstaw umiemotyki, fizyki i gramatyki języka polskiego. I te miliony zbudowały miasta, przemysł, zagospodarowały ziemię. Wielu z nich to dzisiejsi działacze gospodarczy i polityczni, dyrektorzy, konstruktorzy, pracownicy nauki a także wysocy specjaliści zawodu. Historia każdego Polaka przybyłego na Ziemię Zachodnią wraz z ich odzyskaniem, jest historią tych ziem.