

Mieczysław Baczyński

Kierownca maszyn w [REDAKTOWANE]. Ur. w 1939 r., w ZSRR.  
Zawód ojca: rolnik. Ukończył szkołę podstawową, oraz jeden rok  
Zasadniczej Szkoły Zawodowej - Metalowej. Od 1945 r. zamieszkuje  
na Ziemiach Zachodnich. W czasie pisania pamiętnika znajdował  
się w [REDAKTOWANE]. Żonaty. Członek PZPR.  
Nr ewid. pan. 238

#### POWAD 756 KILOMETRÓW WSPOMNIEN

#### DEJŚCISTWO

Nazywan się F.M. Pracuję w [REDAKTOWANE], gdzie peł-  
nię funkcję kierownika maszyn. Obecnie pływam na małym stateczku  
"[REDAKTOWANE]". Załoga maszynowa statku składa się z jednego czło-  
wieka i z tej racji jestem swoim własnym kierownikiem.

Jestem z natury facetem makomównym, dlatego niewielu ludzi  
garnie się do mego towarzystwa. Ja z kolei szukam towarzystwa wypró-  
bowanych przyjaciół, z którymi się znamy i możemy w pełni na swojej  
przyjaźni polegać.

Mierzę 175 cm wzrostu i ważę 83 kg. Moją najbardziej rzucającą  
się w oczy cechą jest brzydki, zniekształcony /ponoć z powodu pla-  
tfusów/ chód i dlatego koledzy z Seglugi na Odrze nazywają mnie  
[REDAKTOWANE], jako że z właściwą sobie przesadą upodobnili mnie do bo-  
hatera filmowej komedii z lat pięćdziesiątych pana [REDAKTOWANE]. Charak-  
terystyczny chód, krapawa postać i spokojne usposobienie nadają mi  
trochę ofermowaty wygląd. To sprawiło, że byłem nieraz obiektem  
zaczepek różnych, niezbyt łagodnie usposobionych typków. Nie jed-  
nego nauczyłem respektu do własnej osoby i stałem się przez to

trochę zadziorny, ale cecha ta zaczyna pomalu ustępować rozwadze moich 31 lat życia.

Urodziłam się we wsi [redacted] nazywanej z ukraińska [redacted] cze, leżącej na Podolu, w [redacted] powiecie - w dniu 19 kwietnia 1939 r. Można by rzec, że urodziłam się w niecałe 5 miesięcy przed wybuchem III wojny światowej, tego rozpalonego tygla wydarzeń, brutalnie wpływającego na los mój i mojej rodziny. O tym co się tam działo opowiadała mi nieraz matka razem z legendami o Kraku i Wandalach, ale zadbała o to, abym nie zatracił różnicy między legendą a prawdziwą rzeczywistością.

Po latach pokoju nadeiagnęły chmury groźnej wojny i jak ptaki z płonącego lasu ciągnęły przez naszą wieś rzesze uciekinierów w kierunku rumuńskiej granicy. Potem przyszły wojska radzieckie, a po nich jak złowroga szarańcza - wojska niemieckie. Ciężka łapa okupanta nie dawała rodzicom wyprostować grzbietu. Musieli harować do granic możliwości, aby wyrobić na wygórowany kontygent i zapewnić nam kęs najprostrzej chłopskiej strawy. Ojciec nie zwracał uwagi na powtarzające się bóle wyrostka. Sądził, że poboli i przestanie. Tymczasem choroba okazała się silniejsza. Kiedy już zwątpił w siłę własnego organizmu i przeczuł zbliżającą się śmierć, przywołał nas do siebie i wszystkich sześciorgo gładził po jasnych czuprynach. Po raz ostatni zegnał się z nami, niespokojny o nasz dalszy los w tym coraz cięższym życiu. Praca na gospodarce spadła na barki matki i jej podpory piętnastoletniego wówczas najstarszego brata [redacted]. Ogrom pracy przagniótk ich i szamań. Brakło chleba dla nas i kontygentu dla okupanta, który zabrał wszystko co się dało, m. in. parę siwych koni budzących zazdrość sąsiadów Ukraińców, których przyszło teraz prosić o pomoc. Ci z kolei nie zapomnieli faktu, że ojciec odmówił im wypożyczenia koni, gdy chcieli z fanfaronadą jechać, witając wkraczających Niemców. Byli z tych, co dali się nabrać na lep "Samostijnej Ukrainy" i okupantów witali jak oswobodzi-

cieli. Odgryzali się teraz na "zabezpieczonych Łachach", gdy ukraiński nacjonalizm obejmował Ukrainę jak epidemia straszliwej zarazy, przegradzając się w szaleństwo gwałtów, rabunków, potęgi i wyrafinowanych morderstw. Wiele by można pisać o Łyszach wieszanych kolezastym drutem i topionych w rzece, o palonych i wyrzynanych olakich wioskach, o bestialsko pomordowanych zakonnicach w pobliskiej [REDAKTION]. Wstrzymam się, bo nie znam szczegółów i nie jestem amatorem makabrycznych opisów.

Kryliśmy się po lasach, polach, krzakach, a czasem u sąsiada Ukraińca, który nie podzielał poglądów swoich rodaków i w imię dobrych międzyludzkich stosunków ponosił ogromne ryzyko. W tej Sodo- mie znalazł się choć jeden sprawiedliwy.

Wyzwolenie nie przyniosło ryzykownego spokoju na Ukrainie. Znow jak przed wioskami "nienawiść wrosła w serca i zatrzała krew pobratymczą" /Sienkiewicz "Ogniem i mieczem"/.

Na ołtarzu "Samostijnej Ukrainy", jak bezwolne ofiary dla pogańskiego bożka skoczyli życie: brat [REDAKTION] i jego ośmiu kolegów. Było to w przeddzień wstąpienia ich do Armii Wojska Polskiego, w pobliskich [REDAKTION], gdzie młodzi poborowi urządzili sobie wieczorek potęginalny. Okazało się - potęginalny z życiem - jak postanowiła banda UPA. Spalono ich żywcem w domu uciety. Wiele lat potem pewien Ukraińiec oburzał się na słowo "banda" i twierdził, że UPA była taką partyzantką jak AK. Odpowiedziałem mu słowami znajomego kresowianina, któremu obce były zawzięte problemy polityczne tej organizacji.

- Niech byście walczyli sobie o tę swoją "Wolną Ukrainę", ale do tej pory nie rozumien, co z tym wszystkim miało wspólnego mordowanie kobiet, dzieci, czy choćby bezbronnych mężczyzn.

W maju 1945 r. opuszczaliśmy, to morze bezmyślniej nienawiści. Na drogę zabraliśmy ubrania, żywność i grudkę czarnej, jak sadza podolskiej ziemi. Pociąg wiozący nas przez Lwów, Przemyśl, Kraków

[redacted], zatrzymał się na dobre na stacji Minken nazwanej zaraz przez osadników Miękinów a potem [redacted], jako że leżała 37 km od [redacted], w powiecie [redacted]. Tu zasiedliliśmy opuszczoną przez Niemców wieś. Na miejscowym cementarzu pojawił się wkrótce biały drewniany krzyż, stojący nad grobem mego młodszego braciuszka [redacted], który nie wytrzymał wojennej próby głodu i chorób.

W jednym transporcie z nami przyjechał [redacted] z żoną i synkiem. Jako ksiądz z sąsiedniej parafii na Podolu nie mógł pogodzić miłości do uroczej nauczycielki z celibatem, więc rzucił sutannę a że był człowiekiem wykształconym usnał widocznie, że może uczyć dzieci nie tylko religii i wsiął się energicznie do organizowania szkoły. Ponieważ poniesiećka szkoła była zburzona, więc wybrał jako obiekt zastępczy, obszerną plebanię. W pierwszy powojenny wrzesień poszło do szkoły moje starsze rodzeństwo. Ja osamotniony sześciolatek zapalałem nagle chęcią do nauki i nie było na mnie rady tylko posłać do szkoły. Nauczony przedtem dyskretnie przez mamę abecadka i liczba mogłem teraz umiejtnością czytania i pisania zadziwić wszystkich pierwszaków, w tym kawalerów i panny na wydaniu. Za mój pierwszy występ przy tablicy nauczycielka, pani [redacted] wycałowała mnie przy całej klasie, a ja uzyskawszy tak wysokie wyróżnienie włożyłem do nauki cały swój dziecięcy zapal. Potem różnie było z tym zapalem i szkołę podstawową ukończyłem jako "uczeń zdolny, ale leniwy".

Mieszkaliśmy w dużym piętrowym budyńku, w centrum wsi, zaś gospodarkę mieliśmy, przez ulicę, naprzeciwko. Budynek mieszkalny przy niej był zniszczony, stodoła i stajnia stały nie naruszone. .... Matka dowiedziała się od pewnej Niemki, że na ogrodzie zakopane są zwłoki dwóch przymusowych robotników których, poprzedni właściciel Niemiec zgładził przed wkroczeniem wojsk radzieckich. Matka przejęła 7 hektarów, ale zarowia było coraz mniej i stan posiadanego pola musiała zredukować do trzech hektarów. Z nas wielkiej pomocy

nie miała. Cztery nie nasycone gęby coraz trudniej było napchać, toteż za radą [redacted] brat [redacted] któremu mina urwała nogę, został umieszczony w Zakładzie Inwalidów pod opieką Ojców Bonifratów [redacted], a siostra [redacted] w Domu Dziecka w [redacted] pod [redacted]. Opinia kuzoszek nie była przychylna takiemu krokowi matki, ale przycichła gdy [redacted] przyjechali na ferie świąteczne ładnie poubrani i dobrze podpasieni. Sąsiad starszek [redacted] nie mógł się nadziwić, że są takie państwowe domy, gdzie dzieci za darmo karają, ubierają, noszą i nie biją. Ciągłe z niedowierzaniem wypytywał: "a chłasz tam tam dobrze?" Ja i najstarsza [redacted] zaczęliśmy ją po cieniu zaszczyć. Byliśmy w gorszej sytuacji.

Tragedia niezym siostra bieda przyszła, gdy matka złożona choroba martwiła się, że zima za pasem a buraki w polu nie wykopane. Widzieliśmy jej błędniejący wzrok i brak reakcji na otoczenie. Ze szpitala wróciła psychicznie całkowicie zarowa, a radość nasza była tak wielka, jak wielka była rozdzierająca nas rozpacz.

Kiedy zorganizowano w [redacted] Spółdzielnię Produkcyjną, matka była pierwszą skracającą swój podpie. Nie uległa górnoletym przepowiedniom agitatorów. Widziała w tym najlepsze wyjście z sytuacji. Wiedziała, że będzie pracować, wtedy gdy stan zdrowia na to pozwoli, nie martwiąc się, kiedy posiać a kiedy zebrać. W pierwszym roku wypracowała niestety tylko kilka dniówek. Sytuację materialną ratowała jako tako [redacted]. Ukończywszy we Wrocławiu kurs ekspedientek podjęła pracę w tym zawodzie we Wrocławiu, a potem w sąsiednich [redacted]

Matka będąca osobą religijną, marzyła aby wyuczyć mnie na kądzie lub na lekarza i czuła się wielce zawiedziona, widząc moje zainteresowania w zupełnie innym kierunku. Po koloniach spędzonych w Koszalinie i częstych wyjazdach do Mielnia nad morzem postanowiłem zostać marynarzem. Do spełnienia moich marzeń zabrakło jednak

pieniędzy na wyjazd do Wajni. Musiałem zadowolnić się Szkołą Meta-  
lową w [REDAKTOR], gdzie uczyłem się zawodu ślusarza maszynowego. Pech-  
oć, że i tej szkoły nie ukończyłem. Właściwie ten pech narodził  
się w Warszawie w Centralnym Urzędzie Szkolenia Zawodowego. Decyzją  
wspomnianego urzędu szkoła nasza uległa reorganizacji i przekształ-  
cono ją w Szkołę Mechanizacji Rolnictwa. Z całkowite stypendium za-  
pewniono jedynie mechanizatorom rolnictwa, a metalowcom, w wyjątko-  
wych wypadkach, tylko połowę. Na tej połowie dobrałem w drugiej  
klasie do półrocza, na niesłychanych wynikach, zasilanych ze skromniu-  
tkiej emerytalnej renty po zamordowanym [REDAKTOR], ale gdy rentę prze-  
znaczyła matka na pilniejsze wydatki związku nade mną groźba, że  
kostas pozbawiony wyżywienia w internacie. Napisałem o tym do ma-  
tki. Wtedy ogarnął mnie strach i obawa o matkę, bo uświadomiłem  
sobie, że swoim nieopatrzonym listem mogłem spowodować nawrót szkole-  
nia jakiegoś kiedyś zaszła. Głuchy na perswazyje nauczycieli opuściłem  
szkołę, aby podjąć pracę w pobliskim [REDAKTOR] wykorzystywany i  
kantowany przez rozmaitych kombinatorów zarabiałem dużo mniej w sto-  
cunku do swoich możliwości, więc uznałem, że należy opuścić ten za-  
kład i szukać oszczędności gdzieś indziej.

Tymczasem matka, już prawie trzeci rok przykuta do łóżka,  
dochodziła końca kresu swego żywota. Modląc się o zdrowie albo  
o rychłą śmierć, nie ubłagała Boga ani jednego, ani drugiego. Jej  
organizm zderany powoli i systematycznie przez nowotwór był skazany  
na nieubłagalną męczeńską śmierć. Zmarła, ze swym poczciwym dobro-  
dusznym uśmiechem jaki towarzyszył jej przez całe życie, w jednej  
z wrocławskich klinik.

Pewnego czwartkowego dnia 1956 r. stałem na moście Warszaw-  
skim we Wrocławiu zapatrzony w nieduży holownik ciągnący w górę  
Odry trzy barki. Zazdrościłem ludziom, że mają tak ciekawą, atra-  
kcyjną - moim zdaniem - pracę, że są w ruchu jak cyganie. Ja tym-  
czasem od kilku tygodni nadaremnie łazę po całym Wrocławiu i

szukam jakiegokolwiek zajęcia. Właśnie wobec dużego odpływu ludności ze wsi do miasta i pogarszającej się z tego powodu sytuacji rolniczej wydały zarządzenie zabraniające przyjmowania osób pozamiejscowych. Wytworzyła się taka sytuacja, że pracy było w bród, a mnie nie chciało nigdzie przyjąć. Uparłem się, aby jak najszybciej zacząć na siebie zarabiać, bo pracująca jako introligatorka w "IV-trodruku" zbyt mało zarabiała, aby dać mi możliwość nauki. [redacted] jednak ciągle po świecie nie mogąc długo pracować w jednym zawodzie, w jednym miejscu, ani utrzymać grosza w kieszeni. [redacted] natomiast wyjechała do [redacted], gdzie ciocia [redacted] wzięła ją do Domu Dziecka na wyciosawczynię. Wreszcie tam za matę, a po urodzeniu syna porzuciła pracę.

Wtedy na moście nawiedziła mnie myśl, której chwyciłem się bardziej z ciekawości niż z nadziei. Postanowiłem pójść na ulicę Klęszkowską i spytać o zatrudnienie w Żegludze na Odrze. Do dnia błogosławiej tę ciekawość, bo przyjęto mnie do pracy w charakterze praktykanta na barce. Nie obeszło się bez pewnych komplikacji, ale to już była wina mojej pourobionej metryki urodzenia, zna której dosyć partacko wydrapałem dzieńwiątek z rocznika urodzenia i wstawilem siódmą. Nie chciałem być młodocianym. Wybaczone mi ten grzech przez litość. Widziałem jak przyjmująca mnie pani K. z politowaniem patrzyła na mój nędzny garniturek i podarte trampki. Postraszyła mnie trochę, więzieniem za podrabianie dokumentów, ale zrozumiała moją sytuację, gdy z całkowitą rezygnacją powiedziałem jej, że w więzieniu też ludzie żyją, a ja tam przeważaj, czy później trafię, bo nie mogę znaleźć pracy. Żeby z czegoś żyć będę musiał kraść.

#### PALCEN PO MAPIE

W trakcie rozwiązywania krzyżówek muszę nieraz korzystać z mapy Polski. Za każdym razem, po znalezieniu potrzebnej nazwy, wzrok pada na grubą nitkę Odry i wypisane nad nią miejscowości.

Wtedy nasuwają się wspomnienia doznanych przeżyć. Jest dużo miejsc nad Odrą, które znajdziemy najłatwiej jedynie na mapach będących w posiadaniu Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej i Okręgowych Zarządów Wodnych. Miejsca te są oznaczone kilometrami odcinka żeglownego Odry.

W garści wspomnień będę mówił o miejscach nazwanych i tych bezimiennych. Zaczę od początku szlaku żeglownego i popłynę w dół ku morzu. Odcinek ten liczy 756 km.

GLIWICE. Miasto Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Posiada port rzeczny połączony z Odrą kanałem długości 41,2 km. Zawitałem tu barką Z-6439, w swym pierwszym rejsie z Wrocławia. Ładowaliśmy - tak jak większość barek - węgiel idący stąd w szeroki świat. Budowę Kanału Gliwickiego i portu w Gliwicach rozpoczęto przed wojną, a ukończono w pierwszych latach wojny - rękami jeńców wojennych. Opowiadał mi mój sternik K.G., że na nasypach tego byłego "Adolf Hitler-Kanał" padł niejedyn jeniec wykonujący katorżniczą pracę. Tam gdzie padł grzebano go.

.... W Dzierżnie z początkiem lat sześćdziesiątych powstał sztuczny zbiornik nasilający w wodę Odrę, a w Nowej Wsi została przekopana i oddana do użytku z początkiem 1968 r. odnoga Kanału do Zakładów Azotowych w Kędzierzynie.

KOZŁE. Nasz największy śródlądowy port. Posiada rozrastające się olbrzymim rozmachem stocznie rzeczne, budujące nowoczesne barki motorowe, pchacze i zestawy pchane. Tam spotkałem swoją pierwszą miłość. Było w tej miłości dużo serca i szlachetności, ale kiedy przeniosłem się na holownik Dolnej Odry - miłość zmarła - śmiercią naturalną.

KRAPKOWICE, OTMET, ROGOW, ODROWAŻ, czy leżący nieco dalej od Odry, znany z piosenki GOGOLIK - to okolice skąd pochodziła większość ocalałych wodniaków związanych z żeglugą od niepanujących pokoleń. Niekoronowaną stolicą tutejszych żeglarzy stał się



Rogów. Widoczna jest stąd Góra Sw. Anny symbol powstań śląskich. Gwara tutejszych Ślązaków a w szczególności wodniaków posiada - jako piętno wiekowej germanizacji - sporo naleciałości niemieckich. Jakby dla równowagi spolszczyli wiele zawodowych terminów niemieckich dla których nie znali polskiego odpowiednika. Początkowo trudno mi było pokapać się, o co chodzi, marynarz [redacted] musiał skutyć za tłumacza.

- [redacted] weß astajsen - brzaiało jedno z poleceń - abrustajesz oberlicht a ajgang, zaś weßmiesz zouda, abrajfujesz a ninia i saminiujesz".

- Chodzi tu o to - tłumaczył [redacted] - abyś wziął skrobaczkę, oskrobał rżę na świetliku i włazie, potem szyc je sodą a następnie miejsca oskrobane zaminiował.

Niektórych rżennych Polaków razi *niem*szyna w ich gwarze. Nieraz brzydko kpiono ze Ślązaków. Większość jednak lubi tę mowę i chętnie jej używa, zwłaszcza przy opowiadaniu dowcipów, dodając im pikanterii. Ślązacy będący ludem oszczędnym, pracowitym i religijnym niechętnym okiem patrzą na element naprzywowy, nie zawsze najlepszej jakości. Przybywszy z centralnych rejonów Polski, czy ze wschodu dopatrują się w tym antagonizmów. Wydaje mi się, że nie tyle tu antagonizmu, co antypatii do wszelkiego rodzaju lumpów, chachasów i oszyroków, bimabających w pracy, zagląających do Kieszka, trwoniących pieniądze. Uczciwy człowiek wszędzie szobędzie naufanie i sympatię. Takim przykładem pracowitości i oszczędności był ś.p. [redacted], u którego pływałem za marynarza, na barce Z-6405. Ten w wolnych chwilach, we Wrocławiu czy Szczecinie, chodził po gruzach i na plecach znosił cegły z których wybudował każdy dom.

Był taki niepisany zwyczaj że w czasie rejsu z Wrocławia do Koźła, czy z powrotem postój nocny musiał wypaść w pobliżu śluzy w Rogowie.. Nie wybaczone by żadnemu z kapitanowi holownika, gdyby

minął te strony uniescagliwiając odwiedzenie rodzin. Tu też słyszano się przedziwne sygnały dawane syreną z holownika, a nie spotykane w nawigacji. Sens tych sygnałów pojąłem słysząc na służbie w "Groszowicach" jak jeden ze sterników naprzemiennie napominał kapitana żeby "dok zignoruj na moje staro". Tak każda "staro" miała swój sygnał wywoławczy i wiedziała czy oczekiwać "starego" w domu czy przyjechać nad Odrę furmanką po cegłę lub wyłowione z wody drewno. "Zię rzadko słyszy się takie pobukiwania, bo holowniki parowe poszły na skom, a nowe barki motorowe i pchacze mają raczej słabutkie sygnały.

OPOLE - stolica polskiej piosenki. Miasto ładne, przemysłowe, posiada port ~~kanalny~~ gdzie towarem nr 1 jest cement.

~~W~~ WROCŁAW. Siedziba Żeglugi na Odrze. Posiada dwa porty: Miejski i Popowice. W miejskim przeładowuje się przeważnie drobnicę i jest bazą floty odrzańskiej a w Popowicach przeładowuje się towary masowe. Są tu dwie stocznie: "Odra" i "Zacisze" oraz warsztaty remontowe. "Odra" produkuje barki motorowe i zestawy pchane a "Zacisze" prócz tego statki pełnomorskie. Stąd wyszła seria tankowców dla Egiptu, służących jako bunkierki na Kanale Sueskim, seria kobotowców dla Indonezji, statki dla Kuby, NRD i dwa kabotałowce "Flora" i "Emilia" dla mojej Żeglugi Szczecińskiej. Narodzone we Wrocławiu statki wprawdzie nie imponują wielkością, niemniej dzielnie spisują się na - jakże często burzliwych - morzach. Mieści się tu siedziba Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej, Okręgowego Zarządu Wodnego, Biura Projektów i Studiów Taboru Rzecznego, Technikum i Zasadnicza Szkoła Żeglugi Śródlądowej. W szkole kształcą się przyszli kapitanowie i mechanicy statków śródlądowych, oraz gospodarze urąg wodnych śluz i portów. Uczniowie tych szkół zdobywają praktykę na szkolnych barkach motorowych "Młoda Gwardia" i "Westerplatte" oraz na statkach wszystkich przedsiębiorstw Żeglugi Śródlądowej w Polsce. Co roku mieliśmy praktykantów z tych szkół a mnie posiadającemu nieźle opanowaną na kursach teorię przypadało w udziale

szkolenie ich, jeszcze wówczas gdy byłem palaczem na węglowcach.

- Słuchaj przyjacielu - mówięm takimi na wstępie - czy ty będziesz coś umiał czy nie, to mnie to ani grzeje, ani sębi, ale jeżeli zechcesz się czegoś nauczyć, wtedy chętnie ci pomogę. Mam nadzieję, że nie przyszedłeś tu jako turysta.

Na początku starałem się ich zaciekawić czymś czego w szkole by się nie nauczyli. Weźmy choćby tak prostą - zdawało by się - czynność jak wrzucanie węgla na paleniska. Jeden z adeptów tej sztuki nie mógł oprzeć się męczącemu odruchowi podrywania łopaty do góry, a po wachole czuł się zmęczony i narzekał na ból mięśni brzucha.

- Zamiast bruchem pracuj głową - tłumaczyłem - Stań o krok dalej od paleniska, zrób lekki rozkrok a przy wrzucaniu węgla nie podrywaj łopaty, tylko na wyprostowanych rękach wykonuj ruchy wahadłowe.

Żegluga na Odrze jako największe w kraju przedsiębiorstwo żeglugi śródlądowej zostało powołane do życia 11 maja 1946 przyjmując od likwidowanego komisariatu Żeglugi na Odrze 9 holowników i 28 barek. Tabor ten został utworzony z uszkodzonych, bądź zatopionych a następnie wydobytych i wyremontowanych wraków. Dzięki uprzejmości kolegi W.P. z Działu Technicznego Żeglugi posiadam odpis protokołu zdawczo-odbiorczego w sprawie wydobytego w Głogowie wraku holownika "Friedrich der Grosse" /"Boko I" potem "Opole"/ przekazanego dn. 14. 8.47 r. Polkiej Żegludze Odrańskiej /zbudowanego w 1925 r w stoczni w Breslau/. Protokół mówi, że wrak posiada wgniecenie burty, wgniecioną osłonę kół napędowych, uszkodzone kabłąki holownicze, zanieczyszczoną i zardzewiałą maszynę sterową, brak steru, zniszczoną od pocisku dymnicę prawego kotła, brak jednego polera, wymontowaną w maszynie pokrywę łożyska karbowodu i inne uszkodzenia określające jego stan jako "zupełnie dobry".

Podobnie wydobywano i remontowano - wymienię tylko większe - tylnokołowce- "Śląsk", "Sudety", "Karkonosze", "Dolny Śląsk",

"Luboń", Gubin", "Złotaria" oraz bocznokołowce "Kłodzko", "Oliwice" "Kędziszyn".

Z początkiem maja 1946 r. wyruszył pierwszy transport węgla do Szczecina, składający się z holownika i trzech barek. Ten historyczny rejs trwał 66 dni, jako że przewidziano się niespokojnym szlakiem, pełnym zatopionych wraków, zniszczonych mostów, minami i diabli wiedzą czym jeszcze. Dla porównania dodam, że za moich czasów rejs dużego holownika z pięcioma barkami, przy 12 godzinach jazdy, trwał ok. 4 dni do Szczecina i 12-14 dni ze Szczecina do Wrocławia.

Wzięto się - jak zresztą wszędzie - do usuwania zniszczeń wojennych i odbudowy. Ogromnym trudem i kosztem Odra jako arteria komunikacyjna została przywrócona do życia. Wobec wzrastających przewozów remontowano każdego roku najwięcej wraków, sprowadzono z Włoch 32 barki, w Głogowie sbudowano nowe 32 barki i 7 holowników, zakupiono w Holandii 20 holowników, w tym 9 dużych operujących na Odrze środkowej i dolnej, posiadających po 500 KM oraz 11 małych po ok. 235 KM, przeznaczonych w większości na skanalizowaną górną Odrę czyli od Wrocławia do Koła. Dla podkreślenia naszego powrotu nad Odrę "małym holendrom" dano imiona Światopełk", "Mściwój", "Nestwin", "Sędziwój", "Sciber", "Bozydar", "Bronisz", "Jurand", "Zbysko". "Dużym holendrom" dano imiona botków starostwiankich: "Perkun", "Swarożyc", "Tryglów", "Jarowid", "Dakbon", "Radgost", "Lada", "Kupała", "Liwija".

We Włoszech zakupiono 3 holowniki po 180 KM: "Stobrowa", "Kłodnica", "Płona", będące obecnie w posiadaniu Żegludgi Szczecińskiej, a zatrudnione w przewozach lokalnych.

Kiedy saccynałem pracę w Żegludze pływały tu 3 barki motorowe, 1 barka parowa /będąca jednostką szkoleniową/ i 6 statków, w tym bocznokołowce: "Beromski" i "Lenino", oraz motorowce: "1 maja", "22 lipca", "15 grudnia" i "Grunwald". Zainteresowanie budowały

zwłaszcza barki motorowe. Te posiadając własny napęd <sup>mogły</sup> swobodnie manewrować i pływać nie będąc - tak jak barki bez napędu - zdane na łaskę holowników. Im wrócono pomyslną przyszłość. Zresztą nie skończyło się na wróbach, bo Biuro Projektów i Studiów Taboru Rzecznego zabrało się do opracowania, a stocznie we Wrocławiu, Koźlu i Płocku do budowy nowych barek motorowych typu BM 500, zasilając tabor na Odrze i Wiśle. Do chwili obecnej wybudowano dla samej obsługi na Odrze ok. 250 tych barek.

Transport holowany, nawet ten powojenny, okazał się przestarzały. Ekonomiści liczyli teraz na szybszy i sprawniejszy tabor pchany. Nim pojawiły się na Odrze pchacze wprowadzono system "kombi /barka motorowa pchała barkę zwykłą/. Wnet pojawiły się pchacze budowane w krajowych stoczniach, a co sprawniejsze holowniki przystosowano również do pchacza, przyspawając na dziobie coś jakby zde-  
rsaki. Stare zaś oraz wszystkie par wce zaczęto systematycznie wycofywać z eksploatacji. Niektórym zresztą już dawno się to należało bo np. "Śląsk" czy "Gubin" liczyły sobie ok. 60 lat. Lepsze barki bez napędu przystosowano do pchacza bądź do przewozów lokalnych we Wrocławiu i Szczecinie, przeważnie do żwiru. Obecnie Z.n.O. posiada około setki pchaczy typu "Tur" i "Bizon" i niezliczoną ilość barek pchanych. Ostatni parowiec zakończył swoją służbę w ubiegłym roku 1969. Był to "mój" "Jarwid" /kilka dużych holendrów jest przerobionych na koscarki/.

Powyższy krótki szkic rozwojowy nie wyczerpuje tematu, bo sam temat jest jak Odra niewyczerpalny. Dlatego powrócę do dalszej wędrówki w dół rzeki.

Za Wrocławiem zostawiamy dwie śluzy w Rędzinie. Wmurowana tablica pamiątkowa mówi w języku polskim i francuskim, że tu w latach wojny pracowali i ginęli młodzi Francuzi, u boku Polaków. Niech pamięć o ich męczeńskiej śmierci służy walce o pokój na całym świecie.

Parę kilometrów za Rędzinem znajduje się zwirownia, w której składa się żwir wydobywany z dna Odry. Wysoka jakość tego żwiru sprawiła, że upominał się o niego nie tylko odbudowujący się Wrocław, ale także kopalnie w Lubiniu i Polkowicach, huta miedzi w Głogowie a nawet Berlin Zachodni.

BRZEĞ DOLNY. Słynie z Zakładów Chemicznych "Rokita". Wartki i ciężki odcinek żeglowny został przegrodzony stopniem wodnym tj. elektrownią z jazem i śluzą. Spiętrzona woda utworzyła mały szlew i wchłonęła prąd. Najgorzej dla żeglugi odcinek z Brzegu Dolnego do Rędzina stał się dzięki temu łatwiejszy. Dzieło to wyrosło na moich oczach.

MALCZYCE. - Portowo-przemysłowa wieś. Posiada trzeci co do wielkości port na Odrze, stocznię remontową, cukrownię i papiernię. W pamiętną "zimę stulecia" 1963/64 r. - będąc mechanikiem na "Jarowidzie" - musiałem tu z konieczności zimować. Zima ruszyła "z kopyt" Barki zostawiliśmy w Słubicach i śluzem przedzieraliśmy się do Wrocławia przez gęst płynącą krew. Nie zdążyliśmy jednak dojechać do Wrocławia bo poziom wody gwałtownie zaczął się obniżać, a w Malczycach deszczownie przed nosem wystawiono dwie czerwone tablice zamykające szlak. Ustawiliśmy statek w porcie, opuściliśmy kotły, odwodniliśmy rurociągi, zabezpieczyliśmy zawory dennie i rozjechaliśmy się na urlopy. Ja, jak zwykle w święta, odwiedziłem rodziców i po paru dniach wracałem na będący moim domem statek.

X... [redacted] z rodzinami mieszkają w [redacted], w tym samym budynku, w którym mieszkaliśmy od chwili osiedlenia się.

X... Po powrocie do Malczyc zrobiłem przegląd maszyn i wszelkich urządzeń a potem siedziałem bezczynnie na statku wykorzystując załatwie urlopy wypoczynkowe i ekwiwalenty za przepracowane niedziele i święta.

Jest w Malczycach gospoda i niewiele się od niej różniąca kawiarnia. Zaglądałem do nich rzadko /na obiady, czy piwo/ ze

względem na awanturniczą atmosferę jaką nadawali robotnicy sezonowi z cukrowni i wazelka inna zaglądnąca do kieliszka sibirianina. Na żegludowców patrzono tu nieprzejasknym, podsiniaczonym czwsto okiem jako że w żegludze dobrało się, na niektórych statkach swoiste piractwo szkieł odwiedzające m. in. knajpę w Malczycach. Takim ekstra elementem na holownikach byli palacze. Ciężka mordercza praca w potwornym upale kotłowni- zwłaszcza na "dużych holendrach" wysselekcjonowała ludzi twardych niczym diabły i jak diabły niesfornych. Palacze ciągle w żegludze brakowało i latem w okresie najgorszych kryzysów szedł załogowy M. pod bramę więzienia we Wrocławiu i werbował opuszczających jego mary. Brano wprawdzie w większości ludzi o nienagannej przeszłości, ale jednę zostawali drudzy przechodzili do pracy na pokład, inni oatkłem się zwalniali. Ci co zostali, i z pokładu i z maszyny, stanowili mozaikę charakterów. Tu i ówdzie dobierało się towarzystwo którego sława na długie lata zapaskudziła opinie sobie i tej dużo większej, spokojniejszej części pracowników. Pamiętała ich dobrze knajpa Malczycka, dlatego w pojedynkę nie warto było tam wchodzić.

W cichej, spokojnej, ale nudnej kabinie na "Jarowidzie" poczułem się do tego stopnia osamotniony, że pomyślałem poraz pierwszy poważnie o żeniactwie. Nie miałem jeszcze wybranki. Medytowałem tylko w pewien mroźny wieczór, która z tylu znanych mi nad Odrę dziewcząt nadałaby się na piastunkę ogniska domowego. Ciepła takiego ogniska zapragnąłem tym bardziej, że bezpieczniki na lądzie wysiadły i grzejniki na statku przestały działać.

LUBIĄŻ. Stara słowiańska osada, wspomniana przez Sofię Kosak, w "Krzyżowcach", jako o siedzibie dzielnych rycerzy rzuconych przykrą koleją losu w wir jednej z wypraw krzyżowych. Z historii tej nieco wcześniejszej pozostał żadny klasztor zamieniony na rozmaite mazy, zaś współczesność usytuowała tu Szpital Psychiatryczny. W 1960 r. między klasztorem a sburzonym mostem kolejowym

prawy niskim stanie wody nadział się "Jarwid" na coś ostrego leżącego na dnie i paskudnie rozpruł sobie kaskub pod kaziemką i ubikacjami. Holownik osiadł na dnie, a wdzierająca się do grotu pod kabinami woda "natargała" kilkadziesiąt ton piachu, który poś za-trempowaniu dziury i wypompowaniu wody, przez dwie doby wynosiła załoga wiaderekami przy akompaniamencie siarczystych przekleństw.

SCINATA. Mała miłościna posiadająca m. in. mały poroik, gdzie jeden dźwig przekadowywał kamień i faazynę na budowę ostróg i umacnianie brzegów. Z chwilą gdy ruszyła budowa kopali w Lubiniu i Polkowicach zaczęto przekadowywać tu żwir na ich kszatką budowę. Był też w Z.n.O holowniczek o tej nazwie. Dawniej nazywał się "Kucio" i w portach wrocławskich służył jako holowniczek portowy. Szyprem na nim swego czasu był [REDAKTOR] a bosmanem jego córka [REDAKTOR]. Imię jej tak przyłgało do nazwy tego stateczku, że mechanik dostał kiedyś asygnatę węglową wypisaną na H.P. [REDAKTOR]. Po kapitalnym remoncie w Koźlu wyruszył w maju 1953 r. z nową nazwą do Delegatury Z.n.O. w Szczecinie a ja na nim byłem palaczem. Drugi raz przywałem na nim jako mechanik, po przeniesieniu się z początkiem 1967 r. do Oddziału Z.n.O. w Szczecinie. Po reorganizacji tego Oddziału przeszedł razem ze mną pod zarządzi Żeglugi Szczecińskiej. Wykryte na kotle głębokie wżery, zakwalifikowały go "na tyletki". Krzątający się za tywota pracowicie po porcie szczecińskim holowniczek przysporzył sławy miastu i rzeczce o tej nazwie.

GŁOGÓR. W czasie wojny legł prawie całkowicie w grusach. Tu-tejszy ważny węzeł kolejowy był obiektem alianckich nalotów. Traf chciał, że spotkałem kiedyś w pociągu byłego lotnika RAF-u biorącego udział w tych nalotach. Opowiadał mi, że naloty były przewidziane na dworce i mosty kolejowe, jednakże małe odchylenie kursu w nocnym rajdzie bombowców, spowodowało, że bomby posypały się na miasto zamieniając go w kupę gruzów, spośród których jeszcze długo po wojnie sterczały kikuty wież kościelnych, katedralnych i zamko-



wych.

... Drugi mój przygodny rozmówca, pochodzący z poznańskiego, wspominał, że w Głogowie służył w niemieckim wojsku, jeszcze przed pierwszą wojną światową. Powiedziałem mu, że z tamtych czasów pozostał okrągły ceglany bunkier na prawym brzegu Odry, tuż za mostami.

- Idąc w kierunku płynącej rzeki to na prawym brzegu - poprawił mnie mój rozmówca.

- Nie! Na prawym

I tak nawiązała się sprzeczka, przy której dziadek aż się zapienił. Nie wiem jak długo by trwała, gdybym sobie w porę nie przypomniał, że obecne koryto Odry w tym miejscu, to sztuczny przepływ, a stara Odra jest odcięta i częściowo zamulowana urębkiem z tego kanału. Kiedy mój rozmówca służył w wojsku to Odra płynęła jeszcze starym korytem.

Dziś Głogów jak wszystkie miasta i wsie w Polsce zmienił się do niepoznania. Do życia przywróciło go sąsiedztwo kopalni rudy miedzianej. Tu zlokalizowano budowę nowej huty miedzi. Z miasta znikły gruzy, wybudowano nowe bloki, odbudowano zamek, leczą się rany starej katedry i kościołów.

NOWA SOL. Miasto czyste, schludne, przemysłowe. Znajduje się tu stocznia remontowa i stacja bunkrowa, nadająca temu miastu swoisty portowy koloryt. Wprawdzie daleko mu do portowych miast morskich, ale w okresie floty parowej posiadało sporą namiastkę tego, co mają duże miasta portowe czyli mówiąc delikatnie: "kobiety, wino i śpiew". Niech mi wybaczą uczeni mieszkańcy Nowej Soli, że wyciągam te sprawy na wierzch, ale muszę przyznać, że tutajsze panienki nie czerpały zysku ze swej rozwiązłości i niech im to będzie na chwałę. Niemniej jednak spóźniły sen z powiek rodziców, milicji i przychodni skórno-wenerycznej. Na szczęście smartwienia te jak flota parowa, należą do przeszłości, a liczniejsza i spokoj-

sza kadra zeglarszy jest zorganizowana przez ogólny rozgwar miasta.

Po raz pierwszy bliżej zetknąłem się z tym miastem w 1957 r. kiedy to w gorący lipiec zamustrowałem na "Jarowida" za pałacza. "Jarowid" tak jak seria "dużych holendrów" został zbudowany na kadłubach nieukończonych niemieckich barek desantowych. Nie wiem czy Holendrzy w trosce o żywotność maszyn, czy na życzenie armatora dali im po dwie maszyny o łącznej mocy 500 KM. Powstał na Odrze ruch a z nim stara pasja do wyprzedzania się. Niby kotki, maszyny, śruby i kadłuby takie same lecz załogi niczym kibice ulubionych drużyn, byli zdania że ich "holender" to szarpie jak żaden. Jeżeli dostało się nieco lżejszy pociąg, niż u poprzednika i próbowało się go na trasie dogonić, rozpoczynał się istny wyścig. Pałacze dawali z siebie wszystko, aby utrzymać parę. Młoda kadra mechaników wyniucała, że te nowoczesne maszyny posiadają wiele ukrytych możliwości i spora stała koni mechanicznych w zapasie. Dalejś odkrywać kartezy i po swojemu kręcić śruby regulujące napełnienie cylindrów. W niedługim czasie, o czym przekonano się w trakcie pomiarów, każdy "duży holender" uzyskiwał moc ok. 750 KM. Naturalnie, ze wzrostem mocy wzrosło zapotrzebowanie na parę i pałacze chcący ambitnie utrzymać jej ciśnienie, musieli dobrze się "nagiennastykować".

Początkowo trudno było mi znieść piekielny spotęgowany łaźnia upałem bar kotłowni wysysający resztki potu i sił. Moi koledzy po raczu radzili abym sobie dobrze popik i tłumaczyli, że alkohol ścina białko w organizmie, przy czym powoduje mniejszą wydolność gruczołów potnych, przez co organizm mniej się odwadnia i całowiek nie traci sił. Toteż przy pierwszym bunkrowaniu w Nowej Soli daliśmy sobie na "wstrzymanie potów" /na mój rachunek naturalnie/. Zaprowadzili mnie potem do "domu marynarza" gdzie kochające się w wilkach rzecznych - trzy panie poczuły się zawiedzione kiedy ułożony do brudnego łóżka, zapadłem w głęboki pijacki sen. Choć naukowe wywody kolegów nie zdają w moim przypadku egzaminu, zato

oneta osiemnastoletniego młodzieńca pozostała bez szwanku.

Kucharka, żona mechanika S. współczująca mi na drugi dzień niezłym matką, miała poważne pretensje do moich towarzyszy libacji.

- Wy chachory, ozyroki pierońskie - krzyczała - ożarki, ośle-  
paki całopaka smocby świnię. Nie gańba to wam?

W Nowej Soli po sześciu latach 25.XI.65. przekazywałem maszynownię "Daśboha" s.p. K.H., aby w następnym dniu w Szczecinie, ob-  
jąć maszynownię "Jarowida" od mego kolegi i wychowawcy [REDAKTOR]

[REDAKTOR] odchodzącego na ląd podobnie jak jego żona, była kuch-  
rka. Po niespełna trzech latach pod koniec lipca 1965 r. zaważam t  
tegoż "Jarowida" na średni remont w Nowej Soli. Ten opalony mazutem  
ho ownik był w jedną z najlepiej w Zegluzie zaobanyh jednostek,  
tak w maszynie jak i na podłodze. Staratem się tradycję tą utrzy-  
mać do końca i "Jarowid" jako prototypowa jednostka z serii po-  
szedł ostatni na średni remont w zupełnie dobrym stanie. Spora  
w tym zasługa mych poprzedników i pomocnika [REDAKTOR]. Po-  
mocnik dowiedziawszy się, że obejmuję "Jarowida" stracił na humo-  
rze. Znał mnie wprawdzie z opalania węglowego a potem mazutowego  
i darszył sympatią, jednak nie w smak mi było mieć przekonanego  
takiego "smarkacza", któremu być może woda sodowa uderzy do głowy.  
Zawiódł się w swoich oczekiwaniach, a przy potęgnałym kieliszku  
wyznał mi szczerze, że ze mną najlepiej mi się piywało.

7 września 1965 r. zawiatałem znów do Nowej Soli po odwołaniu  
mnie z uzbiaranych a nie dokończonych urlopów. Tym razem obejmo-  
wałem maszynownię "Śląska" będącego największym i najsilniejszym  
w Polsce statkiem rzeczynym, posiadającym urządowo 730 a praktycznie  
ok. 900 KM. Długość jego wynosiła 57.52 m a szerokość 8.46m. Nie-  
gdyś holownik ten posiadał 1200 KM, ale po wymianie kotłów, o  
mniejszej wydajności, moc maszyny poważnie zredukowano. Ten zbu-  
dowany w 1909 r. staruszek -tylnokołowiec - swoje 900 koników  
wyciągał przy 45 obrotach na minutę. Co za maszyna! Po 60 latach

służby zakończył swój żywot w Czarnkowie nad Notecią, gdzie poięto go na szkon.

W chwili samostrowania na "Śląska" miałem przy sobie świeżo poślubioną małżonkę udającą się ze mną w atrakcyjną dla niej podróż poślubną.

Po trzech miesiącach, w grudniu 1965 r. odstawiłem "Śląsk" na zimowisko i pozegnałem kaskawy dla mnie szlak odrzański, przeznosząc się od Oddziału Z.n.C. w Szczecinie gdzie czekało mnie świeżo stabilizujące się życie rodzinne i wspomniany holowniczek portowy "Scinawa".

13 Km w dół od Nowej Soli na 443 km. szlaku żeglownego, znajduje się owiana żeglarskimi legendami Diabla Góra. W moim pierwszym rejsie na barce, sternik [REDAKTOR] i jego syn a bosman też [REDAKTOR] /młodszy [REDAKTOR] przestrzegali mnie, abym jako świeży "rodziarz" wyrzucił w tym miejscu kawałek chleba, dając okup siedzącemu na górze srośliwemu diabłu. Zaintrygowany tym niesamowitym "mieszka-cem" aprowokowałem starszego [REDAKTOR] do opowiadania.

- Wiesz synek - mówił - na ti górze siedzi diabeł i taki świeży rodziarz jak ti, kiej mu nie ciepnie chleba, to tyn nawdy baje mu wszieko na opak cynik i nikaj na rodziarce nie baje se takiemu scaścić

- A nie grzech to diabła chlebem karmić? - pytałem niby wierząc.

- KłóJa! Ale co ti poradzisz przeciw diabłu? Sam jeszcze za Wilima - ciągnął dalej - mój dziad wiózk smoła w beczkach i stanął takiej na fajerant. Tin pieron mu wszieka smoła na góra saku-dził. Sinek z bosmanem pouciekali, a dziad bez trzi dni turlał beczki na kółá.

Za tam górą jest wieś w której torij dycki mieszkali trzy siostry. Tyn pieroński gład przebroł se za szwarneho leśniczego i wszickie trzy pogańbił. Kiej dziouchy swiedziali se o swoim grzechu, utopiły se w Odrze pod tam górą, a ludzie na paniątkę posiadili trzy wierzby, wtóre ci pokorza.

- To tu - powiedział gdy na lewym brzegu wykonilo się nieduze wzgórze porośnięte łazem, opadające skarpą do Oary.

Pobiegłem na diób do kajuty i już miałem zamiar chwycić uszykowany gwoli tradycji kawałek chleba, gdy warok mój padł na leżący w węglarce drewniany klocek. Albo młodzieńca przekora, albo czarci konkurent podszepnął mi, abym rzucił tym drewnem.

- Pierucnu, coś to za cegła ciepnały - spytał, gdy wszedłem do starówki.

- To nie była cegła, tylko kawał kupionego w Koźlu razowca.

- Mnie możesz oszukać, ale ksi diobku to ti nie oszukał - powiedział z niedowierzaniem.

Po następnym bardzo pechowym rejsie z Koźla sternik miał do mnie pretensje twierząc, że przez moją lekkomyślność, szkodliwość diabelska spadła na całą barkę, że dlatego barka nie słucha stary i prawie we wszystkich 21 służach poobijaliśmy wrota i ściany. Od nieco otrząskanego Staśka dowiedziałem się, że przyczyną było złe załadowanie barki.

Podjąłem temat przy mijaniu góry.

- Co by to się urodziło - sterniku - gdyby te siostry nie potopiły się?

- Diobki

- A gdyby tak ludzie zanieśli te diobki do farota i ochrzcili, to dalej byłiby diabolkami czy ludźmi - katolikami?

Widząc, że starszemu trudno jest znaleźć odpowiedź, filozofowałem dalej.

- Widzicie sterniku oskowiek ma taką naturę że zawsze własne

winy swala na kogo innego, a jak nie na na kogo, to bodaj diabla sobie znajdzie. Okazuje się, że te diabły wybierają najostrożniejsze zakola i tam spychają barki na mielizny lub dziurawią dno. Podobne diabły siedziały pod Głogowem i Chobienią, aż ludzie po-przecinali zakola przekopami i diabłów diabli wzięli. Być może i to zostanie przecięte kiedyś i wtedy jak się równo zakłada barkę i wypompuje wodę z zenty, to barka będzie słuchać steru a nie diabła.

- Kiejś ti pieroński faflu taki skoluni, to pokaz wiela tak smokasz ti wody wyplumpać - zakończył po chwili namysłu moje wywody. Diabeł musiał być zadowolony z mego poczęstunku i zmiany menu, bo blisko 10 lat przepływałem szczęśliwie pod jego nosem. Przetrzymałem najgorszy okres adaptacji na stanowisku palacza na Jarowidzie. Potem paliłem na "Scinawie", "Swarobycu" i "Kupa-le". Ten ostatni we współzawodnictwie między Żegluga na Odrze, Żegluga Leningradzką i Żegluga niemiecką Deutsche Binnereederei zdobył przededni proporzec Lenina za najlepsze wyniki ekonomiczne w 1959 r. Ja jako jeden z jedenastoosobowej załogi miałem swój wkład do tego sukcesu.

Przez cały czas mego szuflowania cieszyłem się dobrą iłą opinią a pochwały kapitanów i mechaników utorowały mi 21.VII. 60 r. drogę na "Jarowida", gdzie jedyne w Ż.n.O. opalane masztem kotły stały się marzeniem każdego palacza. Przedtem ukończyłem kilka kursów zawodowych, a potem w marcu 1963 r. zdałem we Wrocławiu egzamin na patent mechanika żeglugi śródlądowej. Patenty wydawano w zależności od wyników egzaminu na odpowiednią moc maszyn. Przez półtorę godzinę dziewięciu członków komisji egzaminacyjnej musiało dawać mi dobrą notę, bo uzyskałem patent uprawniający mnie do samodzielnej obsługi maszyn bez ograniczenia mocy. W tymże 1963 r. obejmo wałem maszynownię na "Jarowidzie".

- Co smarkacza dajecie na taki statek? - mówili - starzy

mechanicy, co mi zazdrościli - Zobaczycie jak niedźwigo "Jarowida" rozwali.

Nie rozwaliłem, ani "Jarowida" ani żadnego innego statku. W nocy z 2 na 3 grudnia 1964 r. Staliśmy "Jarowidem" na postoju 19 km poniżej Diabelskiej Góry i o północy, kiedy załoga spała, zbudził nas jeden z pchaczy z wiadomością, że wioząca milionową tonę ładunku barka motorowa BM5040 tonie pod Diabelską Górą. Nasz kapitan [REDAKTOR] nie potrzebował wydawać poleceń. Palacke szybko podnieśli parę, ja nagrzałem maszyny i po puszczaniu holu pośpieszyliśmy na ratunek. Awariowana barka stała z dalszym zanurzonym po zrybnicę ładowni, oparta o jedną z ostrog. Okazało się, że trzymający się zbyt blisko brzegu kapitan barki zawadził o ukrytą przyborem wody ostrogę. Gwałtowne zatopienie dziobowych kabin spowodowało zanurzenie się barki i odpływ wody do ładowni przez nieszczęsne pokrywy studzienek na pokładzie. Przytomny mechanik [REDAKTOR] chwycił ster i skierował powolutku dółb na następną ostrogę dając mi oparcie. Przycumowaliśmy do burty, wrzuciliśmy węże i pompowaliśmy wodę. Następnie odciągnęliśmy barkę na głębszą wodę, podciągnęliśmy plancką awaryjną i wpełniliśmy barkę na najbliższą łacną. Gdy woda z kabin znikła, naliczyliśmy w dzień osiem dziur, w tym jedną taką, że przejął przez nią kamień większy od brukowca. Powyginane strzępy zaklepaliliśmy młotem. Ze starych kufajek porobiliśmy plastry nasmarowane towarem, zakryliśmy nimi dziury. Na plastry pokładko się deski, na wręgi kłamy, a między kłamy i deski powbijano się kliny dociskające plastry do dna, uszczelniając w ten sposób dziury. Mówiąc fachowo: zatremplowaliśmy przebicia. Cała ta pokrótce opisana operacja trwała ok. 10 godzin w czasie których nikt z obu załóg nie próchnował. Następnie burta w burtę popłynęliśmy do Nowej Sól, gdzie wykonano nowe mocniejsze tremple i skierowano barkę do Wrocławia. We Wrocławiu po wyładunku

wpakowano barkę na piaszczysty brzeg, aż się dziób wynurzył. Przeszli spawacze, wycięli rozprute blachy, przyspawali nowe i na drugi dzień barka była gotowa. Tak usunięta została prosto, szybko i sprawnie jedna z wielu awarii na Odrze i można by jej historię zakończyć, gdyby nie drobny epilog: ja - kapitanem dostaliśmy pismo następującej treści: "Za udzielenie pomocy awaryjnej BM5040 w dniu 2XIII1964 r. wyrażam Obywatelowi podziękowanie oraz udzielam pochwały". Podpisali: 2-ca Dyrektora d/s eksploatacji mgr [REDAKTOR] i Kierownik Samodzielnej Sekcji Kadry [REDAKTOR]. "Robna rzecz a cieszy.

Wracając do owej góry - trzy wierzy, które rosły na pamiątkę trzech sióstr ktoś ścinał, a młodym pokazuje się trzy brzozy lub sosny, same zaś legendy krążą w kilku wersjach. Jedna z wersji mówi, że diabeł uwodząc siostry udawał barkarza.

GIGACION. Długa portowa wieś, gdzie znajdowała się stacja bunkrowa dla węglowców. Obecnie przeładunku się m. in. nawozy azotowe dla lubuskiego rolnictwa, a pochodzące z Kąsienicyna. Jakoś bunkrowanego niegdys tutaj jak i w Nowej Soli węgla była barometrem nastrojów palaczy i reszty załogi bo im lepszy węgiel się dostawało, tym było lepsze palenie, pary w kotłach nie brakowało i szybciej się płynęło.

Przeciętna szybkość pociągów na środkowej Odrze wynosiła w górę 4-5 km/godz. Zwiększenie szybkości, o to choćby pół km/godz. dawało po kilku dniach spory rezultat. A ile satysfakcji było jeżeli się kogoś wyprzedziło! Bywało też, że na haldzie leżał gatunek węgla nazywany przez nas "prastarą piastowską siemką". Największą zaletą palaczy była ambicja zawodowa która kazała nam utrzymać parę i dawaliśmy ze siebie resztki siły i ostatnie krople potu aby mieć czyste wyszlakowane piece i ciśnienie ponad 15 atm. Muszę dodać, że - sam to nieraz sprawazałem - latem normalnie temperatura w kotłowni dochodziła do 70 °C a



przy szlaku przekraczała 80°C. Ludzie, którzy nie mieli z tą pracą styczności nie wierzą, że człowiek może wytrzymać w takim upale. Człowiek potrafi wytrzymać więcej niż się spodziewa a niedowiarków odsyłam do Dz. Głównego Energetyka S.N.O., gdzie znajdują się udokumentowane wyniki pomiarów porównawczych z [REDACTED]. Fakt, że w kotłowni cały czas nikt nie siedział; schodzono do niej z pokładu, aby wyrzucić w giel z zasobni, potarc go, wrzucić do paleniska, sprawdzić stan wody w kotłach, wyszlakować, wyrwalić szlakę i popiół za burtę, przegracować. Najbardziej wyczerpującą czynnością było szlakowanie, a jego częstotliwość zależała od gatunku węgla. Zmarsło się też, że przy którymś z kolei szlakowaniu kończyła się ambioja palaczy. Gorycz faktu, że tu się człowiek wykańcza, a ktoś za biurkiem kupuje "piach", bolała mocniej niż gryzący w oczy dym i pot i buntowała ludzi. Nie brano złego węgla i czekano w porcie na lepszy. Znała też inną przyczynę, ale której na "Swarowycu" łopaty poszły w kąt. "Swarowyc" najcięższej palik a gruboskurność jego kapitana 84J. szeroko była znana nad Odrą. Nie mogliśmy kiedyś przy szlakowaniu usłyszeć ciśnienia pary. Wtedy we władze ukazała się jego twarz. W bardzo wulgarny sposób zakwestionował nasz opętanczy wysiłek. Tego by Święty nie zcierpiał. We władze poszybowała grusa węgla i o parę milimetrów minęła znikającą głowę kapitana. W jednej sekundzie staliśmy się kłępkami rozdygotanych nerwów, nie zdolnych do kontrolowania własnych poczynań.

W Głogowicach załogi barek i holowników "zeiżaki" nudzą w klubokawiarni lub znajdującej się w pobliżu portu knajpce. Tu podobnie jak wszędzie nad Odrą: czy nabrolił ktoś miejscowy czy nie, to tak poszło na konto "marynarzy słodkich wód". Miejscowe panny przekonany się, że każdy jest z jednej gliny ulepiony, a niektóre po cichu marzą o tym, aby mieć męża żeglarza i móc z nim pływać razem jak to było i jest dotąd prajjste. Kilku pojechało się tu ze statkiem kawalerskim. Jednym wesele, drugim smutek tak jest też w

Cigacicach. Smutne jest to, że wielu młodych ludzi poświęciło się z życiem. Jedni młodzi przepili to życie drużay zaś mieli pecha, jak np: jeden młody chłopak /nazwiska nie znam/ poślizgnął się na pokładzie i wypadł za burtę. Palacz z "Lasy" nazywany [redacted] utopił się ratując sonę mechaniczną. Wspomniany uprzednio sternik [redacted] [redacted] też jakoś nieszczęśliwie wpadł do wody i utonął. Prócz ludzi zatonał tu w czasie swego ostatniego rejsu holownik "Gliwice". Jeden z ostatnich bezczokołowców. Po przybyciu do Wrocławia miał być oddany do kasacji i fakt ten załoga celowała w cigacińskiej krajce. Po powstaniu holu stojącym na Garze barkom nie zdążyło wyprostować ostrego zwrotu i napinający się hol przechylił statek, a nisko umieszczonymi bulajami dostała się do wnętrza woda. Na szczęście nikt, poza stratą rzeczy osobistych, nie poniósł szwanna. Kapitan [redacted] pełniący funkcję głównego nawigatora powiadomił potem na zebraniu: Statki bunkrują, załogi "tankują" - w wyniku tego 30 awarii rocznie, w tym jedna poważna: "Gliwice utopione". Ten stary wodniak od 1 iseka na wiele nocy z tymi problemami powagę awarii upnał dopiero po utopieniu jednostki. Krąży o [redacted] anegdota: że odebrał kiedyś telefon z trasy. Sternik zgłaszał że bosman mu się utopił.

- Miesiu - zwrócił się do załogowego - na tej i na tej barce bosman się utopił. Wyślij mu drugiego - i z właściwym sobie flegnatycznym spokojem odłożył słuchawkę.

23 ka. w 602 od Cigacic, w pobliżu małej wsi Bendów z początkiem grudnia 1960 r. 9 holowników utknęło na mieliznach. W owym roku istniała jesienią przerwa nawigacyjna spowodowana niskim stanem wody. Gdy deszcz w górach podałoby nieco stan wody w Garze i zdecydowane wysłać ze Szczęcina do Wrocławia cały konwoj holowników z barkami. Byłem wtedy palaczem na "Kupale". Przedzierali się przez prąmiaki, co chwila wołając sąsiada na pomoc przy zejściu z mielizn, a w okresie powrotu pomagało się sąsiadom. Węgiel

w zasobniach zaczął topnieć i musiano zostawić barki na trasie i lu em spieścić do Uigacic po nowe zasoby. Pod owym Bendowem spotkaliśmy "Perkuna", który znajdował się na samym proście i właśnie wracał z Uigacic sabunkrowany po swoje barki zostawione w Krośnie Garzańskim. Obciążony węglem zarył się w mielizny nie mogąc o własnych siłach się wydostać. Jaząc na resztkach węgla zgodziliśmy się mu pomóc, ale dobraliśmy od niego paliwa. Wytargaliśmy "Perkuna", lecz sami usiedliśmy na piachu. Z kolei on nas ścigał i sam się wpakował. Zostawiliśmy go do chwili powrotu, a tymczasem załoga "Perkuna" postanowiła wywieść liny na ląd, uwiązać do dźwewa i próbować manewrować windami. W Pomorsku pod mostem kolejowym spotkaliśmy "Swaroczyca", którego załoga trzema kędziami dowoziła węgiel potrzebny dla pokonania tego 5 km odcinka. Kapitanowie widząc bezskuteczność akcji postanowili czekać na przyjazd idącej ze zbiorników retencyjnych fali, ale sytuacja pogarszała fakt, że opadająca fala mogła spowodować przekamanie któregoś z kadłubów mierzących jakby nie było ok. 50 m. Nadeszła oczekiwana fala i po tygodniu zmagani ruszyliśmy jeden przez drugiego do Wrocławia.

Jakoś tak się stało, że mimo zimowych mrozów - odwiedzając panną w pobliżu [redacted] - nie mogłem ochłodzić młodej gorącej krwi. Mój kolega też miał tam pannę, ale krew mu ostudził ojciec dziewczyny goniąc go widkami. Nnie nie było komu pogonić. Właściwie nie ma czego żałować. Mam tam uroczą córeczkę [redacted] Moje drogi i jej matki rozeszły się. Ona wyszła za mąż, ja się ożeniłem i mamy swoje rodziny. Byjemy ze sobą w przyjaźni bez uprzedzeń, a Irka jest tym ogniwem które nas ~~przekam~~ pomimo wszystko łączy. Odwiedzam ich w miarę możliwości. [redacted] chociaż zdolna do nauki jest leniwa. Chłonie każdy program telewizyjny i potrafi barwnie opowiadać filmy czy programy których treść dawno już zapominałem. Obiecujemy sobie, że najbliższe wakacje spędzi u mnie w [redacted] i na pewno nie będzie żałowała.

KROŚNO ODRZANSKIE. Siedziba jednej z kilku Stacji Obsługi Tradycyjnej skąd przekazywane są wszelkie dyspozycje i informacje o ruchu na Odrze. Tu m. in. odbywają się wypłaty poborów, ale u żeglarzy największe znaczenie posiada punkt zaopatrywania w żywność. Wiele załóg zatrzymuje się tu w celu uzupełnienia zapasów, toteż widok mężczyzn obciążonych zakupami stanowi element ekscytacyjny ulic tego miasta. W okresie floty parowej widzieliśmy ludzi dźwigających żywność w dużych koszach od bieliszny. To kupowali przewiant kucharzy dużych holowników.

Z kucharzami żegluga miała zawsze spore kłopoty. Właściwie nie było etatów kucharzy, były natomiast etaty dwóch marynarzy na dużych holownikach. Kucharz był jednak bardziej przydatny niż drugi marynarz, dlatego na etatach tych zatrudniano kucharzy. Często funkcje te pełniły żony któregoś z członków załóg. Tak np. na "Śląsku" gotowała kapitanowa [REDAKTOR], na Jarowidzie mechanikowa [REDAKTOR]. Były też żony palaczy, bosmanów. Nie zawsze jednak znajdowano ochotną do gotowania żonę i musiano zatrudnić mężczyzn. Nie wymagano rygorystycznie kwalifikacji. I tak np. na "Kędxiersynie" przyjęto [REDAKTOR], któremu pierwsza inauguracyjna grochówka wylądowała na głowie. Na "Perkucie" zjawił się - wylany z pracy za pijactwem - murarz. Ten podawał obiady przybliżające za rawę murarską, nie wiem jakim sposobem załoga nauczyła go gotować. Utańczyło się wtedy w Żegludze, że wszystkich kucharzy nazywano murarzami. Jeżeli kierowano kogoś na statek to najważniejszym pytaniem było: kto tam muruje? Na "Swarzycu" gotował piąty, wykruszony w jednym miesiącu palacz. Tylko 2 godziny wytrzymał w kotłowni. Dobrze, że nie zemlał jak inni, bo było kawał chlepa i musielibyśmy dodatkowo pociąć się przy wynoszeniu go na pokład. Wszyscy jednogłośnie przyznają, że mistrzem w swoim zawodzie był [REDAKTOR]. Był uprzejmy i grzeczny, niczym panienka z dobrego domu, a że posiadał nieśmiałość do kobiet, jakoś nie pasował do otoczenia i był obiektem niewybrednych

dnym kpinek. Snosił to cierpliwie przez żadnych parę lat, aż nie wytrzymał i zwolnił się. Na mniejszych holownikach i barkach nie było kucharzy. Każdy sobie piencik według własnych zdolności i możliwości.

21 km za Krosnem Garzańskim leży mała wieś Miłów gdzie znajduje się punkt odprawy granicznej WOP-u i Urzędu Celnego. W sąsiedztwie Miłowa leży wieś Rybaki znanej z odkrycia ropy naftowej. Złoża są niewielkie niemniej jednak w okolicznym krajobrazie wyrosły wieże szczybów naftowych.

\*... Osiem kilometrów za Miłowem wpada do Odry Nysa Buzicka. Przed jej ujściem stoi tablica pamiątkowa ku czci młodego woplisty samorodowanego w tym miejscu przez dywersanta. Po niemieckiej stronie znajduje się wieś Ratzdorf.

\*... Nis dopłyniemy do SZUBIC i lecącego po drugiej stronie FRANKFURTU n/O musimy przepływać pod pięknym żelbetonowym mostem przeznaczonym wysoko nad Odrą. W czasie wojny, jak prawie wszystkie mosty, został zburzony. Odbudowany po wojnie tak gęsto został oblepiony gniazdami jaskółczymi, że miejsca wolnego już nie zostało. Przepływając - mimo sympatii do tych pożytecznych ptaków - chowaliśmy się do pomieszczeń, aby coś na głowę nie nakapało. W Szubicach pierwszy raz byłem wiosną 1962 r.

\*... Nie wszędzie Wopisli pozwalają wychodzić na ląd. Gdyby taka możliwość istniała w Szubicach, to chłopaki mieliby powodzenie u licznych pańienek zatrudnionych w miejscowych zakładach odzieżowych. Poniżej Frankfurtu, na wysypiskiem śmieci, znajduje się dzika plaża - ulubione miejsce niemieckich młodych mił, kąpiących się i plażujących nieskrępowanie w stroju Swy. Kiedyś na "Swarotyca" nudzące się "stare konie" postanowili pójść za ich przykładem. Jednakże zjawiły się na brzegu niewiasty poubranne i cały nasz "klub nudystów" znikł z pokładu.

Niemieckie miasteczko LAUBER /LUBSZ/ schowane jest za

wagórami. Tylko kilka domów wybiega uliczkami do Odry robiąc wrażenie niedużej wsi. Z jednego z tych domów wybiegają często nad Odrę dwie ładne dziewczyny i wesoło wymachiwały nam rękami. Dopływaliśmy możliwie najbliższej brzozy i posyłaliśmy im całusy. Raz jeden z nas zawołał do nich.

- Byś to się nie wysilał - odkrzyknęły po polsku.

Po paru latach wychodziła jedna z dziećmi na rękę. Kim są i co się z nimi teraz dzieje nikt nie wie. Zostawiły tylko na niemieckim brzegu wspomnienia ciepłej sympatii.

KOSTRZYŃ. Mówią się o tym mieście, że jeszcze go nie widać a już czuć. Miejsce odbudowane po wojnie fabryka celulozy wydawała nam się nieprzyjemny fetor. Miasto, fabryka i węzeł kolejowy podobnie jak Głogów zburzone i odbudowane po wojnie. Tu Warta wpada do Odry i wtedy Warta, Notecią, Kanalem Bydgoskim i Brdą płyną barki na Wisłę i z powrotem.

Wsie UZELIN, KYSOCZKI, SINKIERKI znane są z walk nad Odrą I Armii Wojska Polskiego w drodze na Berlin. Wielu żołnierzy zakończyło tu swój szlak bojowy a prochy poległych spoczywają na cmentarzu, widocznym z Odry wraz z pomnikiem ku czci poległych. Zwiedzeniem ten cmentarz i na grobach odczytywaliśmy znajome nazwiska jak [REDAKCYJA]. Wtedy myśl moja błądziła do Minkowic Szawskich, gdzie mieszka wielu osadników wojskowych - uczestników tych walk, ich rodziny i bliscy niejednego pochowanego w tym miejscu. Ci którzy sądzą, że zabudowania poniemieckie i cały dobytek spadły na osadników jak przysłowiowa manna z nieba, niech pamiętają, że za to wszystko zapłaciliśmy głodem, cierpieniami, stratą własnych spalonych domów, a każdy skrawek ziemi zroszony jest krwią tych co przesyli i tych co polegli. Przepłaciliśmy, Mocno przepłaciliśmy.

\*... WISUCHOWA. Stara słowiańska osada. Uzyskała niedawno prawa miejskie. Na miejscach grusów wzniesiono nowe pawilony handlowe

jakich nie powstydziliby się wojewódzkie miasto. Znajduje się w widurowej granicznej placówce kontrolna WOP-u i Urzędu Celnego dla jednostek pływających płynących ze Szczecina za granicę lub powracających. Jednostki w ruchu krajowym też kontrolowane są przez Wopistów, ponieważ niektóre szczecińskie nie mogą rozstać się ze swymi wilkami rzecznyymi i płyną z nimi w górę rzeki. Nie jedna opuszczała szarfę lub jakiś zakamarek i ze szarfą w oczach jedzie z Wopistami na ląd, nie mogąc pojąć przepisów o ruchu granicznym, tak nierfortunnie przerywających przyjemną podróż.

Zbliżamy się do Szczecina. Jego granicę wyznacza na Garze most na autostrasie.

X... Po raz pierwszy znalazłem się w Szczecinie latem 1951 r. Przywlekiono nas tu na wycieczkę. W sześć lat po wojnie nie było tu prócz gruzów, wiele do oglądania. Tylko przejazdka po porcie dźwigającym się z kupy ruin i wraków była atrakcją samą w sobie. Kiedy zjawiłem się tu po raz drugi w pięć lat później, widziałem już wszędzie wyraźne zmiany. Przez następne lata, za każdym rejssem wyrastało coś nowego, mosty, zabryki, elektrownia na Pomorzanych, nabrzeża portowe, pochylnie, statki, domy i wiele wiele innych obiektów. Jako 17-letni praktykant na barce pobierałem w Szczecinie swoje pierwsze "wyrównanie". Dostałem 1700 zł. Nie wiedziałem co z tymi pieniędzmi robić, bo takiej sumy nigdy w rękę nie miałem. Gdy ochłonąłem z wrażenia, kupiłem tani garniturek, koszulę, krawat, pantofle, skarpety i kilogram kiełbasy, sędzonej naraz bez chleba, dla uczczenia nowego o wiele lepszego rodzaju życia.

17 lat to wiek w którym jeszcze marzy się o przygodach a la Robinson Crusoe, a skokatana marynistyczna lektura dusza rwie się na statki morakie. Przekonałem się potem, że nie tak łatwo na nie się dostać. Aby łatwiej swój cel osiągnąć dałem się namówić przez jakiegoś załogowca [redacted] na palacza. Po pierwszych krokach w tym zawodzie na "Jarowidzie" przenieśliem się do Delegatury A.n.O.

w Szczecinie razem z óp. [REDAKTOR] mającym podobne ciągoty: "Jarowida" przerabiano na opalanie masutem a nas szczęśliwym trafem wysłano do Swinoujścia na kurs palaczy masutowych. Po kursie pływając na Ucinawie a potem na "Mestwinie" przekonałem się boleśnie, że nie samymi sprawami morskimi żyje się w Szczecinie, a do życia trzeba było m. in. robić zakupy i pitrasić, bo na tych małych holownikach nie było kucharzy. Druga rzecz, że na zakupy brakowało nieraz pieniędzy i chęć do gotowania odchodziła po każdej wachcie. Wisch się dalsze co chce - powiedziałem raz sobie - wracam do Wrocławia na te duże holowniki, na których byli kucharze.

Powatnym warunkiem przyjęcia na statek morski jest uregulowany stosunek do służby wojskowej. Marzyła mi się Marynarka Wojenna a tymczasem przez głupie platfusy Komisja Paborowa przeniosła mnie do ponad kontygentu. Po trzech latach służby i ubolewań, że do wojska biorą takie pokraki a mnie nie - przeniesiono mnie do ponadkontygentu. UP. Droga wolna! odsapnąłem i wykałem podanie do Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie.

- "Z braku wolnych etatów wasze podanie załatwiono odmownie" - brzmiała odpowiedź. I podobne odpowiedzi dostałem z Polskiej Linii Oceanicznych w Gdyni, Przedsiębiorstwa Półkół Dalekomorskich i Usług Rybackich "Odra" w Swinoujściu i "Gryf" w Szczecinie. Przy następnym próbach informowano mnie, że potrzebna jest zgoda mojego przedsiębiorstwa, ale gżiszby ż.n.o. wyraziła zgodę dla dobrego pracownika, tymbardziej że Żegluga czując się kufnią kadr dla przedsiębiorstw morskich wytargowała sobie taki warunek. I tak porozumienie dyrektorów, na miarę zarządzeń ministerialnych zamknęło drogę na morze takim zapaleńcom jak ja. Zresztą i zapach mój nieco ostygł. Wiedziałem, że mimo młodego wieku cenią mnie i liczą się ze mną, na dowód czego powierzono mi "Jarowida" a potem największego "Śląsk". W pracy miałem wxx wszystko co trzeba kawalerowi do wyzycia się w tym pięknym, ale krótkim okresie życia. Miałem



dobry zarobek, dobre zdrowie i wyżywienie. W czasie rejsów było się prawie co dzień w innej miejscowości między innymi ludźmi, wносиło się coraz to nowe przeżycia i wspomnienia. Miałem dobrych przyjaciół z którymi aby szukać wrażeń nie trzeba było omaliganić. Jednym słowem błądziło co wnukom opowiadać.

Ale przyszedł czas, że to wszystko "przejadło się" i osenizem się. Żona pochodzi z pod [REDAKTOWANO] mieszka jej siostra [REDAKTOWANO] do której [REDAKTOWANO] przyjechała na urlop. Po sąsiedsku zaś mieszkała moja śp. ciocia [REDAKTOWANO] do której przyjechała też na urlop. Wujostwo [REDAKTOWANO] odwiedzałem rzadko nie chcąc swoją obecnością sprawiać kłopotu tym sympatycznym staruszkom, chociaż lubili mnie i traktowali jak syna. W czasie jednego z moich pobytów zauważyłem jak krusząca się sąsiadeczka nie może sobie dać rady ze studzienną korbą. Poszedłem pomóc "dziecku" i z bliska zauważyłem, że nie jest znów takim dzieckiem jak wygląda z daleka, a od wścibskiej cioci dowiedziałem się, że liczy sobie prawie tyle lat jak ja. Rodzice [REDAKTOWANO] mieszkają na wsi [REDAKTOWANO] leżącej między [REDAKTOWANO]. Tam też urodziła się [REDAKTOWANO] w październiku 1939 r. Zaharowana na gospodarce i skłopotana matka wydała ją na świat maciupenką i nikt temu malenństwu nie wróżył więcej jak parę dni życia. Na przekór przepowiedniom tw rde trzymała się przy życiu chociaż rosła wolniej niż jej czarna jak u cyganiątka czupryna. Kiedy skończyła 7 klas szkoły podstawowej matka z ojcem zgodzili się posłać ją do Liceum w [REDAKTOWANO] gdyż uznano, że na gospodarce jest za słaba. Chodziła polnymi drogami do Liceum tak jak do podstawówki w [REDAKTOWANO]: w upał, deszcz i śnieg. Potem była dwa i pół letnia pomaturalna Szkoła Pielęgniarstwa Psychiatrycznego [REDAKTOWANO] [REDAKTOWANO] a następnie praca w Szpitalu Psychiatrycznym w [REDAKTOWANO] pod [REDAKTOWANO] czyli popularnych [REDAKTOWANO]. A jeszcze potem po urlopie u siostry w [REDAKTOWANO] spytałem ją:

- Co byś powiedziała gdybym Ci się oświadczył?

- Kosza byś nie dostał - brzmiała odpowiedź.

Jeszcze przed rucznym weselom zastanawialiśmy się gdzie będziemy wspólnie mieszkać. Mieliśmy możliwość zostać w [REDAKTOWANE], gdzie owdowiata ciotka [REDAKTOWANE] dawała nam swój domek na przedmieściu, w sąsiedztwie budującego się nowego oddziału hut [REDAKTOWANE]. Dla mnie zamieszkać tam znaczyło zmienić zawód i przy mniejszych zarobkach zaczynać życie jakby od nowa. Ciągnęło mnie do [REDAKTOWANE], gdzie byłem samodzielnym a ukończony kurs mechaników na wody portowe i ostatecznie oraz zdobyty w [REDAKTOWANE] dyplom dawały mi możliwość znalezienia pracy na miejscu. Poza tym przywiązaniem się do [REDAKTOWANE]. Polubiłem to miasto z piękną oprawą jaką mu dała przyroda w postaci wzgórz, delty Odry, jezior i trzech puszczy wkraczających do samych przedmieść. W czasie jednego z rejsów "Śląskiem" do [REDAKTOWANE] spotkałem kolegę po fachu [REDAKTOWANE] będącego inspektorem technicznym w Oddziale Żeglugi na Odrze w [REDAKTOWANE].

- Nie miałbyś dla mnie jakiejś łajby? - spytałem

- Szukamy kogoś właśnie z dyplomem [REDAKTOWANE] na [REDAKTOWANE].

Ten mały holowniczek podstawiający i odciągający barki w porcie [REDAKTOWANE] był rejestrowany w miejscowym [REDAKTOWANE] jako , że operował na wodach podlegających tej instytucji i od jego załogi tak jak od innych jemu podobnych jednostek wymagano kwalifikacji uzyskanych w Urzędach Morskich. Była to dla mnie nie lada okazja, toteż po przybyciu do Wrocławia złożyłem zaraz podanie o przeniesienie mnie do [REDAKTOWANE]. Miałem trudności, bo kierowniczka Dz. Kadry pani [REDAKTOWANE] wymykał się dobry pracownik i jeden z nielicznych mechaników posiadający patent I kl. Wobec mojej nieodwołalnej decyzji uzyskałem przeniesienie z dniem 21 stycznia 1966 r. Na [REDAKTOWANE] znalazłem pokój sublokatorski i sprowadziłem żonę, która podjęła pracę w II Klinice Chirurgicznej [REDAKTOWANE] gdzie wśród pacjentów i

personelu zdobyła sobie popularność jako siostra [redacted]. Jak już wspominałem - po zreorganizowaniu Oddziału Z.n.O. w [redacted] przeszedłem pod zarząd Seglugi [redacted] i po wycofaniu [redacted] z eksploatacji pływałem na [redacted], później na [redacted], [redacted] a obecnie na [redacted].

W ŚWINOUSZCIE wypadło by zakończyć wędrówkę po mapie. Przy nabrzeżu Władysława IV tego portowego miasta i znanego kurortu znajduje się 796 km szlak żeglowny z Głiwic.

Po raz pierwszy zawitałem tu z początkiem 1958 r. na kursy palaczy mazutowych, odbywający się w Ośrodku Szkolenia Marynarzy i Rybaków przy Pl. Słowiańskim, w budynku gdzie obecnie znajduje się Zakład Wyczoławczy. Z Seglugi na Oarze prócz mnie byli: [redacted]

[redacted] który w późniejszym czasie podlegał mi jako palacz na [redacted]. Prócz nas byli też pracownicy Świnojskiej "Oary" i innych przedsiębiorstw morskich i śródlądowych. Ze szkoły rybołówstwa morskiego w ułamki przyjechał palacz ze statku szkolnego [redacted] p. [redacted], którego ze względu na różnicę wieku nazywaliśmy "Tato". Ten miły facet, nie mający od wielu lat do czynienia z matematyką, był bliski rezygnacji. Ja i [redacted], mający wiadomości z matematyki świeżo wyniesione ze szkoły, pomagaliśmy "Tacie" i innym jak tylko się dało. Pełen ambicji pan [redacted] całą dniami i nocami do momentu, gdy niezłym mur - stanęło przed nim twierdzenie Pitagorasa mówiące że: "suma kwadratów zbudowanych na przyprostokątnych równa jest kwadratowi zbudowanemu na przeciwprostokątnej". W skożowanej głowie "Taty" jakoś nie mogło się to wszystko poukładać i nijak nie mógł pojąć dlaczego  $a^2 + b^2 = c^2$ . W końcu wziął się na jeszcze jeden sposób tłumaczenia. Narysowałem trójkąt i kwadraty, gdzie trzeba i po iadam tak: - Przypuśćmy, że w kształcie tego trójkąta ma "tato" gospodarkę, do której przylegają trzy kawałki pola. Jeżeli

na tym kawałku u dołu będzie hektar, a na tym z lewej dwa hektary to tego największego kawałka już nie musi "tato" mierzyć, bo żeby się cały świat do góry nogami przewrócić, to na nim musi być trzy hektary". Niewiele miał ten stary matros wspólnego z rolnictwem, ale twierdzenie pojął.

Byłem jeszcze nieraz potem w Swinoujściu w czasie zastępowych rejsów na "białej flocie", a z nabrzeża Szarych Głaz IV wyjeżdżałem na wycieczki w morze. Kijaka go też wypływają "Kniha" w "sina dal".

#### MOJA NIEMIECKA KOBIECIKA

- Wiesz Mietku zdaje mi się, że jestem w ciąży - powiada raz do mnie w styczniowy wieczór 1968 r, moja małżonka.

- No to będziemy mieli dziecko - odparłem uradowany. Wprawdzie zaplanowaliśmy potaska na rok 1968/69/tj. po otrzymaniu obiecane mieszkania, ale skoro wyszedł błąd w "planowaniu" to znów nie taka tragedia bo przy ul. [REDAKTOR] dobrze nam się mieszkają w pokoiku na poddaszu i w skrytości ducha wybaczyliśmy małżeństwu, że zabroni nam, jak dotychczas chodzić do kina, teatrów i na spacer, pójść bez troski żywot bezdzietnych małżeństw, przysporzy troski i wydatków. W tej beztrosce powstawała luka którą miała wypełnić teraz [REDAKTOR]. Do imienia tego przywykliśmy się przed jej poczęciem, zastanawiając się czy będzie [REDAKTOR] i ani na myśl nam nie przyszło żeby je zmienić. Przyszła na świat nieco za wcześnie, bo w siódmym miesiącu. Nazwonił do Kliniki [REDAKTOR] pełno rannych po wypadku tramwajowym. Jeden z nich - strasznie pogruchothane całopisko - prosił aby go przewrócić nieco na bok, bo go w plecy parzy. Dąwignęła [REDAKTOR] pacjenta, nie zważając na własny stan i poczuła jak jej się coś wewnątrz obrywa. W sobotę trzeciego czerwca wróciła z dysurą, a w niedzielę zabrano ją pogotowie na [REDAKTOR] porodówkę do Szpitala Garnizonowego przy ul. [REDAKTOR]

Pełn. chciał, że do słabutkiego i delikatnego organizmu wcześniaczka dostały się jakieś paskudne bakterie, powodujące silne biegunki i [redacted] z porodówki przewieziona została do Kliniki Pediatrycznej, przy ul. [redacted]. Do Kliniki [redacted] wyrobiła sobie przepustkę. Opiekując się [redacted] pielęgnowała przy okazji ostery inne takie same maleństwa. Własnym obfitym pokarmem obduszała całą piątkę. Z owej piątki [redacted] przedostatnia opuściła Klinikę, aby po paru tygodniach wrócić do niej z powrotem. Tym razem spadły na nią biegunka, zapalenie uszu, zapalenie płuc, porażenie jelit, powiększenie wątroby i śledziony, zapalenie węzłów chłonnych. Przy odwiedzinach w szpitalu patrzyłem na kupkę kosteczek obciążonych skórką zaplącą powietrze sinymi usteczkami jakby w agonii. To było moje dziecko, którego widok wyścisnął mi żęły z oczu. Uciekłem żeby się nie rozbeczeć. Nie do wiary, ale powoli, powoli zaczęła się ożywiać i wracać do zdrowia, aż przyszedł dzień kiedy nasze maleństwo znalazło się w domu. Koska i piątkiaka w oczach, jednak jej osłabiony organizm był podatny na choroby. Znaleźliśmy nianię, bo [redacted] wróciła do pracy. Ale niania nie zastąpi matki i po paru dniach na domiar złego [redacted] dostała porażenia słonecznego, bo pracująca w ogródku niania zostawiła ją śpiącą na słońcu. Przez półtora roku dawały znać o sobie rozmaite choroby, likwidowane uparcie przez rozmaitych lekarzy. Straciłszy na leczenie wszystkie z oszczędności i zaciągnęliśmy kilkanaście tysięcy pożyczek z których do tej pory nie możemy się wyzbyć. Jeszcze teraz [redacted] od czasu do czasu narzeka na uszka i cierpliwie daje sobie robić "piki" /zastrzyki/ aby jak jest przekonana, wypędzić z uszek robaczki. Jest dzieckiem wrażliwym i rozgarniętym a swoim szczebiotem potrafi osłodzić każdą przeciwność losu.

W czerwcu 19[redacted] r. urodziła nam się druga córeczka której na prośbę teściowej daliśmy imię [redacted]. Taś była taka "nieplanowana" ale jest zarowa i wydaje nam się, że będzie jeszcze

śliczniejsza od [redacted] [redacted] była trochę zazdrosna, o będącą bliżej matczynych rąk [redacted] Powoli jednak nabrała do małej sympatii gdy zaczęła do niej gaworzyć i na każdy wygląd [redacted] reago-  
wała głośnym śmiechem.

[redacted] chodzi do przedszkola a dla [redacted] jeszcze nie zna-  
lazko się miejsce w żłobku i opiekuje się nią pewna starsza pani.  
Czekamy niecierpliwie na obiecane nam jeszcze w 1968 r. mieszkanie.  
W roku 1970 żegluga [redacted] miała otrzymać [redacted] mieszkać.

... Gdy [redacted] pójdzie do żłobka odpadnie spora sumka za nia-  
nię. Wtedy wzięliśmy jakieś mebelki na raty no i naturalnie uprag-  
niony telewizor. Bo jak mówią na [redacted] "Choć bida pisicy, ale  
radio musi grać". Żona swolnika się z Kliniki [redacted], na  
skutek choroby [redacted] i po kilku miesięcznej przerwie podjęła pracę  
w Wojewódzkiej Przychodni Zdrowia Psychicznego. Ja zaś zasiadziałem  
się na "[redacted]", która w 1969 r. uzyskała jedno z najlepszych wy-  
ników ekonomicznych.