

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 149

Rok XIII

Grudzień 2015 r.

Wydanie specjalne



ASOS 2014-2020

Rządowy Program na rzecz Aktywności Społecznej
Osób Starszych na lata 2014-2020

Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej



Wstęp

Od marca do grudnia 2015 r. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we współpracy z Bractwem Mokrego Pokładu realizowała projekt „Kapitańskie opowieści” ASOS 2015 z dotacji Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. W ramach projektu zrealizowane zostały zarówno spotkania seniorów związanych zawodowo z żeglugą na Odrze, członków Bractwa z młodzieżą, jak też lekcje muzealne, warsztaty archiwizacyjne, spotkania, a także platforma internetowa z wynikami naszego projektu. Jednym z najważniejszych rezultatów jest wspólny materiał audio-dokumentalny, jak też ikonograficzny, który udało nam się zebrać. Owe relacje świadków odrzańskich postanowiliśmy wrywkowo zebrać w numerze specjalnym Biuletynu „Prosto z pokładu”, prezentując sylwetki kilku kapitanów, wodniaków z Odrą związanych.

Choć projekt zakończył się w grudniu 2015 r. to mamy nadzieję, że w kolejnych miesiącach i latach, wspólnymi siłami Bractwa i Fundacji,

uda nam się skłonić kolejnych seniorów do podzielenia się z wolontariuszami FOMT swoimi wspomnieniami, do opowiedzenia nam swoich historii, streszczenia ciekawych przygód i epizodów życia i pracy na rzece, do przybliżenia nam tradycji odrzańskich i specyfiki codziennej pracy. Niech zatem ten numer specjalny będzie wstępem do naszych dalszych poszukiwań, niechaj wyznaczy drogę dla kolejnych historii, które za czas jakiś z całą pewnością uda się nam zebrać w publikację.

Osobiście dziękuję wszystkim Braciom, którzy wzięli udział w projekcie oraz wolontariuszom, którzy zbierali informacje, skanowali dokumentację, tworzyli prezentowane w tym numerze i na stronie internetowej teksty. Te ostatnie są wynikiem wspólnych prac Dąmmary Andegaweńskiej, Joanny Mirochy, Patryka Drygały, Rafała Olka oraz mojej.

Oddajmy zatem głos kapitanom!

Wioletta Wrona-Gaj

COMIESIĘCZNE SPOTKANIA „BRACHTWA MOKREGO POKŁADU”
W KAŻDY PIERWSZY CZWARTEK KAŻDEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)

kpt. Mieczysław Balcerkiewicz

Urodzony w 1947 r., absolwent Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, wieloletni kapitan, pracujący przez długie lata w Czechosłowacji oraz na dźwigu pływającym „Wróblin”. Przeszedł na emeryturę w 2001 r. i od tego czasu jest pracownikiem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki przy Muzeum Odry we Wrocławiu.

Wypadek DP „Wróblin” na Rędzinie

W roku 1976 pracowaliśmy przy remoncie środkowych zasuw na jazie Rędzin. Mieliśmy barkę załadowaną materiałami, dźwig pływający „Wróblin”, którego byłem wtedy kapitanem i pchacza, Łosia, który miał za zadanie nas przepchać w miejsce remontu. Tego dnia nikt z nas nie chciał pracować, widocznie mieliśmy jakieś złe przeczucia. Pamiętam, że to był wtorek, godz. 10:46. Wszystkie segmenty były pozamykane poza jednym, więc przepływ wody był bardzo duży. Woda zepchnęła nas na jaz, nie dało się już nic zrobić. Barka przez jaz przeleciała pierwsza. Kolejny był nasz „Wróblin”, a na

nim 13 członków załogi razem z ekipą remontową i nurkami. Całe szczęście ramię dźwigu było wtedy wysunięte do góry, a nie złożone. Gdyby było inaczej, to wszyscy byśmy zginęli. Część załogi, w momencie gdy zbliżyliśmy się do brzegu na kilka sekund przed katastrofą zdołała wyskoczyć na ląd. Reszta uciekała z dziobu na rufę, chowając się za sterówką dźwigu, co amortyzowało upadek statku. Tymczasem ramię dźwigu oparło się o most przerzucony na jazu, „Wróblin” zarył dziobem niemalże o dno za jazem, ale się zatrzymał. Mimo ogromnej siły nurtu ramię dźwigu utrzymywało jednostkę zawieszoną na spadku. Kierownik budowy wpadł w obrót dźwigu i złamał nogę, jako jedyny był poszkodowany. Z jazu zrzucano nam drabinę sznurową, wszyscy wyszli po niej bezpiecznie na most. „Wróblin” ani drgnął, rozpoczęła się debata jak go ściągnąć z jazu. Próbowano Bizonami podpłynąć od tyłu i wyciągnąć dźwig do tyłu. Ja byłem kapitanem, więc poszedłem jeszcze raz na pokład, by wiązać liny. Szybko zrezygnowano z tego pomysłu – nurt był tak mocny, że ściągał również Bizony w stronę jazu. Ostatecznie zdecydowano się na odcięcie ramienia dźwigu, ryzykując jego ewentualne zatonięcie. „Wróblin” zapadł się w mętłą wodę – wypłynął – znowu się zanurzył – wypłynął. Później został szczęśliwie przepchany do brzegu i w kolejnych tygodniach zreperowany.

Przez dalsze lata nadal byłem kapitanem na DP „Wróblin”, teraz statek wchodzi w skład Muzeum Odry we Wrocławiu.

Raselboki i nuty do strojenia bucza

Jak pływaliśmy na statku pasażerskim dostaliśmy praktykantów z Technikum Żeglugi



Śródlądowej. Pewnego dnia staliśmy na Osobowicach. Zepsuła nam się syrena okrętowa, przyszli mechanicy. Jeden z nich odkręcił ją i mówi, że działać nie będzie. Załoga zwróciła uwagę, że membrana jest niesprawna, nową można wstawić. Mechanik widocznie postanowił zrobić kawał praktykantom i odpowiedział, że nie ma czym wstawić, bo brakuje mu „nut do strojenia bucza”. Załoga kawał podchwyciła, w wyniku czego jeden z praktykantów zaczął się dopytywać jak można te nuty załatwić i gdzie, to on chętnie przyniesie. Skierowano go do Dyrektora Technicznego, gdzie akurat była narada. Na długie miesiące wszyscy zapamię-

tali praktykanta szukającego „nut do strojenia bucza”.

Najstarszym i najlepiej znanym żartem było „polowanie na rasełboki”, które traktowane było niemal jak chrzest nowych pracowników czy młodych praktykantów. Kazano tym ostatnim szukać po lesie rasełboków – małych zwierzątek futerkowych, na których można dobrze zarobić. Z reguły historia kończyła się tak, że niedoświadczony adept na próżno na nie polował w nocy, a w tym czasie jego załoga odpływała kawałek dalej i wypoczywała. Zdarzało się też, że praktykantom udawało się przechytryć załogantów.

Henryk Pierchała

Do Wrocławia przyjechał z Rybnika, pochodzi z rodziny górniczej. Podobnie jak wielu jego rówieśników marzył żeby przeżyć romantyczną przygodę i zdobyć ciekawy, nietuzinkowy zawód, aby dumnie nosić piękny marynarski mundur, który tak pięknie działa na kobiety.

Czas nauki

Był to rok 1961, złote czasy dla żeglugi śródlądowej. Wprowadzono nową flotę, nowe techniki i metody przewozu ładunków, barki motorowe. Zanikała wtedy tak zwana żegluga rzemieślniczo rodzinna – pociągi holownicze, gdzie holowniki ciągnęły za sobą barki bez napędu, a na każdej barce mieszkała inna rodzina. Pływano razem z żoną, w czasie wakacji również z dziećmi. Często pływano razem z całym dobytkiem, czy inwentarzem żywym – kurami. Jak kończyłem technikum ta stara żegluga zanikała. Jednocześnie ci wodniacy bali się nowej techniki, bali się barek motorowych. Tymczasem absolwenci po 2 latach po ukończeniu szkoły stawali za sterami jako kapitanowie zestawów motorowych.

Byliśmy pierwszymi rocznikami, w których prowadzono duży nabór, wcześniej przyjmowano po 3 klasy, później po 6 klas. Przyjmowano nawet po 50 osób, choć oczywiście liczba ta ulegała wykruszeniu. Poza klasami technikum, doszły klasy zasadniczej zawodowej. W latach 70. nastąpił pełny rozkwit szkoły. Po technikum pływałem parę lat, ale dość szybko zapisałem

się na studia i rozpocząłem pracę jako nauczyciel przedmiotów praktycznych. Przez kolejne 33 lata byłem nauczycielem we wrocławskim Technikum Żeglugi Śródlądowej, dlatego tym bardziej bolało mnie jej tzw. wygaszenie, czyli zamknięcie w 2005 r.

Codziennosc w TŻŚ we Wrocławiu

W Technikum mieliśmy warunki luksusowe. Gdy rozpoczynałem w nim naukę akurat otwarto nowo wybudowany internat z pięknie wykończoną stołówką. Wszędzie były drewniane parkiety. Do domu jeździło się tylko kilka razy do roku – na Święta Bożego Narodzenia, Wielkanoc i wakacje.

Każdy uczeń dostawał ubrania, wyżywienie było praktycznie bezpłatne. Dla rodziny to była spora ulga, tym bardziej, że moje roczniki to roczniki powojennego wyżu.

Do szkoły przychodzili ludzie z całej Polski i nie tylko – zdarzali nam się również Czesi. Była to spora mieszanka, ale szybko się integrowaliśmy, szczególnie na praktykach indywidualnych w klasie 3 i 4. To uczyło nas też pracy zespołowej.

Zdarzały się też śmieszne momenty – poniedziałki rozpoczynaliśmy apelem w auli. Jak się zaczynał – drzwi szkoły były zamykane. W budynku był jednak niski parter. Pamiętam, jak przez okna w nim przeciskali się wszyscy spóźnialscy.

Juliusz Chwalana

Urodził się w 1947 roku w Bolkowie. Jest absolwentem Technikum Żeglugi Śródlądowej z roku 1967. Ukończył Wydział Mechaniczny. Pracował 5 lat w Żegludze na Odrze (1967 – 1972), pływał na „Turach” i barkach motorowych. Podwyższał kwalifikacje, zyskiwał kolejne uprawnienia, zdał egzaminy na III i II klasę mechanika. Następnie przeszedł do Stoczni przy ul. Długiej we Wrocławiu, gdzie na Wydziale Remontowo Budowlanym pracował w latach 1972-1996. Pod koniec lat 80. prowadził prace kontraktowe w Czechosłowacji. W międzyczasie, po ukończeniu studiów wieczorowych na Politechnice Wrocławskiej, awansował na Kierownika Stoczni. Po 1996, aż do przejścia na emeryturę pracownik biura Veritas, nadzorujący m.in. budowę gazociągu Jamalskiego.

Zawód mechanik

W latach 60. w TZŚ we Wrocławiu funkcjonowały dwa wydziały – mechaniczny, przygotowujący do pracy mechanika i nawigacyjny – szkolący przyszłych bosmanów i kapitanów (w późniejszych latach zostały one połączone). Było to podyktowane ówczesnym rozwojem żeglugi i wprowadzeniem barek motorowych i pchaczy – dla wielu kapitanów obsługa maszyn była zbyt trudna. Niebezpieczne też było obsługiwanie jednostek parowych, które już w małym stopniu, jednak wciąż występowały na Odrze. Uczono nas zatem również obsługi maszyn parowych i kotłów.

Odrzańska codzienność

Jeszcze w latach 60., kiedy zaczynałem pływać, kapitanowie nadal pływali z żonami i rodzinami. Sam byłem zaokrętowany na barce motorowej z kapitanem i jego żoną. Folklor wciąż był żywy. Na niektórych jednostkach wciąż hodowano kury. Co ciekawe, nie chciały one jednak jeść pszenicy, której było pod dostatkiem, gdyż często ją transportowaliśmy – wolały szynkę.

Ważnym miejscem na Odrzańskiej Drożce Wodnej była Nowa Sól – punkt wypłat, stocznia, stacja benzynowa – miasto uciech marynarzy. Były knajpy i mordownie. Wielu marynarzy miało tam żony. Pamiętam rzecz nietypową – w podmokłym lasku przy porcie miejscowi łapali zaskrońce, obdzierali je ze

skóry i sprzedawali wodziarzom jako węgorze. Niektórzy dali się nabrać.

Zdarzały nam się różne przygody i wypadki, jak to w pracy. Na jeziorze Dąbskim pękły nam pewnego razu liny w zestawie prowadzonym przez „Tura”. Cudem nikomu nic się nie stało, choć awantura była ogromna – kontenery popłynęły w sieci. Zdarzyło mi się też ratować w Cigacicach samobójcę: człowiek ten skoczył do Odry, woda była zimna i widocznie go otrzeźwiła, bo zaczął wzywać pomocy. Wyciągnęliśmy go na naszą jednostkę, a on od razu zaczął się szarpać, lamentować dlaczego go uratowano. Ostatecznie dotarł wraz z załogą bezpiecznie do brzegu.

Stanisław Rożen i przygoda w Kostrzynie nad Odrą

W czasie tych kilku lat, które spędziłem w żegludze, miałem przyjemność pływać z Kapitanem Stanisławem Rożeniem. Pochodził z Warszawy i lubił czasem popić, część wypłaty oddawał mi, żeby całej nie wydać na przyjemności. Gdy był pijany oczywiście próbował ode mnie wszelkimi sposobami te pieniądze wydość, co mu się nie udawało. Nad ranem znów byłem jego wielkim przyjacielem.

Stanisław miał charakter i był zadziorny. Kiedyś transportowaliśmy do Tczewa spalnego pchacza. Noteć i Warta to bardzo ciężkie nawigacyjnie rzeki. Tymczasem już w Kostrzynie zatrzymał nas wysoki stan wody: jednostki nie miały dość miejsca, by przejść pod mostem. Byliśmy uziemieni, tak samo jak wiele innych załóg. Wieczorem w knajpce rozmawiam z kapitanem, który przekonuje mnie, że musimy płynąć: „Co, my ne przepłynemy? My przepłynemy! Julku rób wszystko, my przepłynemy” – mówił z charakterystycznym akcentem Staszek. Uparł się. Następnego dnia podpływamy, patrzę, no brakuje trochę. Zalałem cały skrajnik dziobowy i rufowy, w maszynowni i pomieszczeniach też ile się dało, wciąż trochę brakuje. Mówię do Stasia: „Stasiu, jak będziemy przepływać pod mostem, to na ostatniej prostej popuść cugli i w ostatnim momencie daj całą naprzód, to wtedy zassie trochę wody i przejdziemy”. Udało się. Kapitan podskakiwał w swojej sterówce, popisując się przed załogami po drugiej stronie mostu, które też czekały na zmniejszenie się poziomu Odry. Oczywiście później to ja

musiałem wszystko wysprzątać i wyczyścić, trochę roboty było, ale przepłynęliśmy.

Ze Stasiem miałem też inną przygodę, w Lipkach pod mostem stracił sterówkę. Płynęliśmy Turem 78, była duża woda, asystentowi kapitan nakazał obniżyć sterówkę, a ten ją podniósł. Kilku centymetrów zabrakło i niestety sterówka poszła. Kapitanowi nic się nie stało.

Wspominki stoczniowe

Praca w Stoczni była pełna kolorytu. Budowano około 50 BM 500 (barek motorowych) rocznie oraz inne jednostki, nie tylko na wody śródlądowe. Miała miejsce swego rodzaju współpraca pomiędzy stocznia przy ulicy Długiej, a Stocznia Zacisze. Pierwsza robiła podstawy a druga wykańczała lub wypożyczała pracowników (stolarzy), którzy przy ulicy Długiej wykańczali jednostki. Pierwotnie wszystkie wrocławskie stocznie podlegały pod Zacisze i funkcjonowały jako jej oddziały, dopiero potem zostały usamodzielnione. Na stoczni były również naprawiane barki typu noteckiego, nitowane. Pamiętam jeszcze, jak pracowali niterzy, jednak z biegiem lat ten fach zanikł. Wciąż jednak holowano barki tego typu.

Stocznia stwarzała wszelkie udogodnienia osobom, które chciały się uczyć i doksztalać.

Były płatne urlopy, elastyczne godziny pracy oraz biblioteka techniczna na miejscu. W pomocy naukowej można było się zaopatrzyć także w miejscu pracy.

Sowieci na Odrze

Pamiętam, gdy pewnego dnia płynąc w kierunku portu miejskiego we Wrocławiu, na wysokości Kozanowa, zgubiliśmy kotwicę. Postanowiliśmy wpłynąć w obszar dawnej stoczni Wolheima, która od 1945 r. była zajmowana przez wojska radzieckie. Rozpoczęliśmy podejście i wtedy zrobiła się straszna awantura. Bardzo szybko nas zatrzymano, nie pozwalając nam wpłynąć do środka. Jak się później okazało – basen wciąż był zaminowany, nikt nie rozumiał, jakim cudem nasz zestaw nie wyleciał w powietrze. Zamieszanie było tym większe, że większość żołnierzy nie mówiła po polsku. Miałem z nimi też inne spotkanie kilka lat później, gdy już pracowałem na stoczni, zawitał na nią oddział poszukiwawczy – jak wieść niesła jeden z uzbrojonych żołnierzy dopuścił się dezercji. Nikogo jednak u nas nie znaleziono. Innym razem widziałem ćwiczenia na Odrze – Sowieci stawiali most. Udało im się tej sztuki dokonać w 2 godziny.

Matylda Bamba

Matylda Bamba urodziła się w 1940 r. w Choruli, w czasach, gdy kapitan Słowik wraz z żoną pływali na trasie Odra – Nysa – Łaba – Hamburg. W 1944 r. cała rodzina opuściła Hamburg i postanowiła pozostać w Choruli, gdzie nadal mieszkała część ich krewnych. Matylda wychowywała się na holownikach parowych, to one były jej domem. Codziennosc, pozbawiona zabaw z rówieśnikami – upływała jej na lekturze książek, rysowaniu i oczekiwaniu na 3 sygnały i zrzucenie kotwicy, które zwiastowały zejście na ląd. W portach i przystaniach bawiła się z dziećmi innych kapitanów. Na holowniku Śląsk oprócz niej mieszkała również dwójka innych dzieci – córka i syn Państwa Podkowa – palacza Feliksa i jego żony Apolonii, również zatrudnionej na statku. Wspomnieniami pani Matyldy Bamby, urodzonej w 1940 roku, wędrujemy do dawnego świata żeglugi śródlądowej. Jednakże jest to opowieść zarówno o niej, jak i o jej ojcu, za sprawą którego do 12. roku życia nie

rozstawiała się ani na moment z żegluga i co oczywiste, z holownikami parowymi.

O kapitanie Wilhelmie Słowiku

Mój ojciec, Wilhelm Słowik, urodził się 2 czerwca 1910 roku. Nie pochodził z rodziny wodniackiej, a swoje pierwsze kroki na statkach stawiał jako praktykant i chłopiec okrętowy. W czasie II wojny światowej transportował nadal towary w żegludze śródlądowej III Rzeszy. Do 1944 roku pływał na barce jako sternik na trasie Odra – Hamburg. W 1944 roku powrócił z rodziną z Hamburga na Śląsk, do miejscowości Chorula.

W 1945 roku Wilhelm Słowik został wzięty przez Rosjan do niewoli, choć jak podkreślał, nigdy nie był w wojsku. Został zesłany do łagru. Za swoją ponadprzeciętną pracę zaferowano mu sprowadzenie rodziny. Przerazony tą propozycją, podjął się ucieczki z obozu. W 1948 roku udało mu się przedostać do Polski. Jednak



zaraz na granicy został zatrzęsiony przez miejscowy oddział Urzędu Bezpieczeństwa. Po błaganiach rodziny został zwolniony. Powrócił do żeglugi, ale już jako Franciszek Słowik. Ponieważ był Ślązakiem, musiał ukrywać swoją tożsamość wobec nowej władzy w Polsce ukrywał także to, że pracował w łagrze.

Niedługo po powrocie uzyskał patent kapitana żeglugi śródlądowej. Był jednym z kapitanów, który miał okazję uczestniczyć w sprowadzaniu małych i dużych Holendrów – holowników zbudowanych w Holandii na mocy umowy polsko – holenderskiej. W 1949 roku przybył do Polski z Rotterdamu na holowniku parowym Swarozyc. Była to duża i nowoczesna jednostka wybudowana w Holandii na potrzeby transportu rzeczno-odry – od stopnia wodnego Rędzin aż

do Szczecina. Byłam wtedy małą dziewczynką, ale pamiętam wrażenie jakie wywarły na mnie przestronne wnętrza Swarozyc, na którym miałam okazję przebywać.

W następnych latach Franciszek Słowik obsługiwał holownik Ścinawa, który pracowała w obrębie Portu Popowice we Wrocławiu. Później, do lat 60. był kapitanem holownika Śląsk. To właśnie mój ojciec był pionierem systemu pchanego na Odrze i w dużej mierze to dzięki niemu wprowadzono nowy rodzaj transportu barek w Polsce. To on również wprowadził system stołówek pracowniczych na holownikach: załoganci zobligowani byli do oddawania części wypłaty na wyżywienie, które było serwowane dla wszystkich na holowniku, a przygotowywane z reguły przez żonę kapitana (zatrudnioną w roli kucharki). System ten okazał się być koniecz-



nym rozwiązaniem, jako, że załoga często w krótkim czasie przepijała swoje wynagrodzenia, pozostając bez środków do życia.

Do 1971 roku Wilhelm Słowik dowodził Perkozem, a później przeszedł na emeryturę. W 1972 roku odszedł na wieczną wachtę.

Życie na Odrze

W latach 50. XX w. zdarzało się, że dzieci kapitanów pozostawały na statkach dłużej niż tylko do 7 roku życia – ja pływałam do 12 roku życia. Do tego czasu uczyłam się samodzielnie, uczęszczając na postojach do szkół na odrzańskiej trasie, w tym do szkoły podstawowej na Osobowicach, dzielnicy Wrocławia. Prowadziłam samodzielnie zeszyty, odrabiałam zadania domowe i czytałam wskazane treści, zaś w okresie przebywania na lądzie sprawdzano moje postępy w nauce. Uczestniczyłam wtedy również w tradycyjnych zajęciach z innymi dziećmi. Dopiero w wieku lat 12 zamieszkałam wraz z matką na lądzie, kontynuując swoją edukację. Nadal jednak w każde ferie i wakacje pływałam z rodzicami po Odrze, aż do 1956 r. Ojciec nauczył mnie manewrów i prowadzenia statków. Zdarzyło się, że pod jego nieobecność wprowadziłam kiedyś „Ścinawą” barki do portu Popowice.

Życie na dużych Holendrach nazwać można było luksusowym w stosunku do tego, jak wyglądało życie na barkach. Pod pokładami znajdował się salon ze skórzaną kanapą i kredensem, spiżarnia, łazienka z wanną, kuchnia, sypialnia oraz mały jednoosobowy pokój. Holowniki te miały zbiorniki na wodę, uzu-

pełniane w portach oraz system ogrzewania. Jako, że nie było lodówek jedzenie należało wcześniej odpowiednio spasteryzować, mięso trzymano w specjalnie wytopionym smalcu. Beczki i pojemniki z jedzeniem przechowywano w zenzach. Załogi nie tylko z sobą pracowały, ale też często spędzały wolny czas: mnie w odrabianiu prac domowych pomagali marynarze. Ich codzienność obfitowała też w różne śmieszne wydarzenia: pewnego ranka na postoju w Nowej Soli na holownik wrócił jeden z młodych załogantów cały obłożony pierzem. Jak się okazało spędził noc w taborze cygańskim, niewiele z niej pamiętając. Woda bywała też niebezpieczna. Zdarzyło się, że przy dobijaniu do brzegu na postoju w Cigacicach sześciolatka córka palacza Podkowy wpadła do wody od strony lądu – kapitan Słowik zdołał ją wyciągnąć niemal w ostatniej chwili, zanim statek uderzył w nabrzeże.

Życie rodzin kapitańskich było też mocno związane z przestrzenią miejską – mało kto dziś pamięta, że na ul. Kleczkowskiej, w sąsiedztwie portu miejskiego – mieszkało wiele rodzin kapitańskich. Budowano też specjalne hotele dla pracowników żeglugi i ich rodzin. Wiele dzieci wychowanych na Odrze poszło w ślady rodziców i wkrótce stało się uczniami Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, by także móc pływać. Ja także marzyłam o tym, by móc pozostać na Odrze, jednak TŻŚ na kierunkach nawigacyjnych nie przyjmowało kobiet. Gdyby nie to, to z pewnością pracę zawodową związałabym jak ojciec – z rzeką.

kpt. Janusz Fąfara

Jako młody chłopak wychował się w dość tradycyjnej w swych zasadach rodzinie górniczej w małej miejscowości na południu Polski. Jego socjalistyczny światopogląd był „urabiany” perfekcyjnie wręcz hen aż do najdalszych kresów „wschodniego wielkiego brata”. Jedynym źródłem wiedzy o innym niż wschodni świecie były książki z tajemniczego drugiego obiegu jakimi zaczytywał się po kryjomu wypożyczając je bez wiedzy ojca u syna rodziców chrzestnych. Wynikało z nich jednoznacznie, że jedyną możliwą drogą do zachodniego świata była droga morską i zawód marynarza. Niestety, jedynymi publikacjami jakie w tym temacie można było zdobyć w latach 50., były tłumaczenia dzieł pisarzy zza wschodniej granicy. Operowali oni

prostym, choć ideowo-socjalistycznym językiem i na niszowym w owym czasie (końcówka lat 50) temacie wydawniczym jakby nie było wciągały. W taki oto sposób świat chłopięcych marzeń stawał się bardziej realny, choć podświadomie wypaczony. Sztandarową pozycją była „Morska sól” – N. Żdanowa z 1955 roku którą z biegiem czasu Janusz znał niemal na pamięć. To dzięki niej postanowił zdawać do Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Darłowie, ale na wszelki wypadek złożył również dokumenty do jedynej po darłowskiej szkole średniej kształcącej w zawodzie marynarza. Niestety, z „rybałki” nie otrzymał żadnej odpowiedzi a z T.Ż.Ś. tak i po pomyślnie zdanych egzaminach rozpoczął kształcenie w zawodzie marynarza – niestety



nie morskiego lecz śródlądowego. W roku 1969 ukończył Technikum Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu i wybrałszy armatora P.P. Żegluga na Odrze przydzielony został do załogi Bizona 9, jednej z dwu pierwszych nowych jednostek z serii Bizon II w żegludze wrocławskiej. Po 2 latach służby wojskowej powrócił do pływania, najpierw na Turze, później na barkach motorowych, w tak bardzo upragnionych relacjach zagranicznych, no i z biegiem czasu w końcu nadeszła pora aby objąć kapitaństwo Pierwszą jednostką którą dowodził była BM-5058, później BM-5021, kilka Turów i ostatnia jednostka BM-5136 (pełna klasa). W międzyczasie pracował również z młodzieżą przekazując jej swą wiedzę jako bosman na statku szkolnym „Westerplatte” i jako sternik na „Młodej Gwardii”. W późniejszych latach pracował jako dyspozytor w dziale „Ruchu w Porcie” i następnie – co było w pewnym sensie nobilitacją w dziale „Centralna Dyspozycja” odpowiedzialnym za logistykę całej odrzańskiej floty od Gliwic po Świnoujście. Na emeryturze od 2012 r. Obecnie kpt. Fąfara zajmuje się zbieraniem wszelkich archiwaliów tematycznie związanych z żeglugą odrzańską i rzeką Odrą, w tym dokumentów, kart pocztowych z motywem żeglugowym, starych fotografii, filmów i relacji dotyczących żegluga odrzańskiej i jej pomników.

Jednostki eksperymentalne

„Wiosną 1970 r. miałem okazję brać udział w pierwszym etapie jednego z ciekawszych projektów „Żegluga na Odrze” jakim miał być przewóz ryb z wybrzeża na Śląsk i w rejsie powrotnym płodów rolnych i warzyw na Wybrzeże. Zestaw pchany miał składać się z Bizona-09 i nowo wybudowanej barki chłodni którą nazwano „Dorsz”. Barka-chłodnia zbudowana była na kanwie kadłuba barki pchanej typu „600” z nadbudówką posiadającą wewnątrz

pełne wyposażenie chłodnicze, agregaty i pomieszczenia dla obsługi. Mój udział w tym nieudanym z ekonomicznego punktu widzenia przedsięwzięciu polegał na przemalowaniu pchacza na biały, „firmowy kolor” zestawu”.

Bizony a Tury – lekcja dla początkujących

Tury powstały jako pierwsze pchacze przeznaczone do żegluga w systemie pchanym po rzece Odrze, zaprojektowano je w latach 1959–1960. Podobnie jak pierwsze barki motorowe były, jak na owe czasy, jednostkami w miarę nowoczesnymi. Zestaw składał się z pchacza o mocy 2x120 KM i barek pchanych 2x370 ton. Dwa pierwsze prototypowe pchacze wybudowała Tczewska Stocznia Rzeczna w roku 1961, a w następnych latach wybudowano ich blisko 100 sztuk. Pchacze Tur były produkowane seryjnie przez Tczewską Stocznia Rzeczna, natomiast barki pchane przez Krakowską i Kozielską Stocznia Rzeczna. Jak wspomniałem pchacze były wyposażone w dwa silniki typu Puck-B120 o mocy 120 KM, w latach późniejszych stosowano mocniejsze silniki o mocy 150 KM, a w ostatnich latach wymieniono wszystkie silniki Puck na silniki typu Delfin. Długość zestawu Tur wynosiła 91 m, szerokość 8,70 m, zanurzenie barek do 1,60 m, a nośność zestawu wynosiła 580 ton. Pchacze Tur w części socjalnej wyposażone były w kuchnię węglową, oświetlenie z akumulatorów (a nie z agregatów prądotwórczych).



czych), początkowo nie było na wyposażeniu lodówek, odznaczały się też małymi i ciasnymi kajutami dla załogi (dwie kajuty dwuosobowe, jedna dla mechanika i w miarę wygodna kapitańska), jak na dzisiejsze standardy można by nazwać warunki socjalne pchacza typu Tur dość prymitywnymi. Po Turach wchodziły do eksploatacji Bizony. Powstały trzy serie pchaczy. Największą wadą pierwszej z nich czyli pchaczy typu Bizon I było niedopracowanie warunków socjalnych, przede wszystkim nadal utrzymano kuchnię węglową co w czasie upałów pomieszczenia mieszkalne zamieniało w piekło. Kolejne modyfikacje pchaczy czyli Bizony II (wybudowano 2 szt – Biz 09 i Bizon 10 z silnikami SKL) i Bizon III były i są do tej pory po modyfikacji silników – moim zdaniem – typowymi nowoczesnymi pchaczami z przeznaczeniem na rzekę Odrę. Kajuty przestronne, maszynownia wyposażona w dwa agregaty, przyzwoita łazienka, silniki o mocy łącznej 400 koni. Co ciekawe – nasze Bizony w porównaniu do zachodnich jednostek z tamtych lat to jednostki bardziej nowoczesne, bo żegluga pchana rozwijała się najprężniej w Polsce, dopiero później w NRD i Niemczech Zachodnich.

Legendarna Nowa Sól...

Nowa Sól od lat żyła z żeglugi. Duże przedładunki w nowosolskim porcie, stocznia zatrudniająca 300 osób, duży basen portowy, w którym w okresie zimy urządzano zimowisko dla statków. Za czasów holowników parowych znajdowała się tam też stacja bunkrowania węgla. Ale najlepsze wspomnienia nowosolskiego portu pozostają z okresu zimowisk. W mieście funkcjonowały trzy knajpy, w tej chwili została z nich tylko jedna, najbardziej ekskluzywna „Polonia”, gdzie załogi jak tylko dysponowały w miarę przyzwoitą gotówką jak jeden mąż udawały się na wieczorny dancing. W „Warszawiance” i w „Kameralnej” (przy muzyce na żywo) można było tanio i dobrze zjeść a popołudnie przy kawie i „lampce” wina w damskim towarzystwie spędzało się w kawiarni „Mocca”. Czas na zimowisku spędzony w Nowej Soli był barwny i wesoły, nikogo na mieście w tym czasie nie raziło że spotkało się pijanego marynarza z wstawioną dziewczyną, Zapamiętałem Nową Sól jako niewielkie i urocze miasto. To tu spotykali się marynarze, pozbawieni na co dzień damskiego towarzystwa z dziewczynami z Nowej Soli i okolic. Działała tu fabryka nici Odra zatrudniająca w większości kobiety



i normalne było to, że po zakończonej pracy i my i one byliśmy spragnieni towarzystwa i nie tylko towarzystwa. Owocem tego były liczne związki małżeńskie z nowosolskimi dziewczynami. W mieście tym zarówno my, napływowi jak też i „tubylcy” tolerowali się wzajemnie, a specyficznej barwy dodawała też spora enklawa Cyganów, z którymi handlowano, czasami też się bawiono.

Co transportowano za granicę?

Do Niemiec barkami transportowany był głównie węgiel i kruszywa. Węgiel głównie przewożony był do Berlina Zachodniego, gdzie stanowił główne źródło energii dla elektrowni. Wożone jeszcze były wysokoenergetyczne gatunki węgla do hut w Salzgitter i Peine. Do Holandii transportowano drobnicę, przede wszystkim odpady stalowe, z Wrocławia odlewy żeliwne (często po 30 ton każdy) i odpady formierskie z Hutmenu. Z Gliwic woźiliśmy metale kolorowe – czyli mosiądz, z Głogowa i ze Szczecina miedź. Zdarzały się w pewnych okresach czasu transporty owocowych półproduktów w beczkach, przerabianych później na dżemy, do Holandii i Belgii trafiały też słoiki na paletach czy też butelki. Natomiast w rejsach wewnętrznych i zimowych woziło się proszki do prania, palety z oliwą, słupy telegraficzne. Towary wielkogabarytowe transportowaliśmy od lat 90., gdy rozpoczęła się produkcja dla firm zachodnich. Nasz import nie był tak rozwinięty – barki często wracały puste.

Rejsy zagraniczne za współpracę polityczną i szmugle

Załogi statków odrzańskich za sprawą rejsów eksportowych miały możliwości zobaczenia i poczucia tego, do czego nie miała możliwości większość mieszkańców Polski. Dla młodych ludzi takich jak ja udział w rejsach zagranicznych znaczył więcej niż wygrany los



na loterii. W wieku dwudziestu kilku lat miałem okazję dosłownie opłynąć naokoło Europy dostępnymi drogami wodnymi za sprawą ekipy telewizyjnej, która nakręcała film dokumentalny o rejsie polskiej barki prawie przez pół Europy. Do dziś pamiętam i mile wspominam pobyt z nimi w czasie trwania tego rejsu w roku 1973 podczas X festiwalu młodzieży i studentów w Berlinie Zachodnim

Tam gdzie przekracza się granice państwa zawsze istnieje przemyt, a my wcale nie byliśmy wyjątkiem w tym procederze. Przemycano towary w obie strony, ponieważ kontrole graniczne były bardzo ciężkie i skrupulatne to zdarzały się też wpadki. Po tych incydentach widać było kto współpracował z naszą komunistyczną władzą a kto nie. Po wpadce przemytniczej (bez względu na rozmiar przewinienia jedni byli skazywani przez zarząd firmy na długoletnią karencję w przewozach zagranicznych, a drudzy po krótkiej przerwie praktycznie od razu wracali na statki w relacjach zagranicznych. Ci, którzy nie chcieli współpracować, odmawiali współpracy lub byli niepewni politycznie tak jak ja, mieli dodatkowe kłopoty. Podobnie jak przy staraniu się o paszport marynarze musieli udowodniać czystość polityczną i jedynie słuszną moralność do trzeciego pokolenia wstecz, a pilnował morale zatrudnionych w firmie marynarzy będący na etacie w P.P. Żegluga na Odrze tzw. „opiekun” – oficjalny przedstawiciel Służby Bezpieczeństwa.

Logistyka na Odrze

Ze względów zdrowotnych (choroba wrzodowa dwunastnicy) zmuszony byłem do szukania pracy na lądzie. Była okazja ku temu gdy pojawiło się wolne miejsce w punkcie zdawczo – odbiorczym barek pchanych na Osobowicach II. Okrutnie nudna praca, która polegała na oględzinach i drobnych remontach barek pchanych podczas zmiany relacji pchaczy trasowych. Dopływające tu pchacze ze Szczecina z ładunkiem do Koźła lub Gliwic zostawiały w naszym punkcie swe zestawy na które czekały pchacze z górnej Odry, a same zabierały z kolei barki pchane z ładunkiem do Szczecina lub Świnoujścia doprowadzone z portów wrocławskich lub przez pchacze z górnej Odry. Po półtorarocznym pobycie na punkcie kierownik działu Ruchu w Porcie, pan Adam Grabarczuk zauważył moje zdolności dyspozytorskie i otrzymałem „nominację” na stanowisko dyspozytora w Dziale Ruchu w Porcie Miejskim we Wrocławiu. Dział ten obsługiwał logistycznie ruch we wszystkich portach wrocławskich od Malczyc z jednej strony po Oławę z drugiej. Mój kolejny szczebel lądowej kariery żeglugowej to obsługa floty Żeglugi na Odrze na całym obszarze funkcjonowania firmy od portu w Świnoujściu, poprzez Szczecin, Krosno, Cigacice, Nową Sól i Wrocław, aż po Oławę, Koźle i Gliwice w dziale Centralnej Dyspozycji. Mieliliśmy bieżące informacje od wszystkich placówek żeglugowych o całej flocie na Odrze i za granicą którą dysponowaliśmy pod poszczególne zadania przewozowe. W orientacji wizualnej pomagała nam tablica ścienna, na której oznaczało się ruchomymi „klockami” lokalizację na całej trasie wszystkich jednostek pływających. Praca była wyczerpująca i stresująca, dyżur trwał 24 godz. przedzielony była 48 godzinami wolnego. Trzeba było mieć mocny charakter i być twardym przy zarządzaniu tak wieloma załogami.

Ostatnie wybudowane odrzańskie statki

W roku 1991 pojawiły się na szlaku ostatnie, nowej już generacji odrzańskie jednostki. Były to dwa pchacze typu „Renifer” które zostały zaprojektowane do obsługi Kanału Gliwickiego w latach 1987-88. Były to pchacze manewrowe przeznaczone do prac w portach i wąskich kanałach. Dane „RENIFERA”: Lc-11,75 m, Lpp-11,59 m; Bc-6,76 m, B-6,21m, T-1,50 m. Napęd to silnik wysokoprężny typu 57H6A Wola produkcji Zakładów Mechanicznych w Warszawie, jego

moc to 148 kW, napęd 1 śruba, 2-3 członków załogi. W sumie Wrocławska Stocznia Rzeczna zbudowała w 1990 roku dwa pchacze tego typu "RENIFER-O-01" i "RENIFER-O-02"

Ostatnim pchaczem był wybudowany przez Stocznnię Rzeczną Płock w roku 1990 pchacz typu Karibu o wymiarach L. 24,91, B. 8,20, wysokość w burcie 1,21, wysokość nierozbieralna 3,93, zanurzenie max. 1,25, silniki główne – 2 x Wola Henschel 57H6Aa, agregat – Leyland SW266/ZE/54.

Pchacz typu "Karibu" to idealnie nadający się statek do pływania po rzekach przy niskich stanach wody. Jego konstrukcja, bardzo przyjazna załodze część socjalna, systemy obsługi urządzeń pokładowych już w czasie budowy znacznie wyprzedziły epokę. Gdyby wstawić nowe silniki, już przetestowane Volvo oraz zmienić system i wysokość podnoszenia sterówki, pchacz ten stałby się optymalną jednostką trakcyjną na Odrze.

Jędrzej Gawerski

Mieszkał 300 metrów od portu, więc jako dziecko często tu zaglądał i obserwował pracę. We wrześniu roku 1965 związał się z portem na 44 lat i jeden miesiąc, aż do emerytury. Pracę rozpoczął jako liczman towarów. Później był zmianowym ruchem, dyspozytorem, kierownikiem. W końcu przez kilka ostatnich lat był prezesem spółki portowej. Przeszedł wszystkie szczeble kariery zawodowej, we wrocławskim porcie się spełnił.

Port miejski we Wrocławiu

Przed wojną na Odrze pływało 2600-2700 statków. W trakcie działań wojennych zatopiono blisko 1200 z nich, a część Niemcy przetransportowali na zachód. Statki w dobrym stanie technicznym zabrali Rosjanie jako reparaacje wojenne, reszta została przydzielona nam. Podobno w części magazynów portowych w czasie wojny składowano mundury i oznaczenia niemieckie, do dziś nie brakuje ich poszukiwaczy.

W początkach mojej pracy port niewiele różnił się od tego przedwojennego, wciąż funkcjonowały stare dźwigi. Zajmowano się przeładunkiem drobnicowych towarów takich jak cukier, bawełna, wełna, juta, materiały

chemiczne, kamień. W pierwszych latach po wojnie pracował tu nadal jeden Niemiec, bardzo słabo znający język polski. Był, jak wspominali z nim pracujący, niezastąpiony przy rozruchu dźwigów oraz urządzeń portowych, jednak połowy z nich nie udało się przywrócić do eksploatacji. Pamiętam pierwsze lata mojej pracy kiedy w porcie zawsze było dużo ludzi: załóg pływających oraz pracowników innych firm, których na terenie portu było kilkanaście. Był tu również sklep spożywczy i pralnia. W dwóch pobliskich budynkach przy ulicy Kleczkowskiej znajdowała się stołówka, świetlica, kino oraz biura. Życie kwitło.





W latach 60. nastąpił rozkwit przedsiębiorstwa związany z modernizacją floty pływającej, natomiast przy pracach przeładunkowych nadal noszono 100 kilogramowe worki na plecach. Dzisiaj nikt sobie nie wyobraża, że 2 pracowników w ciągu ośmiu godzin pracy przenosiło na długość wagonu kolejowego 80 ton worków, a następnie układało je aż pod dach. Przy przeładunkach pracowały także kobiety, choć nosiły nieco lżejsze towary.

Dziś port miejski w znacznej części zajmuje się przeładunkiem węgla dla elektrociepłowni miejskiej, z którą współpracuje od 1965.

Załogi holowników parowych

Bardzo dobrze zapamiętałem załogi holowników parowych - „dużych holendrów”, które przyływały do portu pobrać wodę, zrobić zakupy oraz zabunkrować węgiel. Część załóg nie mieszkająca we Wrocławiu lubiła się zabić w mieście, co było widać gdy wracali na statki. Na barkach holowanych były spartańskie warunki życia – bez prądu oraz bieżącej wody. Lodówek oczywiście też nie było, pływano z kurami i królikami, a na pokładzie stała becz-



ka z wodą. Niemniej tam, gdzie kapitanami barek byli dawni właściciele, kabiny mieszkalne były bardzo dobrze utrzymane, z ładnymi meblami. I tak zapamiętałem kapitana Hinze, który w okresie zimy sam konserwował ładownie swojej barki, czyszcząc je z korozji i malując farbą. To było inne pokolenie, dbało o statki, jak o swoją własność. W przypadku kapitana Hinze barka na której pływał należała przed wojną do jego rodziny.

W latach 60. wraz z wycofywaniem z eksploatacji barek holowanych, odeszło też na emerytury część pływających na nich załóg. Barki te służyły jeszcze później przez kilka lat jako magazyny.

Ireneusz Hinze

Pochodzi z rodziny o bogatych tradycjach żeglugowych. Już jego pradziadek pływał na barce, będącej jego własnością. Gniazdem rodu Hinze była Bydgoszcz, choć ród wywodzi się ze Szwecji. Do czasu II wojny światowej pływali głównie na Wiśle. Najstarszy dokument jakim Ireneusz dysponuje, to nakaz przepłynięcia z Kolonii do Terespoła w 1864 roku. Jego dziadek również posiadał swoją barkę, na początku drewnianą. W roku 1934 kupił za kwotę ponad 70 tysięcy złotych wybudowaną w stoczni

w Gdańsku barkę metalową. Była to podówczas ogromna inwestycja – za te pieniądze można było wybudować kamienicę. Wodniacy zaciągali kredyty pod budowę nowych barek, podobnie, jak uczyniła to rodzina Hinze. Barkę zwodowano w 1937 r. i nadano jej imię Santa Monica. Barka w czasie II wojny światowej została upaństwowiona, jednak rodzinie Hinze pozwolono na niej pracować. Podobnie było po 1945 r., gdy mój ojciec przeniósł się na Odrę – barka należała od 1954 r. do państwa, lecz mój



ojciec pływał na niej nadal, jako sternik, głównie na trasie Koźle–Szczecin oraz za granicę, zwłaszcza do Niemiec, do Berlina. Najdalszy rejs, jaki Ireneusz zapamiętał, prowadził do Magdeburga.

Dzieci Odry – życie na barkach

Urodziłem się w Gdańsku, u rodziny mojej mamy, ale już po paru miesiącach od porodu zamieszkałem na barce. W ciągu pierwszych ośmiu lat życia opuściłem ją łącznie tylko na parę miesięcy. Spędziłem wtedy na lądzie dwie zimy – jedną we Wrocławiu, a drugą w Berlinie Zachodnim. Przez większość dni moim jedynym kompanem był brat, żyliśmy nieco w osamotnieniu, bez kolegów i koleżanek, z którymi spotykaliśmy się rzadko, na postojach. Wywarło to niewątpliwie duży wpływ na moją psychikę. Pamiętam, gdy po raz pierwszy poszliśmy na targ w Nowej Soli, gdy zobaczyłem taką masę ludzi byłem w szoku. Również w wieku szkolnym miałem problemy, często zmieniałem szkoły, nie mogłem nawiązać dłuższych relacji koleżeńskich. Do dziś to mi zostało – lubię samotność. Pamiętam też, jakim szokiem były dla nas samochody, widziane niezwykle rzadko.

Na barce nie było bieżącej wody, nie było lekarstw, nie było również zabawek. Mój tato wykonywał je ręcznie z drewna, bądź z puszek po konserwach. Zdarzały się też transporty celulozy, wtedy wykonywaliśmy statki z papieru. Bawiliśmy się nimi z bratem. Temperatura za-



wsze była niska, nie było ogrzewania. Do dziś nie lubię, gdy w mieszkaniu jest za gorąco.

Życie na statkach mogło być też niebezpieczne. Dzieci na statkach od najmłodszych lat uczono pływać, najłatwiejszym sposobem było wrzucanie nas w kamizelkach z korka do wody. Mimo to dochodziło do utonięć. Ja sam topiłem się dwa razy, we Wrocławiu i w Berlinie. Raz wpadłem w najgorszy smar, gdzie nauka pływania nie zdaje się na wiele. W ten sposób życie postradał brat mojego ojca.

Po latach spędzonych z rodzicami na barce nie związałem się z żeglugą. Tradycje rodzinne kontynuował mój brat, który ukończył wrocławskie Technikum Żeglugi Śródlądowej, choć nie pracował w tym zawodzie długo.



kpt. Wojciech Kato

W roku 1961 przyjechałem do Wrocławia na egzaminy do Technikum gdzie rozpocząłem w tym samym roku naukę i z tym miastem związany jestem do dziś. Moja rodzina pochodzi z Rzeszowa. Z tych lat bardzo dobrze wspominam p. Mariana Szwarca – wspaniały znawca zawodu i autorytet. W 1966 skończyłem Technikum Żeglugi Śródlądowej i rozpocząłem pracę jako asystent nawigatora. W 1967 zostałem sternikiem a rok później – kapitanem. Pierwszy rejs odbyłem barką motorową z Wrocławia do Gliwic. W październiku roku 1970 odbyłem pierwszy zagraniczny rejs do Holandii. W tym czasie brak było dobrych map, jakiegokolwiek nawigacji, musieliśmy sami sobie radzić. W kolejnych latach wielokrotnie

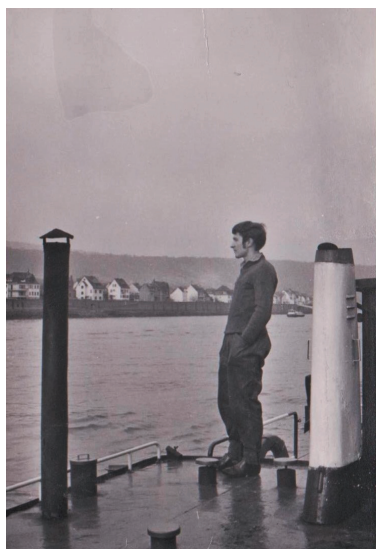
pływałem po Renie i Łabie. Do kraju wróciłem w roku 1977 i pływałem w rejonie Szczecina na pchaczach.



kpt. Stanisław Kwiecień

Absolwent Technikum Żeglugi Śródlądowej, z żeglugą związany przez 47 lat plus 5 lat szkoły, łącznie więc przez ponad pół wieku. W roku

1968 roku ukończył technikum i pojechał do Kędzierzyna Koźła do pracy. Od 1971 roku pracownik stoczni, jako inspektor ds. remontów.



Od 1976 roku ponownie w żegludze jako mechanik i kapitan – mechanik na pchaczach typu Bizon i Muflon. Po studiach na Uniwersytecie Wrocławskim rozpoczął karierę urzędniczą, początkowo jako kierownik hotelu Żeglarz. W latach 80. nauczyciel ekonomiki przedsiębiorstw żeglugowych w Technikum Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu. Po przełomie, w roku 1990 pracował chwilę w polskiej żegludze (początkowo na BM-5521 z kpt. Edwardem Kordiaszem, a po jego odejściu na emeryturę z kpt. Bronisławem Kotwickim. W roku 2000 rozpoczął pracę na kanałach i rzekach Niemiec, zwalniając się z „Żegluga na Odrze”. Po zdobyciu patentu reńskiego, uprawnień żeglugowych na rzekę Łabę, niemieckie kanały, uprawnień na radio, radar i ADN – objął stanowisko kapitana

na tankowcu Eiltank – 44 w luksemburskiej firmie. Na emeryturze od 2015 r.

Żegluga w okresie PRL

Żegluga śródlądowa w okresie PRL było to przedsiębiorstwo planowo deficytowe. Gdyby spojrzeć na to z dzisiejszej perspektywy żegluga śródlądowa świadczyła usługi poniżej kosztów, gdyż chodziło o to by w kraju były różne metody transportu, nie tylko kolejowy, drogowy i lotniczy. Różnicę dopłacał skarb państwa.

W transporcie rzeczonym można było dobrze zarobić. W 1976 r. również z tego powodu zdecydowałem się na powrót na Odrę, porzucając pracę w stoczni. W tamtych czasach nie była to decyzja łatwa, biorąc pod uwagę, że nie było telefonów – z rodziną mogłem się komunikować tylko listownie, a rejsy bywały długie.

kpt. Jurek Onderko

Kapitan Onderko swoje życie związał bezpowrotnie z żegluga śródlądową w roku 1948, kiedy rozpoczął naukę w Państwowej Szkole Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu. Jednym z najwcześniejszych jego wspomnień z tego okresu było sprowadzenie tzw. Holendrów – małych i dużych holowników parowych, powstałych w Holandii na mocy umowy polsko – holenderskiej z roku 1945. Jesienią 1948 r., jak wspominał, przerwano lekcje w technikum, gdy dotarła do nauczycieli i uczni wiadomość, że dwa pierwsze statki dotarły do Wrocławia. Wszyscy udali się na Różankę, gdzie w tym momencie stacjonowały jednostki. Były to Światopełk – mały holownik i Jarowid – duży. Kapitan Jarowida zaprosił młodzież na statek i popłynął z tak powiększoną załogą do Rędzina i z powrotem. W kolejnych latach przyszła kolej na praktyki zawodowe, odbywane w okresie przerwy w nauce – na rzece. Po pierwszej klasie Jurka skierowano na dwa miesiące na barkę bez napędu, jedną ze starszych, przedwojennych jednostek. Barkę przeprowadzono najpierw do Koźła, a następnie do Szczecina. Ciekawie wyglądała podówczas sama procedura przechodzenia przez liczne na pierwszym szlaku – pomiędzy Wrocławiem, a Koźlem – śluzy, z uwagi na brak silników, czyli również możliwości hamowania. Barki z rozpędem wpływały w komorę śluzy, jak tylko dziób barki minął wrota, trzeba było wbiec na górę, odebrać stalową linę od bosmana, założyć ją na poler, po

czym bosman fajerował ją ósemkami, popuszczając nieco linę, co pozwalało wyhamować. Następnie z kałszą biegło się do przodu do następnego polera i tak trzy razy, by barkę w śluzie zatrzymać. Na podówczas jeszcze uczniu Onderce ogromne wrażenie zrobił też sam port w Koźlu, wyposażony w trzy baseny, gwarny, ruchliwy, z licznymi wywrotami i całą infrastrukturą portową.

Kolejne przygody rozpoczęły się w trakcie drugich praktyk odrzańskich, po trzeciej klasie technikum: tym razem ziściło się marzenie sprzed dwóch lat, z jesieni 1948 r., gdy Jurek po raz pierwszy zobaczył Holendry – nowe skierowanie dostał bowiem na małego Holendra – Ścibora. Na statkach tych panowały doskonale warunki socjalne, były to podówczas nowoczesne, doskonale wyposażone jednostki. Początkowo Jurek zatrudniony został do pracy





palacza, choć dla młodego adepta praca ta nie była początkowo niczym innym, jak rozdzielaniem brył węgla na mniejsze kawałki, gdyż uczeń nie posiadał jeszcze kwalifikacji do samodzielnej obsługi skomplikowanego urządzenia, jakim był kocioł parowy. Los chciał, że niespodziewanie w porcie w Koźlu pewnego dnia pojawił się inspektor dozoru kotłów z Katowic, przeprowadzający egzaminy na palacza. Kapitan Ścibora, Józef Josek, z pochodzenia Ślązak, wysłał Jurka na egzamin, choć ten nie był jeszcze pracownikiem, odbywał jedynie praktykę. Z uwagi na doskonale przyswojoną w szkole teorię, jeszcze świeżo zalegającą w pamięci – przyszedł kapitan Onderko zdał test wyśmienicie, otrzymując uprawnienia. Po pięciu miesiącach na wodzie, w 1951 r. bezpośrednio po praktyce na Ściborze Jurek Onderko stał się absolwentem Państwowej Szkoły Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu i dostał nakaz pracy w żegludze odrzańskiej. Zaokrętowany został tym razem na dużym holowniku parowym z serii holenderskiej – Kupale, kierowanym przez kapitana Buchwalda. Przeważnie holował nim barki z rudą na trasie Wrocław – Szczecin, pod prąd ze średnią prędkością 5,5 km/h, czyli z podobną, jak barki spławne beznapędowe z prądem. Z okresu tego pochodzi ciekawostka dotycząca pierwszych prób żeglugi nocnej. Wcześniej na noc statki stacjonowały przy brzegu, jednak Kupalę, jako jedną z kilku jednostek wytypowano na początku lat 50. do przeprowadzenia owego nocnego eksperymentu. Nie obyło się bez sensacji – na wysokości Kostrzyna wojska radzieckie rozpoczęły ostrzał nieszczę-



snego składu i rozkazały załodze zatrzymać pociąg holowniczy na kotwicach na noc. Jak się okazało nie dopełniono wszystkich procedur i w wyniku niedopatrzonych formalności prób nocnych narażono się na konflikt z wojskiem.

Pierwszy rozdział przygód odrzańskich Jurka Onderki zamyka przejście po HP Kupale na parowiec Gubin, na którym pracował jako II mechanik m.in. z Witkiem Sobiegrajem. Pomysł stworzenia załogi absolwentów szkoły pojawił się w czasie zimowego postoju na Osobowicach we Wrocławiu. Po jego akceptacji przez zarząd żeglugi przydzielono grupie właśnie wspomniany parowiec Gubin, na którym minął Jurkowi Onderce kolejny rok życia.

Przez długie lata na Odrze Jurek Onderko miał okazję pływać na niemal wszystkich statkach śródlądowych, w tym barkach spławnych bez napędu, holownikach parowych starszego i nowego typu, pchaczach kilku kategorii, był też kapitanem pierwszej motorówki Wilga z lat 80. XX w., wyprodukowanej na stoczni Zacisze we Wrocławiu, a nawet członkiem załogi białej floty (pływał m.in. na Żeromskim).



kpt. Zbigniew Priebe

Do Wrocławia przyjechałem we wrześniu 1953 roku na nauki w nowo otwartym Technikum Żeglugi Śródlądowej, 62 lata temu. W mojej rodzinie, pochodzącej z Wielkopolski, nie było tradycji żeglugowych, ale nauka w TŻŚ we Wrocławiu była wielką szansą na zdobycie ciekawego zawodu. Chodziliśmy w mundurkach, sami chłopcy, bo była to męska szkoła. Moi szkolni koledzy pochodzili z różnych rejonów Polski, ponieważ było to kilka lat po wojnie, wielu z nich było sierotami. Państwo tymczasem dopłacało nam do nauki, stypendium powodowało, że do wyżywienia należało dopłacić niewielką kwotę. Żywność dostarczano do stołówki z placu Kromera. W wakacje pomagaliśmy na wsi zbierać plony, odgruzowywaliśmy Wrocław i cegły wywoziliśmy

do Warszawy. Pierwsze powojenne lata były bardzo specyficzne. Po ukończeniu technikum byłem jednym z pierwszych w kraju technikiem żeglugi śródlądowej, więc nie miałem problemu ze znalezieniem pracy.



kpt. Norbert Sapok

Urodzony w lutym 1938 roku w Malni – wodniackiej miejscowości w pobliżu Odrowąża. Karierę zawodową rozpoczął w P.P. Żegluga na Odrze 17 listopada 1953 roku na holowniku parowym „Sudety”, o mocy 700 KM, jako praktykant, na którym ojciec Wiktor Sapok był wówczas kapitanem. Od tej chwili pracował nieprzerwanie na Odrze, aż do przejścia na emeryturę. Już jako dziecko często towarzyszył ojcu na statku gdy ten pływał na Górnej Odrze. Awans na stopień marynarza uzyskał wiosną 1954 roku na holowniku „Sudety”. Następnie pływał na holowniku portowym „Perkoz” we

Wrocławiu (1954) i jako bosman na holowniku parowym „Jarowid” (1955-56). Ostatnim w jego karierze holownikiem parowym (śrubowym) był „Stargard”, na którym pływał aż do momentu przekazania go do Gdańska (1959), następnie jako bosman pracował na barce motorowej BM-5003 (1959-1963). Już jako kapitan rozpoczął samodzielnie dowodzić barką motorową BM-5133 w latach 1963-73. W kolejnych latach pływał zarówno w Polsce, jak też za granicą na wielu innych jednostkach, w tym na Bizonie 136. Na emeryturę odszedł w 1994 r.



Wodniacka rodzina

Jako młody dzieciak pływał na krótkich odcinkach po górnej Odrze z ojcem, choć zdarzało się to dość rzadko. Wystarczyło to jednak, by przyszedł kpt. Norbert stał się wodniakiem z zamiłowaniem. Rodzina Sapoków z Odrą była związana od kilku pokoleń: pradziadek pracował przy regulacji Odry, zaś dziadek Stanisław, podobnie jak ojciec Wiktor i jego bracia – pływali własnymi barkami towarowymi. Wiktor Sapok nabył w 1936 r. barkę „Reginę”, tzw. „wielką wrocławkę”, 500 tonową barkę z krytymi ładowniami. W okresie II wojny światowej, choć barka stała się własnością III Rzeszy – rodzina Sapoków nadal wykonywała swój zawód na tej samej jednostce. Wodniacy nie byli wcielani do wojska, podobnie jak wykwalifikowani pracownicy wielu fabryk – ich praca była ważna dla funkcjonowania gospodarki Rzeszy. Dopiero zimą 1945 r. Wiktor Sapok został wcielony do Volksszturmu. Do domu wrócił w lipcu 1945



r. i niemal od razu rozpoczął pracę najpierw w Komisariacie Żegluga na Odrze w Koźlu gdzie jesienią 1945 roku wykonał na holowniku Pilchowice (Gdańsk) z trzema barkami załadowanymi węglem pionierski rejs do Bydgoszczy. Przeszedł wszystkie etapy przekształceń odrzańskiego armatora począwszy od Komisariatu Żegluga na Odrze poprzez Żegluga na Odrze Spółka z o.o., Państwową Żegluga na Odrze – PZO, Państwową Żegluga Śródlądową kończąc na Przedsiębiorstwie Państwowym Żegluga na Odrze – P.P. ŻnO

System kombi

System kombi był prekursorem systemu pchanego na rzece Odrze. Kończyła się era pociągów holowniczych i rozpoczynał nowy „styl” transportu śródlądowego, jakim stawał się powszechnie system pchany. System kombi, jaki zaczęto stosować na Odrze z początkiem lat 60. polegał na połączeniu na sztywno jednostki trakcyjnej z własnym napędem, jakim była w miarę nowoczesna jak na owe czasy barka motorowa z barką bez napędu. Po stopniowym odejściu odrzańskiego armatora od żegluga w systemie holowanym, systematyczne złomowanie starych i wysłużonych holowniczych parowych skutkowało sporą nadwyżką wolnej floty w postaci barek holowanych, którą w ten właśnie sposób zagospodarowywano. Jednym z pierwszych kapitanów, który nie bał się podjąć tego nowatorskiego i bądź co bądź niebezpiecznego wyzwania był właśnie Wiktor Sapok, ojciec Norberta na barce motorowej BM-5003.

kpt. Tadeusz Sobiegraj

Urodził się w 1945 r. w Landstuhl w Niemczech, już po zakończeniu II wojny światowej, co było wynikiem przebywania jego rodziców na robotach przymusowych. Maturę w Technikum Żeglugi Śródlądowej zdał w 1965 r. i w kolejnych latach pływał na jednostkach Żeglugi na Odrze (holownik „Władysław”, BM-ki, Tur 19, Tur 21, 46 i inne), również za granicę, aż do przejścia na emeryturę.

Sobiegrajowie

Saga rodziny Sobiegrajów – żeglarzy rozpoczyna się za sprawą Jana Sobiegraja, który na ochotnika wstąpił do Marynarki Wojennej i po ukończeniu specjalistycznego szkolenia w Świeciu nad Wisłą został skierowany do Floty Pińskiej. Do wybuchu wojny już jako zawodowy podoficer pełnił funkcję bosmana na ORP „Sierpinek”, w którego zatopieniu uczestniczył po najeździe wojsk radzieckich. Udało mu się uniknąć niewoli i po przedostaniu się do swojej wsi rodzinnej w kieleckim, całą wojnę służył w partyzantce w oddziale „Jędrusia”. Po wojnie przyjechał do Wrocławia, gdzie rozpoczął pracę w Państwowym Zarządzie Wodnym celem uruchomienia żeglugi na Odrze. Wydobywał m.in. zatopioną flotę, uczestniczył w uruchamianiu pierwszego holownika „Piast”. Był w grupie osób organizujących szkołę żeglugi śródlądowej, gdzie przez wiele lat wykładał przedmioty zawodowe. Swoją pracą i szkołą zainteresował bratanka – Witka Sobiegraja (syn Władysława), który ukończył Państwową Szkołę Żeglugi Śródlądowej w 1951 r., a także bratanków (synów Andrzeja) Kazik i Józek. Witek z kolei opowieściami o Odrze zachęcił swojego kuzyna – Tadeusza Sobiegraja (syn Józefy z d. Sobiegraj), który ukończył TŻŚ w 1965 r. Pływali też po ukończeniu marynarskiej szkoły synowie Witka Sobiegraja: Janusz, Andrzej i Robert oraz

zięć Lesław Bonter, a także wnuczek Witka – Łukasz (s. Andrzeja). Ci ostatni pływają nadal, ale na drogach wodnych Zachodniej Europy.

Praktyka na Wiśle

W trakcie trwania nauki odbywaliśmy praktyki zawodowe, najpierw na statkach szkolnych, a potem w przedsiębiorstwach żeglugowych nie tylko na Odrze, ale też na Wiśle i jeziorach. Pływałem na statku pasażerskim „Marzanna” na trasie Puławy – Kazimierz. Pamiętam trudne warunki nawigacyjne, jakie tam panowały powodu niskich stanów wody. Doprowadzały one do powstawania zabawnych sytuacji: by przejść przez przemiał (skutek wędrujących piasków) wykorzystywaliśmy także balast, jakim byli pasażerowie – przekonywaliśmy by przeszli najpierw na rufę, dziób przepływał nad przemiałem, potem prosiliśmy o przejście wycieczkowiczów na dziób, rufa się wynurzała i w ten sposób statek „przeskakiwał” mieliznę.

Przygody w żegludze

Od września 1965 r. pływałem na tzw. bombowcu, holowniku „Władysław”. Kapitanem był Bolek Sikora. Pływał z żoną i synem. Czasy te zapamiętałem, jako najbardziej romantyczne. Pracowaliśmy od 6 rano do 18:00, mieliśmy popołudniami sporo wolnego czasu. Często członkowie załóg na holowanych barkach wyciągali akordeon, skrzypce czy trąbkę i po falach szumiącej Odrze niosły się przepiękne melodie. Wciąż na wielu barkach pływano całymi rodzinami. Zwiedzaliśmy miejscowości na naszym szlaku. Pewnego wieczora w czasie postoju za Głogowem poszliśmy do wsi wraz z kapitanem i resztą załóg. Popiliśmy zdrowo. Kapitan postanowił kupić jajka, które starannie zapakował do czapki. Co dla mnie było niezwykle, zataczając się, doniósł wszystkie szczęśliwie na statek. Pamiętam tę sytuację, bo wtedy sobie pomyślałem: „To są marynarze! Ja im pewnie nie dorównam!”.



Z Turem-19, na którym pływałem, związany jest pewien epizod. W zimny, deszczowy dzień 1-go maja 1966 r. wypłynęliśmy w rejs zestawem z Wrocławia do Szczecina. Rozpaliłem w piecu i nastawiłem wodę na herbatę. Wyszedłem do sterówki. Po pewnym czasie zobaczyłem na prawej burcie dym. Wybiegłem na pokład. Dym wydobywał się z okna kuchennego. Od nagrzanego płyty kuchennej zapalił się sufit. W ruch poszły gaśnice i opanowaliśmy pożar. Wypadek ten spowodował ustalenie przyczyn kilku podobnych pożarów na pchaczach Tur. W późniejszych czasach montowano płyty azbestowe i specjalne czujniki mające zapobiegać takim sytuacjom.

Pod koniec sierpnia 1967 roku odebrałem w Tczewie pchacza - Tura 46, na który zostałem skierowany jako kapitan. W tym dziewiczym rejsie wraz z załogą zatrzymaliśmy się za mostem drogowym w Tczewie, chcieliśmy pójść na ubaw, niestety w mieście nic się nie działo, postanowiliśmy płynąć dalej. Zebraliśmy się w sterówce, płynęliśmy sobie już nocą. Nagle, płynąc zgodnie ze wskazaniem znaków obok jednostki pojawiła się w świetle reflektorów... krowa, stojąca na szerokiej mieliźnie. Widok nietypowy na rzece.

Na wysokości Bytomia Odrzańskiego, gdy po raz pierwszy jako kapitan płynąłem zestawem w dół Odry do Szczecina. W nocy ok. 23. wpływałem w zakole w rejonie przewozu w Bytomiu Odrzańskim. Była piękna księżycowa noc, nie trzeba było używać reflektorów. Wpływając w zakole zobaczyłem światło postojowe barki kotwiczącej tuż przy filarze zwałonego mostu. Gdy poświeciłem reflektorem myślałem, że jestem zestawem zbyt blisko niż w rzeczywistości, wychyliłem za mocno ster na prawo i na zakolu osiadłem na mieliźnie. Po kilkukrotnych nieudanych próbach zejścia z mielizny kazałem opuścić kotwice i zgasić silniki. Wtedy nagle uwolniliśmy się z mielizny, mechanik zdołał tylko ustawić silniki, ale już nie zdążył ich uruchomić. Rufę pchacza rzuciło na opaskę i pękły liny spinające z barkami. Pchacz zatrzymał się na kotwicy a zestaw popłynęły dalej. W ostatniej chwili wyskoczyłem ze sterówki na pokład i wskoczyłem na odpływający zestaw.. Z tru-

dem udało mi się zwolnić mechanizm windy kotwicznej i zatrzymać barki, na szczęście nie zaczepiliśmy o linę promu. Postanowiliśmy dobić pchaczem do barek i przeczekać noc. Nad ranem dopiero połączyliśmy zestaw, najciężej się bowiem dobija pchaczem do barek z prądem rzeki, trzeba wykazać się ogromną precyzją i doświadczeniem, co w warunkach żeglugi nocnej jest dodatkowo utrudnione.

Kontrole na granicach

Wielokrotnie przechodziliśmy drobiazgowo i uciążliwe kontrole w NRD, przy znacznie lżejszych odprawach w Niemczech Zachodnich. Podczas jednej z takich odpraw w Schwedt celnicy zdemontowali kajuty i powyrywali podłogę w ładowni. Zbuntowałem się i kazałem celnikom naprawić wyrządzone szkody. W większości przypadków, gdy celnicy znaleźli nielegalny towar, to go rekwirowali, następnie sprzedawali na poczet kary za nielegalny przewóz. Osoby, które zostały złapane na tych czynach już więcej nie pływały za granicę.

Święta na statkach

W karierze każdego marynarza zdarzały się święta Bożego Narodzenia, spędzane na statkach z dala od rodzinnego domu. Zazwyczaj Wielkanoc załogi spędzały na trasie, zaś na Boże Narodzenie często zamykano szlak ze względu na zalodzenie drogi wodnej. Często załogi na statkach spędzały święta z dala od rodziny, poza granicami Polski. Ja dwukrotnie świętowałem Boże Narodzenie na statku. Pierwszy raz oczekiwaliśmy w grudniu dwa tygodnie na wyładunek węgla w Salzgitter i święta zastały nas na powrocie w Brandenburgii. Drugim razem, już w latach 90. płynąłem na pchaczu Bizon z piaskiem do Berlina. W wyniku dużych opóźnień w rozładunkach dopiero 24 grudnia znaleźliśmy się na szlaku w Polsce. Zgodziłem się, żeby mechanik i sternik udali się do swoich rodzin, sam natomiast zostałem pilnować statku. Obok mnie cumował inny pchacz, zatem święta spędziłem z drugim samotnym kapitanem przy wspólnej kolacji, śpiewach, nie zabrakło nawet choinki, którą umieścili na dziobie statku.

kpt. Władysław Stypczyński

W żegludze od 1952 r., początkowo na barce, potem otrzymał przydział jako bosman na holownik „Zielona Góra”. W 1954 r. został

sternikiem na dużym holendrze – „Swarożycu”. Następnie na 2 lata pożegnał się z żeglugą, służąc w wojsku w artylerii jako radiotelegra-

fista. Po powrocie przydzielony jako sternik na holownik „Kędzierzyn”, na którym pływał do 1958 r. Zaliczał rejsy zagraniczne – pierwszy w 1963 r. Pierwszy z polskich kapitanów, który zdobył patent na całą rzekę Ren – od Bazylei aż do morza. Pływał jako kapitan na „Małgorzacie Fornalskiej” i „Karkonoszach” oraz wielu innych jednostkach. W latach 1990-1997 pracował w Berlinie. W 1997 przeszedł na emeryturę. W 1998 jednak wrócił do żeglugi i znów pływał na Renie – na tankowcach.

Pierwsza praca w żegludze

Dostałem przydział na zwykłą barkę – to była naprawdę prymitywna jednostka. Jedno pomieszczenie, nie miała toalety. Na całą załogę mieliśmy jeden garnek i jedno wiaderko. Nie było także materacy, jedynie sienniki, ani pościeli, bo wtenczas żegluga pościeli jeszcze nie dawała. Na jednym sienniku więc się spało, a drugim się przykrywało. Siennik zaś trzeba było zrobić sobie samemu. Jak przyszedłem na tę jednostkę i zgłosiłem się do sternika, to usłyszałem: „No to, synek, pierunie, weź sobie sztonsag. Tam jest szopa, naładuj sobie słomy. Będziesz miał siennik do spania”. Na początku było też trudno, bo pływaliliśmy u Ślązaków, a oni nie mieli do mnie zaufania. Po krótkim czasie jednak przekonali się, że jednak coś potrafię. Ta moja pierwsza praca na tej barce pana Jaskółki – bardzo solidnego człowieka, Ślązaka z Dąbrowy Górniczej – trwała krótko, bo do końca roku 1952. Zamknęła ją mała przygoda – wpadłem do ładowni... i połamałem się.

Duchy na „Zielonej Górze”

Na „Zieloną Górę” zamustrowałem się po wypadku w pierwszej pracy – miałem złamane żebra i obojczyk. Cieszyłem się bardzo, bo dostałem już swoją własną kabinę, ciepło, przy kotle... ale tam straszło! W nocy winda kotwiczna uruchamiała się sama, w maszynowni coś się tłukło. Wszyscy zaczęli się bać. Była bowiem taka legenda, że w czasie wojny, w latach 40., palacze, jak to palacze, młodzi ludzie, mieli dziewczynę, którą przyprowadzili sobie z ulicy. Złapali brzydką chorobę, stwierdzili, że to od tej dziewczyny – i spalili ją. I jej duch miał na jednostce od tej pory straszyć...

Tatuaże...

W 1953 r. wróciliśmy z lodołamaniami na Warcie. Staliśmy w Nowej Soli. W załodze mieliśmy samych młodych chłopaków, w tym czterech palaczy, bo to był statek, który miał dwa bliźnia-

cze kotły obok siebie postawione. Jeden z owych palaczy robił tatuaże. Nazywał się – chyba – Władysław Król. Pochodził z Górnego Śląska. I on nam te tatuaże... wszystkim, po kolei, porobił. Serce, krzyż, kotwica i mewa, a tu jeszcze latarnia morska, miało to być coś związanego z żegluga i morzem. Raz-dwa, głupota młodości! Była wtedy na tatuowanie moda w żegludze, ale tylko w żegludze – nigdzie indziej.

Żony i węgiel ze Cigacic

W 1958 r. poznałem moją żonę – w Cigacicach. Wielu z nas tam się ożeniło, ja byłem drugi, który dał się tam omamić i uwieść. Pierwszym był Witek Chrzanowski, potem ja, a potem... cała seria, chyba ze trzydziestu! Dlaczego tak się działo? W Cigacicach była stacja bunkrowa, zatrzymywały się tam na bunkrowanie holowniki płynące w górę i w dół rzeki. Zwłaszcza przy niskiej wodzie, kiedy nie można było wziąć od razu pełnego zapasu węgla. Przy wysokim stanie bunkrowało się we Wrocławiu 60 ton na całą drogę, a przy niskiej – tylko tyle, by dopłynąć właśnie do Cigacic. Tam się dobierało, a przy powrocie zatrzymywało w Cigacicach znowu, na ponowny bunkier.

Rejsy zagraniczne

Kruszywo ładowało się na Renie, potem gdzieś po drodze brało się blachę do Polski, czasem do NRD, woziło się sól do kraju... Z rejsami poza Polską był jednak pewien problem. Od lat 60. do 90. z reguły był duży przesiew ludzi, którzy mogli pływać za granicę od tych, którym tego wolno nie było. Myśmy to nazywali „zielony dach”. Oczywiście – to teoria. W prak-





tyce, jeśli ktoś miał znajomości lub posiadał duże kwalifikacje – na przykład ludzie, którzy porobili patenty reńskie, bo koszt wynajęcia pilota uszczuplał zyski – to pływali. Bywało jednak różnie i mnie również kilka razy wykluczono.

Mój pierwszy rejs zagraniczny odbyłem z cementem do Holandii. Pamiętam z niego taką ciekawostkę... Budzę się rano, słyszę – puka coś. Myślałem, że majster przyszedł i każe już wstawać i podstawić się pod dźwig. Wychodzę, a tu nie ma nikogo. Wracam do siebie, a tu znowu coś puka w burtę. Wychodzę znowu, patrzę – a to kacuszka dziobem puka i dopomina się jedzenia. Ale już wstałem razem z kolegą, rozglądaliśmy się – most był podniesiony, bo barki akurat przechodziły. A jak opadł, to w stronę Amsterdamu ruszył peleton rowerzystów. Długo jak nigdy w życiu już nie widziałem, przez kilka minut tylko rowery jechały i ani jednego samochodu.

O czarnym kocie

Był to rok '79. Jechaliśmy na zimę – i co i rusz zmieniali mi załogę. To jednego, to drugiego... Trzy razy mi wymieniali bosmana. Nawet powiedziałem mechanikowi: „słuchaj, tak czuję, że nic z tego nie będzie. Ten statek nie będzie teraz pływał”. Jednak wreszcie udało nam się skompletować załogę. Ale zanim wypłynęliśmy z Wrocławia – jak z domu wychodziłem, kot mi drogę przeleciał. Czarny kocur! Przyszedłem do chłopaków na statek i mówię im, że czuję, że chyba będziemy mieli pecha. Wreszcie – ruszyliśmy. Dopłynęliśmy tylko do Krosna Odrzańskiego – i w Krośnie nas zatrzymują. I mówią: „kapitan do Wrocławia”. Myślę sobie: chyba mnie zdejmują... Przyjeżdżam więc do Wrocławia i co się okazuje? Nic! Nic do mnie nie ma... oprócz tego, że jestem potrzebny na jakimś spotkaniu w komitecie dzielnicowym.



Poszedłem na to spotkanie, gdzie byłem „potrzebny”. Jak piąte koło u wozu.

Na drugi dzień o piątej rano wsiadam w autobus, jadę z powrotem do Krosna. Chłopaki mnie zobaczyli już jak mostem szedłem, łódkę spuścili. Wciągaliśmy ją na pokład, gdy nagle... Na brzeg wylatuje Andrzej Gwizdek – dyspozytor z Krosna. Stać, woła, nigdzie nie plyniecie! Ja pytam: co się stało? A on: zmiana załogi! Mówię mu: Rany boskie, zwariowaliście?! Przecież już tyle razy zmienialiście, i jeszcze raz chcecie?!

Wsiadłem do łódki, popłynąłem na ląd i idę do dyspozytora. Słuchaj, Andrzej, mówię mu, o co chodzi? A on mówi, że zabierają dyspozytora od nas – a na jego miejsce ma przyjść ktoś inny. I że to rozkaz z góry. Ja na to – niemożliwe, przecież ja byłem teraz we Wrocławiu, więc chłopaki pomyślą, że to ja sobie pożyczyłem tę zmianę... Andrzej na to powtarza – trudno, rozkaz jest z góry!

I tak jest z tym przesądem. Jak czarny kot przebiegnie przez drogę – to trzeba pechowi ustąpić.



Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbtor@fomt.pl; www.fomt.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Śledziński

Mecenasi Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp z o.o.,
Hydroprojekt Sp z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp z o.o.