

Rozdział 1

Nie ma słowa "nigdy"

Moja kariera zaczęła się w 1959 roku. Przyjęto mnie do pracy w Polskiej Żegludze Morskiej na najniższe na statku handlowym stanowisko - pomocnika stewarda, z pensją 1300 złotych miesięcznie (w czarnorynkowym przeliczeniu było to dziesięć dolarów) i 30 centów dziennie (tylko w czasie trwania podróży morskiej).

Książeczka żeglarska nobilitowała społecznie, a brzmiące romantycznie słowo "marynarz", wzbudzało powszechny podziw dla możliwości zdobywania dużych pieniędzy, podziw graniczący z zawiścią. Odczytywano fałszywie slogan wypisywany na murach przedsiębiorstw morskich „Morze żywi i bogaci”. Myślano o marynarzach, a przecież chodziło tu o treść socjalistyczną: morze żywi społeczeństwo przewozami statkowymi i połowem ryb, a przez to bogaci państwo ludu pracującego!

Niewielu miało pojęcie o specjalnościach zawodowych na statku. Często tytułowano mnie kapitanem, a gdy starałem się wytłumaczyć, że jestem tylko pomocnikiem stewarda, poklepywano mnie familiarnie po ramieniu, mówiąc: dla nas jest pan kapitanem.

Różnice hierarchiczne na statku zacierało wspólne dla wszystkich zajęcie – „robienie” pieniędzy.

Nieważne, że ja, pomocnik stewarda zanurzałem rękę po pachę w zapchanej muszli klozetowej, sprzątałem kabiny oficerskie, szorowałem łazienki i mesy, zmywałem talerze, obsługiwałem przy posiłkach, obierałem kartofle, dźwigałem zaopatrzenie. Nieważne, że motorzysta utyłany był w smarach, marynarz w farbie od ciągłego malowania, oficer nawigacyjny czy maszynowy uszlachetniony swoim tytułem. Ważne było tylko to, że zdobywa się forszę.

I to był cel pływania.

Statki handlowe polskich armatorów pływały jako liniowce lub trampy.

Tramp, statek towarowy żegluga nieregularnej, który nie miał planowanej z góry marszruty, odbywał rejsy trwające od paru dni do jednego roku. Zaokrętowanie na taki statek traktowano jako karę lub sprzysiężenie złych mocy. Oczywiście, statki o małym tonażu odbywały krótsze rejsy, więc uważano to za mniejsze zło. Na trampach marzeniem była linia. Wzdychano: najgorsza, najdłuższa linia, byle linia!

Linia oznaczała regularność, stałe porty, a więc zaplanowany nielegalny handel, inaczej zwany przemytem.

Rejsy do Afryki Zachodniej trwały trzy, cztery miesiące, do Australii także, do Chin pół roku, do Maroka przez Wyspy Kanaryjskie trzydzieści dni. Ale były także dziesięciodniowe do Londynu, Antwerpii, Rotterdamu, Hamburga, portów szwedzkich i norweskich, trzydniowe do Kopenhagi, a rejsy promów pasażerskich, to tylko jeden dzień.

Dni spędzone na morzu były „nie produktywne”, spisywano je na straty, i dlatego przewaga krótkich linii był miazdząca. Pieniądz robi pieniądz, a im szybszy obrót nimi, tym większy pieniądz. Tak brzmiał nasz niepisany dogmat.

Kupno i sprzedaż dewiz były prawnie zabronione. Przymykano jednak oczy, gdy wymieniano je na tak zwane „bony pekao” i kupowano towary niedostępne na rynku krajowym w specjalnych sklepach Pewexu, od skarpetek po samochody. Marynarze dodatek dewizowy mogli swobodnie wydawać za granicą, ale w Polsce musieli wymienić go na bony dewizowe,

które z kolei mogli realizować wyłącznie w sklepach „Baltony”.

A obca waluta była podstawowym źródłem handlu marynarskiego.

Kupowano ją od tak zwanych „cinkciarzy”, na których Milicja i Służba Bezpieczeństwa, przymykało oko, bo wielu było ich tajnymi współpracownikami, a poza tym przedstawiciele „prawa” także chętnie korzystali z „lewej” waluty.

Oczywiście tą „lewiznę” kupowali wszyscy, którzy wyjeżdżali zagranicę. Można więc sobie wyobrazić, że obrót „walutami” na „czarnym rynku” sięgał dziesiątek milionów dolarów!

Z za granicy przywożono dosłownie wszystko, bo sklepy świeciły pustymi półkami. ale cła były „zaporowe”, uniemożliwiające legalny wwóz. Więc przemysł kwitł na wielką skalę. Należy przy tym pamiętać, że każda operacja kupna dewiz czy sprzedaży przemyczonego towaru była ciągłym ryzykiem: - grożącym więzieniem, konfiskatą towaru lub przepadkiem majątku.

Przypomnę barwną grę „importu z za granicy”

Guma do żucia, końcówki do długopisów, pasta do butów, kawa, proszek owadobójczy DDT, pieprz, połączone stalówki do wiecznych piór, czekolada w blokach, zabawki-pistolety, płaszcze ortalionowe, balony, laminat i ortalion z metra, peruki, sacharyna, atrament, futra nylonowe, firanki, kredki do warg, ołówki do rżęs, obrusy plastikowe, koszule „nonairon”, wszelaka konfekcja, złoto w wyrobach i sztabach. Można by tą listę ciągnąć w nieskończoność.

„Dystrybucją” zajmowali się liczni pośrednicy, nieliczni właściciele prywatnych sklepów tzw. prywaciarze, a także państwowe skupiające towary zagranicznych.

Z kraju wywożono nie tylko dewizy ale i różne rzeczy, które następnie sprzedawano w portach całego świata (też ryzykując konflikt z urzędem celnym). Efektem tego był tańszy dolar niż na krajowym czarnym rynku.

I tak na przykład „szły” w Irlandii - prezerwatywy i odzież robocza, w Las Palmas - złom metali kolorowych, cukierki w puszkach, wody kolońskie. Chętnie także kupowano kryształy, srebrne sztucce, kawior, kabanosy. Oczywiście brać marynarska parała się przemysłem papierosów i alkoholu, wszędzie tam gdzie się to opłacało.

Prawdziwymi perłami biznesu były Antwerpia i Hamburg. Tu krzyżowały się morskie drogi całego świata, tu handlem dyrygowali Żydzi. Wprawdzie kupowali tanio, a sprzedawali drogo, jednak dbali, by marynarz był ich stałym klientem. Tu nabywano złoto przywożone do kraju i tu sprzedawano srebro wywożone z Polski.

W historii handlu marynarskiego wyróżnić można rozmaite "ery".

Erę pieprzu, soków cytrynowych i gumy do żucia (spano w mesach, gdyż kabiny i korytarze wypełnione były workami i kartonami), ortalionu (w płaszcze ortalionowe, przeciwdeszczowe umundurowano wiele milionów Polaków), erę przywożonego złota (biżuteria, sztabki, monety) i wywożonego srebra (ogółem mieszkania ze sreber po babci, wykupiono wyroby srebrne ze sklepów jubilerskich, opustoszały Desy, w przemyśle samochodowym kradziono masowo biały metal potrzebny w produkcji, laboranci szpitalni odzyskiwali srebro ze zdjęć rentgenowskich). W erach srebra i złota zbito niebywałe fortuny.

Nie słyszało się o handlu narkotykami. Zdarzały się wprawdzie tajemnicze wypadki: zamordowano stewarda, kapitan wypadł za burzę, zaarrestowano statek w Rotterdamie, ale nikogo nie złapano na gorącym uczynku. Jeżeli jednak ten proceder miał miejsce, to musieli zajmować się tym profesjonalści, współpracując z milicją, celnikami i służbami bezpieczeństwa.

Przemysłem trudniła się brać marynarska całego świata, polscy marynarze nie byli wyjątkiem.

W każdym porcie pilnowali ich celnicy. Na podający cumy statek, czekała często "czarna brygada", specjalny zespół dziesięciu czy dwudziestu celników, których zadaniem było rozkręcenie „łajby” od topu (czubka masztu), aż po dno i znalezienie kontrabandy. Trzeba

przyznać, że robili to dokładnie i ze znajomością rzeczy.

Wszelako schowki marynarskie godne są powieści. Kilogram złota można upchnąć w każdą dziurę, ale gdzie schować pięćdziesiąt kilogramów srebra, sto płaszczy ortalionowych, pięćset butelek alkoholu, dwadzieścia swetrów?

Odkryty przez celników schówek, marynarze uznawali za "spalony" i szukali nowego. Wprawdzie możliwości w tej dziedzinie były ograniczone, ale pomysłowość ich była wszelkie rekordy i nawet teraz, po wielu latach nie zdradzę tajemnic zawodowych. Nie mniej mogę bezpiecznie posłużyć się dwoma przykładami. W pierwszym, wykorzystano pustą przestrzeń między jednolitymi, stalowymi ścianami. W jednej z nich, pod sufitem, znajdował się otwór wentylacyjny, przez który wrzucano towar. Celnicy wiedzieli, że je to schówek, ale nie potrafili „dobrać” się do niego. Musieliby rozpruć grubą stal, a to już było za kosztowne i pracochłonne. A jednak wydobycie schowanego towaru było śmiesznie proste. W drugim, zastosowano „chwyt psychologiczny”. Skrytka miała dwie komory. Pierwsza, nie duża, mieściła karton papierosów i butelkę alkoholu i w razie odkrycia jej, celnik radował się tą niewielką zdobyczą. W drugiej, mieściło się już znacznie więcej.

Polskie porty były szczelnie zamknięte, jak każdy zakład przemysłowy czy budka klozetowa na ulicy. Przy bramach marynarzy kontrolowali nie tylko celnicy (osobiste rewizje połączone często z przymusem rozbierania się, zagładania w pośladki itp.) ale także strażnicy portowi, a niekiedy milicjanci. Dokładnie przeszukiwano także samochody, jeżeli otrzymywało się przepustkę umożliwiającą wjazd na teren portu. A jednak przemycano w obie strony.

Ważnym elementem w tym procederze okazywała się korupcja, która w socjalizmie osiągała apogeum. Każdy polski obywatel był malutkim ogniwem w łańcuchu przekupstwa. W epoce „wczesno gomułkowskiej”, po przewrocie pałacowym i pozorowanych obietnicach demokracji, w czasie wymiany aparatu partyjno-administracyjnego nastąpiło pewne rozprężenie w Urzędzie Celnym. Nie wiadomo było jak to się wszystko skończy, więc nie należało drażnić obywateli i dosłownie przymknąć oczy.

W efekcie tego celnik na bramie nie widział marynarza uginającego się pod ciężarem worków z pieprzem, nie dostrzegał także korytarzy wypełnionych kartonami z sokami cytrynowymi i gumą do żucia, nie szukał dewiz.

Z czasem, kiedy aparat państwowy okrzepł, ponownie uszczelniono granice. Przy cleniu towarów, marynarze musieli wykazać się legalnym źródłem dewiz. Przypomniano więc sobie o dodatku dewizowym. Pomocnik stewarda zarabiał trzy dolary za dziesięciodniowy rejs, kapitan otrzymywał ich dwanaście. Przekonywano celników, że za te trzy dolary można było kupić: siedemdziesiąt pięć kilogramów czekolady, sto pistoletów - zabawek oraz pięćset pudełek pasty do butów, razem sześć kartonów po pięćdziesiąt centów. Celnicy doskonale wiedzieli, ile naprawdę kosztowało to wszystko, ale nie potrafili tego udowodnić.

Systematycznie ograniczano przywóz, zwiększano cło i wprowadzono do akcji Urząd Skarbowy. W efekcie tych posunięć marynarze wrócili do starych, wypróbowanych schowków.

Ale nie tylko celnicy wraz ze strażą portową i milicją bacznie przyglądali się marynarzowi. O nieskazitelną moralność socjalistyczną dbali jeszcze: Urząd Bezpieczeństwa, kontrwywiad, prokuratura, partia i działy kadr. Resztkami ze stołu pozostawionym przez tę komunistyczną śmietankę żywiły się także urzędy podatkowy i skarbowy, rzesze przeróżnych inspektorów i wreszcie ci, z którymi, na wszelki wypadek, musiano dobrze żyć.

Przemyt był podstawą bytu marynarzy. Wynagrodzenie za pracę nie odbiegało od średniej krajowej pensji lekarza, nauczyciela czy urzędnika.

Klasa robotnicza pozbawiona przywileju brania łapówek, radziła sobie skutecznie

kradnąc. Straż przemysłowa starała się niemrawo temu zapobiec, więc wynoszono z zakładów pracy co się dało i wzbogacano swoje mieszkania, domki czy działki.

Renciści i emeryci cierpieli nędzę.

Elitę tworzyła kasta wyższych funkcjonariuszy partyjnych, administracyjnych, przemysłowych, urzędów bezpieczeństwa i wojska. Bezwzględnie i zazdrośnie pilnowali swoich przywilejów. Choć niechętnym okiem patrzyli na marynarskie wille, bogato wyposażone mieszkania, samochody, ale to tolerowali. Marynarz nie był zagrożeniem politycznym i przestrzegał tych niepisanych reguł.

Przeszmyglowanie jednej polskiej książki wydanej na Zachodzie, traktowano jako większe ryzyko, niż przemylenie pięciu kilogramów złota. Natomiast niechęć do komunistów była w nich tak samo silna, jak u reszty społeczeństwa.

To pozorne zawieszenie broni, nie wtrącajcie się do nas, a my zostawimy was w spokoju, zostawało bezwarunkowo zerwane, gdy marynarza przyłapano na gorącym uczynku przemytu. Uruchamiano wówczas wypróbowany aparat represyjny. Temida ważyła sprawiedliwość bez opaski na oczach. Z reguły następował wówczas przypadek przemycanego towaru, a w toku postępowania karnego wiele zależało od tego, czy było się w Partii, czy miało się zasługi kombatanckie, powiązania z elitą i wreszcie, czy miało się wystarczającą gotówkę na łapówkę.

Postępowanie karne mogło skończyć się w najlepszym razie upomnieniem, naganą z wpisem do akt, wyokrętowaniem, kilkumiesięczną przerwą w pływaniu lub zesłaniem na trampa, ale w tym gorszym aresztowaniem, zabezpieczeniem mienia (na ogół bezzwrotne i często bez pokwitowania), rewizją, a także natychmiastowym zwolnieniem z przedsiębiorstwa, więzieniem, grzywną skarbową. Jednak nie wyrzucano z partii, dbając pieczołowicie o jej stan ilościowy. Można było się jednak w prosty sposób uratować, zgodzić się na współpracę ze Służbą Bezpieczeństwa, czyli zostać „kapusiem”. Taką decyzję nagradzano sowicie krótką linią.

Pozorną łamigłówkę kryminalną stanowiło znalezienie winnego, gdy przemyt schowany był w miejscu dostępnym dla całej załogi (na przykład w szalupie ratunkowej, zbiorniku na wodę pitną, czy w zęzach maszynowni). Gdy nie wykryto przestępców dział kadr stosował metodę odpowiedzialności zbiorowej – wyokrętowywał pracowników całego działu (przykładowo maszynowni), lub całą załogę statku, w celu, jak to uzasadniano, dalszego postępowania dochodzeniowego.

Zdobywanie pieniędzy było więc nader skomplikowane.

[KORUPCJA]

[od łac. corruptio , zepsucie, skażenie] przekupstwo i sprzedajność działaczy społecznych, politycznych, funkcjonariuszy państwowych itp.; zepsucie zgnilizna, rozluźnienie zasad moralnych wśród społeczeństwa. Słownik Wyrazów Obcych – PIW – 1961.]

Nie mam zamiaru pisać pracy naukowej na ten temat, bo są od tego kompetentni naukowcy, czy publicyści. Poza tym ano domini 2004 prawie każdy obywatel polski doskonale nie tylko wie co oznacza to słowo, ale stosuje je z powodzeniem w praktyce.

Napisałem, że korupcja w socjalizmie osiągnęła swoje apogeum. Przepraszam, myliłem się. W moich najśmielszych marzeniach o wolnej i sprawiedliwej Polsce, nie dopuszczałem myśli o tej patologii społecznej. Przynajmniej nie w takim rozmiarze w jakim dzisiaj występuje.

Wydawało mi się, że okupacja bolszewicka zmuszała nas do działań nieraz niezgodnych z poczuciem przyzwoitości i zasadami moralnymi. Tak jak okupacja hitlerowska. Do takiego „rozluźnienia zasad moralnych” popychała nas proza codziennego życia. Skończy się bolszewizm, skończy się ta choroba. Będzie uleczalna. Lekarstwem miała być wolność!

Postawiłem złą diagnozę. Biję się w piersi.

Jeżeli „przeszłe” objawy tego schorzenia można by w pewnym sensie usprawiedliwić, to dzisiaj określić je tylko można słowem „degrengolada”. Objęła ona swoim zasięgiem całe społeczeństwo, a „blasku” dodają jej tak zwani politycy wszelkiej maści i znaczenia.

Najnowsze badania (2004 rok) o rozmiarze korupcji w państwach całego świata, stawiają nas zaraz za Namibią na 65 miejscu, a zrównaliśmy się z najbardziej skorumpowanym Meksykiem! Jeszcze w 1996 roku zajmowaliśmy „zaszczytne” 49 miejsce. Znaleźliśmy się za Rosją! Uczeń przerósł nauczyciela.

Ankieta internetowa z dnia 21.01.04 – „czy politycy w naszym kraju stawiają się ponad prawem?” Odpowiedziało 22.684 internautów. Wynik – 97% odpowiedziało TAK!!!

Przytoczę drugą ankietę internetową – „czy mafia ma wpływ na polityków?”.

Odpowiedź – TAK 95% . Głosów 8589.

Pozwolę sobie zacytować Panią Ewę Matkowską – doktora nauk humanistycznych, pracownika naukowego Instytutu Germanistyki Uniwersytetu Wrocławskiego, autorkę książki „System. Obywatel NRD pod nadzorem tajnych służb”. Arcana 2003

„Rozliczenie z przeszłością prowadzi wyłącznie przez akta tajnych służb. Rządziej podnoszoną kwestią związaną z rozliczeniem, a istotną dla wszystkich obywateli państwa, jest rozbicie sieci powiązań między starą nomenklaturą, służbą bezpieczeństwa i jej agenturą, zainstalowaną wśród czołowych przedstawicieli opozycji. Przeniesienie tych struktur w stanie nie naruszonym do demokratycznego państwa **musi prowadzić do mafijnych układów polityczno-gospodarczych**, (podkreślenie moje k.j) które umacniają się w państwie, prowadząc ostatecznie do jego osłabienia. Brak rozliczenia z komunistyczną przeszłością działa więc na niekorzyść wszystkich obywateli państwa, oprócz sprawców”

Jeszcze jeden cytat z książki Pana Michała Grodzkiego „Konfidenci są wśród nas” – Editions Spotkania (1994?)

„Posiadanie odpowiednich materiałów (teczek SB - k.j) zapewnia byłej nomenklaturze nie tylko nietykalność. Pozwala również wpływać na globalne procesy polityczne, gospodarcze i kulturalne w duchu korzystnym dla ich interesów. Istnieją podstawy do przypuszczeń, iż niekontrolowany obieg tajnych dokumentów byłych cywilnych i wojskowych służb specjalnych PRL jest przyczyną wielu niefortunnych decyzji rozmaitych władz, źródłem bezkarności wielu afer gospodarczych, a także takiej a nie innej polityki informacyjnej mediów publicznych.”

Nic dodać, nic ująć. Czuję się obecnie jakbym zanurzył się po szyję w szambie.

Kryteria okrętowania, w założeniach proste (rok pływania na liniach krótkich, dwa lata na długich) i przestrzeganie kolejności na liście rezerwy, w praktyce wyglądały inaczej. Pierwszeństwo mieli pierwsi sekretarze POP i towarzysze partyjni, delegaci załogowi, kapusie SB i osoby protegowane. Ale łapówka przebijała wszystko. Oczywiście decydenci: naczelnicy kadr i ich zastępcy rekrutujący się z SB, Informacji Wojskowej, czy też z ukaranych prominentów partyjnych, nie brali jej od każdego, ograniczali się do stałych i wypróbowanych klientów.

Zwykły, szary marynarz, korzystne rejsy zawdzięczał tylko pomyślnemu zbiegowi okoliczności (choroba, śmierć, wpadka). Łut szczęścia miał więc zasadniczy wpływ na zasoby majątkowe marynarzy, w tym i moje.

Wiosną 1959 roku w Alei Wojska Polskiego, głównej arterii Szczecina, sprzedawałem kartki wielkanocne przeze mnie malowane. Chciałem kupić nowe buty. W starych odpadające podeszwy podwiązywałem sznurkiem. Moja żona Magdalena zatrudniona jako bibliotekarka na

pół etatu w Domu Marynarza, zarabiała czterysta złotych miesięcznie i chodziła pieszo do pracy, mimo sporej odległości. Nie mogła pozwolić sobie na bilet tramwajowy.

Ja pracowałem jako inspektor techniczny w Administracji Domów Mieszkalnych, w rejonach nędzy. Zlecałem remont tylko jednego pieca kaflowego raz na miesiąc, chociaż próśb były setki. Podobnie było i z innymi potrzebami.

Byliśmy jednak oboje młodzi, mieliśmy wszystko w nosie, z godnym podziwu samozaparciem gotowaliśmy, praliśmy i prasowaliśmy codziennie pięćdziesiąt pieluch dla raczkującego syna Tibora. Przyszłość stanowiła niewiadomą.

Marynarze mieszkający w Domu Marynarza i czekający na zaokrętowanie, chętnie zaglądali do biblioteki, gdyż Magdalena była młodą i atrakcyjną kobietą, i nieraz wściekałem się, że to nie książki budziły w nich specjalne zainteresowanie. Podchmieleni, chwalili się plikami banknotów zarobionych na przemyśle, a czasem, z dobrego serca, dostrzegając nasze ubóstwo, chcieli się nimi podzielić. Nieraz przynosili jedzenie z bufetu, bo tak naprawdę głodowaliśmy. Staraliśmy się odwdzięczać im drobnymi przysługami, a nasza bezinteresowność budziła ich zdumienie.

Opowiadali o egzotycznych łądach, kobietach, pijaństwach i bijatykach. Te historie przypominały mi przeczytane książki przygodowe i obejrzone filmy. Przyjmowałem do wiadomości istnienie innej części świata, ale była ona tak niedostępna i bajkowa, że nie próbowałem nawet o niej marzyć. Żyłem wśród ubogich ludzi, szarych domów i ulic, rozweselanych tylko zielenią lata i opakowanych celofanową bielą zimy.

Przyszłość to był wymiar tygodnia, może kilku miesięcy. Dziwiono się, że Magdalena, pracując w przedsiębiorstwie morskim, nie załatwiła mi jeszcze pracy na morzu. Ale mnie nie ciągnęło na dalekie, niespokojne wody. Sama myśl o tym wywoływała ucisk w gardle i mdłe zaniepokojenie, jak w czasie jazdy karuzelą. Chętnie zwiedzałbym odległe kraje, ale jako turysta. Możliwość zdobycia dużych pieniędzy jakoś do mnie nie trafiała. Uwielbiałem morze ale przy plaży. Świetnie pływałem, często zapuszczałem się dalej niż inni, nurkowałem rozkoszując się tajemniczą ciszą głębi. Na ładzie czułem się bezpieczny i spokojny. Nie, nie wyobrażałem sobie pracy na morzu, z dala od Magdaleny, spacerów z puciołowatym Tiborem, czytania codziennej gazety i częstego chodzenia do kina. Marynarze byli dla mnie tak nierealni, jak ludożercy w dżunglach Amazonii, mimo że widywałem ich w bibliotece i piłem piwo przez nich fundowane.

Jednego nauczyłem się w życiu, to nie używać słowa "nigdy".

Mimo to, w 1959 roku uparcie powtarzałem Magdalenie: nigdy nie będę marynarzem! A jednak stało się inaczej. W listopadzie przyjęto mnie na kurs stewardów w Polskiej Żegludze Morskiej, a dwudziestego piątego sierpnia 1980 roku, na zebraniu pracowników Polskich Linii Oceanicznych w Szczecinie, krzychałem histerycznie: "Strajk! Strajk!"

Liczba 21, magiczna dla kabalistów i przesądnych, miała okazać się dla mnie jeżeli nie szczęśliwa, to przynajmniej szczególna. Dwadzieścia jeden lat dzieliło dwie daty 1959 i 1980. Dwadzieścia jeden lat, to prawie trzecia część życia, to zaprzeczenie pochopnie wypowiedzianemu "nigdy".

Można by napisać suchy, usystematyzowany życiorys: daty, kursy, dyplomy, nazwy statków, awanse, kary, wydarzenia rodzinne. Jednak moja biografia była jak morze, którego zmienne humory stały się dla mnie chlebem powszednim: huraganowe jedenastki, zapierające dech i wywołujące zimny pot strachu, kiedy wyskakująca z wody śruba tak szarpała statkiem, jakby trafił na podwodne skały, lub trzydziestostopniowe przechyły, którym towarzyszył zawsze brzęk tłukących się talerzy i rozbijanych o szoty garnków, niemal kiczowata, jak z folderów turystycznych, gładź morza skrząca się refleksami odbitych promieni, zabarwiona czerwienią zachodzącego słońca albo fosforyzująca blaskiem gwiazd. Czy wreszcie groźna mimo radaru

mgła, budząca niepokój i poczucie zagrożenia.

Moje życie wymierzała długość rejsów, przeloty z portu do portu, postoje przy nabrzeżach, pobyty w domu, cykle wacht. Dodawały mu znaczenia nic nie mówiące nazwy statków: m/s Odra, Soła, Kopalnia Kazimierz, Chorzów, Nogat, Gdynia, Wodnica, Kopalnia Siemianowice, Goplana, Chochlik, Boginka, Kraków, Rybnik, Skrzat, Wolin, Rusałka, Koszalin, Dęblin, Leonid Teliga, Częstochowa, Kudowa Zdrój. Te nazwy są dla mnie kamieniami milowymi, pomagającymi orientować się w przeszłości i przywoływać wspomnienia.

Ile ich było? Sięgam po stare książeczki żeglarskie i liczę, dwadzieścia jeden. Dwadzieścia jeden lat, dwadzieścia jeden statków. Omen? Najkrótszy rejs: trzy dni, najdłuższy: sto trzydzieści, najkrótsze zaokrętowanie: jedenaście dni, najdłuższe: trzy lata i trzy dni, najmniejszy statek - m/s Soła (473 BRT), największy - Leonid Teliga (7490 BRT), Dwanaście trampów, dziewięć liniowców. Najdalsze miejsce, do którego dotarłem: Gabon na południu, Murmańsk na północy, na zachodzie Wyspy Kanaryjskie. Pierwszy rejs na m/s Odra, a ostatni na m/s Dęblin.



W ciągu dwudziestu jeden lat pracy (nie liczę jeszcze trzech "ładowych" w NSZZ "Solidarność") byłem zaokrętowany na statkach w sumie szesnaście lat i trzynaście dni. W książeczkach żeglarskich widnieją też nazwiska kapitanów. Wielu już nie pamiętam, o niektórych staram się nie pamiętać, niektórzy pozostali mi szczególnie bliscy, jak ś.p. Stanisław Wieczorek, mój przyjaciel, uwielbiany przez załogi, zmarły tragicznie na skutek niedbalstwa lekarza okrętowego. Kapitan Antoni Janusz, z którym z niejednego pieca chleb jedliśmy i niejedną pustą flaszkę wyrzuciliśmy za burtę. Kapitan Zbigniew Brzozowski, mądry i prawy, zawsze serdecznie witany w naszym domu.

Krótkie zapisy w książeczkach marynarskich, to tylko nazwa statku, tonaż, moc maszyn, armator, port macierzysty, kapitan, data zaokrętowania i stanowisko. Nie wspomina się o

załodze, a bez której statek stałby martwy przy nabrzeżu. Nazwiska zatarły się, ale w pamięci pozostali żywi ludzie, aktorzy wielu wydarzeń.

Tyle lat pracy na morzu. Powinienem być dzisiaj multimilionerem jak wielu moich kolegów i nie pisać tej książki. Zawiodły jednak nerwy. Wolałem nie dużo ale stale bezpiecznie przemycać.

[MARYNARZE „ZE STAREGO PORTFELA” W ROKU 2004]

„Transformacja” odbywała się żywiołowo, podobna tajfunowi na morzu. Najbardziej ucierpieli rybacy dalekomorscy. Przedsiębiorstwa, molochy zatrudniające tysiące pracowników, rozpadły się jak domki z kart i ludzie z dnia na dzień stracili pracę. Oczywiście z jednej strony dał znać o sobie „wolny rynek”, prawo „konkurencji”, ale w większości wypadków celowo doprowadzano je do bankructwa, by na tych upadłościach zarobić, czytaj „ukraść” ogromne pieniądze. Brała w tych „przeobrażeniach” przeważnie była klika komunistyczna. Starzy rybacy przeszli na emerytury, a inni na bruk.

Przykład – Pan Mietek – marynarz, sprzedaje karty postojowe na parkingach ulicznych.

Z flotą handlową było o wiele lepiej. Płaca marynarzy zaczęła być porównywalna do zarobków świata zachodniego. Dwaj główni armatorzy PŻM i PLO rozpadli się na kilka mniejszych przedsiębiorstw. Zmniejszył się tonaż, uległy uszczupleniu załogi statków, część marynarzy znalazła zatrudnienie u obcych przewoźników. W porównaniu z rybakami, zdołali jakoś przetrwać śmiertelne huragany.

Przypatrzmy się tym, którzy przechodzą na emeryturę po roku 1989.

Przypomnę, że podstawą „fortun” marynarskich był przemysł i korzystny przelicznik dolarowy na „czarnym rynku”. Wielu było właścicielami skromniejszych lub bogatszych wili, zagranicznych samochodów. Żony przeważnie nie pracowały. Zajmowały się gospodarstwem i dziećmi.

Ten dobrobyt skończył się w chwili swobodnej wymiany walut i powstania wolnego rynku towarowego.

I ci marynarze, którzy zaczęli odchodzić na emeryturę albo przejadali przezornie gromadzone rezerwy, albo popadli w nędzę tak jak inni emeryci. Oczywiście oprócz bolszewickiej nomenklatury, która utrzymała swoje „zdobycze”.

Sprzedano wille, kupiono tanie mieszkania w betonowych osiedlach lub „starym budownictwie”. Uzyskano rezerwę finansową, z której należy płacić świadczenia mieszkaniowe i utrzymać się. Jak długo? Cudownym rozwiązaniem byłaby naturalna śmierć.

Motorzysta dostaje 600 zł, a Kapitan 1500 -2000 zł emerytury! Ich żony, dotychczas nie pracujące, nie otrzymują emerytury.

Taki jest obraz dzisiejszych byłych milionerów. Pozostały wspomnienia.

Pechowo ominęła mnie era złota i srebra, pływałem wtedy na dalekich rejsach, nie zawijając do portów Antwerpii i Hamburga. Można by wydobyć z archiwum dzienniki okrętowe, policzyć odbyte podróże, ich cel. Dziesiątki, setki. Zastanowić się, ile się przemyciło - pokusić się o statystykę przemycu.

Tak, przyznaję się, byłem przemycnikiem i przywiozłem..... Czy przyznanie się do tego przestępstwa degraduje społecznie? Izoluje? Piętnuje? Kto jest bez winy, niech rzuci we mnie kamieniem.

Dwadzieścia jeden lat napiętych nerwów, dwadzieścia jeden lat zabawy w celnika i marynarza. Napięcie niewielkie, gdy w Oslo wynosiło się butelkę wódki, napięcie ściskające gardło, gdy po cienkim lodzie w basenie portowym w Helmstad, z burty przeciągało się liną na brzeg kartony z wódką i papierosami, a w tym czasie przy trapie stali non stop celnicy szwedzcy. Albo gdy w Londynie szef czarnej brygady grał z drugim oficerem partię szachów o przemyt schowany w ładowni. Bo obydwaj doskonale wiedzieli, że tam się znajduje.

Ale czy tylko to niszczyło nerwy marynarzy? Czy nie budziła ciągłego niepokoju i wyrzutów sumienia podwójna moralność - ta oficjalna urzędowa i ta druga, gdy w kabinie przy kieliszku wódki zlorzczyło się tej pierwszej? Sekretarz partii i jej członkowie byli także przemysłowcami, stąd ciche porozumienie, na tym polu nie ma walki ideologicznej. Poza nim jest.

PZPR, ZMS, brygady pracy socjalistycznej, otwarte zebrania partyjne, czyny produkcyjne, wszystko tgo paranoicznie absurdałne. Nie daj Boże przebywać w porcie krajowym 1 Maja! Przymusowo maszerowano w „radosnym” pochodzie.

Obchody świąt komunistycznych, obowiązkowe szkolenia partyjne, których nuda usypiała jak martwa fala, nigdy nie ruszane biblioteczki partyjne (wspaniały schowek na książki, które przemycałem z Zachodu), odznaki, wyróżnienia, nagrody, dyplomy, partyjna, ogłupiająca propaganda, to były elementy naszego życia.

W 1980 roku byłem ochmistrem. Funkcję tą tak definiuje Słownik Wyrazów Obcych, (PIW 1961): - "marszałek dworu, kierownik służby w dużych majątkach" lub jako "oficer administracyjno - gospodarczy na statku" albo „w dawnej Polsce zarządzający dworem króla”. W języku angielskim „purser”, w niemieckim „Schifszahlmeister”. Na obcych banderach, stanowisko spotykane tylko na statkach pasażerskich, u nas na każdym powyżej 500 BRT.

Zgodnie z przepisami, ten oficer powinien posiadać dyplom. W praktyce tego nie przestrzegano. W Wydziale Dokumentów Żeglarskich Urzędu Morskiego zdawano sobie sprawę, że stanowisko to utworzono w znacznej mierze na potrzeby administracji państwowo - partyjnej. Ochmistrami (także ochmistrzyniami) byli urzędnicy Ministerstwa Żeglugi, administracji przedsiębiorstw morskich, protegowani, pracownicy SB, wojska i Urzędu Celnego. Okrętowano ich okresowo, by mogli podreperować swoje finanse. Potem wracali na swoje lukratywne posady. Niektórzy zostawali na dłużej.

Zaprowiantowanie statku, prowadzenie rozliczeń, biurokracja portowej, sprzedaż w kantynie, to czynności, które nie wymagają specjalnych umiejętności, więc każdy głupek nie miał żadnych trudności i kłopotów, tym bardziej, że pomagano mu w biurze intendenta. Efekty niekompetencji były od razu widoczne: złe wyżywienie, bałagan w dziale hotelowym, ciągłe awantury i narzekania na statku.

Ochmistrz, to eksponowane i intratne stanowisko. Należał do ścisłego kierownictwa statku. Dysponował nieograniczonym wolnym czasem, tak cennym w czasie postojów w portach. Inkasował pięć procent od prywatnych zamówień załogi, a także od zakupu prowiantu za granicą (dzieląc się z kapitanem), co stanowiło poważny zastrzyk finansowy. Ochmistrowi na statku nie odmawiało się niczego, włącznie z chowaniem przemytu. Wszak to on zarządzał zasobami alkoholu, którego sprzedaż była zabroniona. Na morzu pito często i ostro, leczono nerwy i zabijano nudę.

Stanowisko pomocnika stewarda na statku m.s „Odra” nie odpowiadało mi. Nie odpowiadało mi samo pływanie. Każda większa fala zwałała mnie z nóg i wyrwała wnętrzości. Ale regularna i popłatna linia do Londynu i Antwerpii, pozwoliła przemoć chorobę i zapomnieć o przykrym szorowaniu ubikacji. Ochmistrz (właściwie: steward gospodarczy), mój bezpośredni przełożony, zasłużony orderowy kombatan, trzeźwiał rzadko, a kucharz także. W efekcie tego

pracowałem za trzech: gotowałem, rozliczałem, prowiantowałem, podawałem posiłki i sprzątałem.

Przeszedłem dobrą szkołę, i trzeba przyznać, docenił to ochmistrz pan Zaręba i polecił mnie głównej intendentce PŻM, pani Jadwidze Lipińskiej.

Ta postawna, o męskich ruchach, starsza pani, były partyzant Gwardii Ludowej, koleżanka Spychalskiego i Józwiaka, trzęsła przedsiębiorstwem. Jej mąż był komendantem Wojskowej Komisji Poborowej. Lepiej nie mogłem trafić, moja kariera była zapewniona, stanowisko ochmistrza w zasięgu ręki. Popełniłem jednak niewybaczalny błąd, który zniweczył wszystko. Wręczyłem jej zbyt skromny, jak na tym poziomie łapówek, prezent. Byłem młody i niedoświadczony.

W wyniku tego musiałem przebyć wszystkie stopnie awansowania, wyznaczone przepisami Urzędu Morskiego. Trzymiesięczny kurs dla kucharzy, dwa lata pracy jako szef kuchni, egzamin na stopień pełnego stewarda, państwowa komisja egzaminacyjna w Urzędzie Morskim i dyplom intendenta trzeciej klasy. Ale dyplomu nie wręczono mi, bo wymagano trzech lat praktyki na tym stanowisku. A ja jej nie miałem. Zgodzić się na to mogła, z pominięciem przepisów, tylko Pani Lipińska. A ona mówiła: - może być pan ochmistrem, ale proszę pokazać dyplom. Kółeczko się zamykało.

Nie pomogły żadne łapówki. Baba się uparła, a inni bali się jej panicznie. Dopiero pod koniec 1963 roku dopisało mi szczęście. Zachorował ochmistrz i pilnie szukano nowego. Byłem jedyny w rezerwie.

Po trzech latach zgłosiłem się po dyplom do Urzędu Morskiego. Opinię wśród załóg, urzędników, a nawet celników miałem dobrą. Marynarzy pozyskałem sercem, mocną głową, dobrym żywieniem, umiejętnym lawirowaniem między wrogimi sobie grupami (koteriami statkowymi), zdecydowaną postawą antykomunistyczną. Dla urzędników i celników miałem zawsze szczodłą rękę. Nie żalowałem łapówek, prezentów. Opłacało się to stokrotnie.

Wracałem z rejsów do szczęśliwej, zasobnej rodziny, do własnego domu z ogrodem. Jeździłem samochodem zagranicznej marki, zatrudniałem panią do sprzątania i żyłem swobodnie, nie tracąc czasu na stanie w kolejkach. Przyszłość wyglądała na ustabilizowaną, mimo, że kryzys realnego socjalizmu dawał się zauważyć i we flocie handlowej. Coraz mniej statków pływało na liniach, wracały przeważnie pod balastem i w portach krajowych długo czekały na załadunek. Ze względu na wzrost czarnorynkowej ceny dolara, podupadał handel marynarski.

Statek m.s. Dęblin (1270 BRT, 26 osób załogi) pływał do portów Francji, czyli w gwarze marynarskiej "podróżował turystycznie". Wypoczywaliśmy.

Sięgam po francuskie mapy drogowe. Spoglądam na niebieskie pola mórz, odczytuję nazwy znajomych portów. Les Sables Dollone, szerokie, piaszczyste plaże atlantyckie, wydmy zalesione karłowatą sosną i, ku mojemu zdumieniu, dywany rydzów. Myślałem, że śnię, że to inne, podobne grzyby, ale były to najprawdziwsze rydze.

Wycieczki rowerowe nie tylko poprawiały kondycję, uspokajały umysł i nerwy, cieszyły poznawaniem krajobrazem i spotkaniami ludźmi, ale i niespodziankami. Jak te rydze. Przy nadarżającej się okazji wypuszczałem się na dalekie spacer. Przeważnie sam, gdyż amatorów aktywnego wypoczynku było niewielu. Pasjonowała mnie jazda przed siebie, w nieznaną, do dalekich plaż, zamków, lasów, do miejsc zaznaczonych na mapie jako godne zwiedzenia. Tak podróżowałem w Irlandii, Anglii, Francji, Szwecji. Wypożyczonym samochodem zwiedziłem Belgię, Holandię, Maroko, Wyspy Kanaryjskie. Pociągami docierałem do miast - Brukseli, Paryża, Rzymu. Londyn znałem jak własną kieszeń. Najczęściej odwiedzany przeze mnie miejscem była National Gallery ze zbiorem obrazów francuskich impresjonistów.

Malownicze w swej zakonserwowanej starości niewielkie porty Normandii i Bretanii. Honfleur, Deauville, La Baule, Trouville, Cean.

Uroczne knajpki, z cenami dostępnymi dla marynarskiej kieszeni, w których pałaszowaliśmy frutti tutti di mare, owoce morza: kraby, homary, langusty, ostrygi i wszelakiego rodzaju małże, popijając je wybornym, białym winem.

Sztormy omijały nas. Wiosenne słońce, jeszcze z chłodnymi podmuchami wiatru opalało twarz, gdy rozleniwiony, usypiany pomrukami miarowo pracujących maszyn na spokojnej wodzie, leżakowałem na górnym pokładzie, za kominem. Śledziłem, jak po zawietrznej szybują mewy, czekające cierpliwie na odpadki, które kucharz wyrzucał za burtę. Wtedy z wrzaskiem gwałtownie opadały na wodę, porywały zdobycę i pozostawały na spienionej śrubą fali.

Wieczorami, w kabinie kapitana grywaliśmy w brydża racząc się zimnym "Żywcem", albo w mesie wyświetlaliśmy filmy fabularne. Wolny czas spędzaliśmy leżąc na koi, czytając książki, gazety, słuchając radia. Najczęściej łapaliśmy Wolną Europę, Londyn, Głos Ameryki, chociaż jazgot zagłuszał uszy.

Byliśmy wychowankami zagranicznych stacji polskojęzycznych. Wolną Europę, używającą ostrzejszego języka, podającą obszerniejszy serwis informacyjny i komentarzy, słuchano najchętniej. Dzięki tym rozgłośniom poznawaliśmy prawdę. Był to nie tylko dla mnie, ale dla większości marynarzy, powszechny uniwersytet. Bez tych uzupełniających lekcji nie mogę wyobrazić sobie mojej edukacji. Skłaniały do przemyśleń, do zastanowienia się nad sobą, dzięki nim rósł opór przeciw zakłamanemu życiu, i upraszczały podział na "my" i "oni".

Dodatkowych informacji szukaliśmy w książkach drukowanych za granicą. Były drogie i nie wszyscy je kupowali, chociaż dodatkowe zarobki pozwalały na to. Nie wiem, komu zawdzięczam darmowe książki, które dostawałem w Kanale Kilońskim, gdy biegłem do kiosku po gazety. Po przeczytaniu, przekazywałem je zaufanym osobom na statku, a oni zapewne innym. I w ten sposób krążyły po Polsce.

Marynarze oglądali inne, "zachodnie" życie jak kolorową pocztówkę. Wydawało się, także i mnie, że to świat doskonały, syty, bez problemów, zróżnicowany tylko poziomem zarobków. Ta podkolorowana widokówka budziła tęsknotę za innym życiem. Stąd tak wielki, nie tylko u marynarzy, także wśród reszty społeczeństwa polskiego, popyt na zagraniczne wyroby. Kosztem zdrowia i nieproporcjonalnego do potrzeb wysiłku, starano się dorównać obrazom z zachodnich filmów i tamtejszych magazynów ilustrowanych.

Tymczasem w kraju koszty utrzymania były coraz wyższe, półki sklepowe świeciły pustkami. Rosło niezadowolenie. Świeżo w pamięci był radomski czerwiec. Kielich goryczy dopełniła podwyżka cen mięsa, ogłoszona 1 lipca 1980 roku, uderzono w czuły punkt społeczeństwa, podobnie jak w Grudniu 70 roku.

Odpowiedzią były strajki. Radio Wolna Europa informowało o protestach robotniczych w Sanoku, Ursusie, Tarnowie, Ostrowie Wielkopolskim, Tczewie. Ogniska strajków wygaszały po spełnieniu żądań płacowych, ale zapalały się w innych miejscach. Gaszenie tego pożaru papierowymi banknotami okazało się nieskuteczne.

Większość czasu poświęcałem słuchaniu radia, czytaniu anglojęzycznych czasopism i oglądaniu zachodnich dzienników telewizyjnych. Bardzo chciałem, żeby cała Polska stanęła strajkiem, by nareszcie powiedziano "NIE" komunizmowi, by rozliczono odpowiedzialnych za strach, nędzę, kłamstwa i ludobójstwo. Drżałem, gdy strajki zamierały, a gdy trwały, pełen entuzjazmu biegłem do mesy krzycząc: strajkują dalej, strajkują! Cieszyłem się z tych strajków, to była nadzieja na wolną i niepodległą Polskę.

Blokada informacji w prasie partyjnej została złamana, ponieważ fala strajków objęła cały kraj i nie sposób było dalej przemilczać je. Strajkował Świdnik, Lublin, Żerań i Żyrardów. Kiedy w dniu moich urodzin (25 lipca) rozpoczął się strajk w Ostrowie Wielkopolskim, popędziłem do proboszcza i wręczyłem mu sporą sumę pieniędzy na Komitet Obrony Robotników. Mam nadzieję, że pomogły, bowiem z wielkim podziwem i sympatią śledziłem losy tych ludzi, którzy pierwsi powiedzieli publicznie to, o czym w domach rozmawiało się szeptem. Nie zaprzestawali działalności mimo prześladowań, a ich szlachetna i nieustępliwa postawa budziła najgłębszy szacunek. Sporo mówiono też o Kazimierzu Świtoni, który próbował założyć na Śląsku niezależne związki zawodowe.

Dyskusje w mesie stawały się coraz gorętsze. "My i oni", to był zasadniczy temat. Oni to rząd, partia, związki zawodowe, a także związane z nimi instytucje i ludzie, włącznie z PAX-em i posłami katolickimi w Sejmie. My to społeczeństwo i Kościół. Społeczeństwo, zmęczone już biedą i inflacją chciało najprostszych rozwiązań. Zmienić rząd, partię, odesłać Rosjan, i już miało być dobrze. Ludzie nie myśleli o niezależnym, demokratycznym państwie, ale o zreformowaniu tego, co już istniało. Kościół był miejscem, gdzie można było przez godzinę żyć wśród prawdziwych wartości. Ksiądz anty komunista był niemal idolem. Ludzie manifestacyjnie, na złość czerwonym, chodzili tłumnie do kościoła.

Wierzyli, że uczciwy socjalizm zmieni wszystko na lepsze, że znajdzie się nowy mąż opatrnościowy, jak niegdyś Gomułka czy Gierek. Papież, mówili, czuwa nad nami i ochroni. Ale papież był w Rzymie a tu, na miejscu, oczekiwano pojawienia się cudotwórcy, który machnie pałeczką i sprawi, że stoliczek się nakryje. Miał on nadejść z kręgów partyjnych, bo, jak argumentowano, na innego nie zgodzą się Rosjanie. Wejdą i zrobią republikę, a wtedy będziemy żyli w nędzy. Zły partyjniak był jednak Polakiem.

[AGENTURA SOWIECKA]

„...Rosjanie. Wejdą i zrobią republikę, a wtedy wszyscy będziemy żyli w nędzy. Zły partyjniak był jednak Polakiem.”

Tak pisałem, bo w owym czasie tak w Polsce myślano. Zdawano sobie sprawę, że jesteśmy mocno w garści sowietów, a nie było symptomów nadziei, że kiedyś nas z niej wypuszczą. Nie mówiło się bezpośrednio o okupacji sowieckiej, która mogła by się kojarzyć z hitlerowską. Prawdą a Bogiem, oszukiwano się, bo tak było wygodniej. Opozycja, o której teraz głośno, była głęboko zakonspirowana, nieliczna i nie miała wpływu na kształtowanie poglądów społeczeństwa. Tylko dzięki polskojęzycznym radiostacjom zachodnim co nieco wiedziano o niej i jej poglądach, a były takie, że szukano socjalizmu z „ludzkim” obliczem. Co już samo z siebie się wykluczało. Zdawano sobie powszechnie sprawę, że Zachód nam nie pomoże, tak jak nie pomógł Węgrom i Czechosłowacji.

Interesów Rosji pilnowały nadgorliwie wszystkie instytucje partyjno – administracyjne, a w szczególności wojsko i wszelkie służby bezpieczeństwa. Jakikolwiek inne organizacje, towarzystwa, stowarzyszenia itp. podlegały ścisłej kontroli aparatu państwowego i były ostro trzymane na smyczy i za twarz. Jak się teraz dowiadujemy z resztek zniszczonych archiwów bezpieki, tajnych współpracowników tej przestępczej organizacji było bardzo wielu, przerażająco wielu. Znane nazwiska, znane tytuły, duchowni wszelkich kościołów, znani twórcy kultury, także z opozycji politycznej, a już nie wspominając o „Solidarności”. Przykładem może tu być np. Marian Jurczyk ze Szczecina.

Ta pajęczyna inwigilacji może nie była tak dobrze utkana jak w NRD, ale działała w miarę sprawnie i oplatała strachem całe społeczeństwo.

Ambasador Rosji Sowieckiej w Polsce był namiestnikiem Moskwy. Bez jego wiedzy nie mogła zapaść tutaj jakakolwiek ważniejsza decyzja partyjno-administracyjna. Konsultowano się z nim i słuchano służalczo jego poleceń.

Kwerenda po archiwach Rosji Sowieckiej, a szczególnie w byłej NRD, a także w innych byłych demoludach, nie mówiąc o trudnej i skromnej w Polsce, i mocno cenzurowanej! zaowocowała bogatą, poznawczą literaturą naukową o działalności służb specjalnych. Wzbogaciły ją Władimira Bukowskiego „Moskiewski Proces” a w szczególności wspaniałego człowieka Wasilij Mitrochina „Archiwum Mitrochina”.

Od 1989 roku przeczytałem wiele z tych opracowań, tak że moja skromna wiedza pozwala mi dzisiaj na formułowaniu opinii o tym, co się działo w okupowanej przez sowietów Polsce. A działo się wiele złego i to zło zostało przeniesione w dzisiejszy dzień.

Ciekawostką jest to, że pewne opracowania zagraniczne tłumaczone na język polski są cenzurowane! Przez polskich tłumaczy, czy też wydawnictwa. Nie dociera do czytelnika polskiego cała prawda. Czternaście lat po zniesieniu cenzury państwowej, czternaście lat wolnego słowa!

Należałoby jeszcze raz przytoczyć fragment z książki Pani Profesor Ewy Matkowskiej „System”, co już uczyniłem w kapsułce – KORUPCJA. Ale tutaj chociażby jedno zdanie – „... istotną dla obywateli państwa, jest rozbitcie sieci powiązań między starą nomenklaturą, służbą bezpieczeństwa, zainstalowaną wśród czołowych przedstawicieli opozycji.”

To zdanie jest wciąż aktualne!

Polecam gorąco książkę Pana Michała Grockiego „Konfidenci są wśród nas” wyd. Editions Spotkania.

„Zły partyjniak, ale był Polakiem” – cytuję ponownie siebie. Nie, nie, zdecydowanie nie. Weryfikuję mój, i nie tylko, pogląd z tamtych lat. Zły partyjniak był złym Polakiem, był agentem Rosji Sowieckiej. A pupilkciem towarzyszy radzieckich był wiernopoddańczy sługa Wojciech Jaruzelski, jedyny z niewielu darzony przez nich pełnym zaufaniem.

Krytycznie spoglądano też na własne podwórko. Statki nagle stały się przestarzałe i wymagające kapitalnych remontów, zarobki niskie a system okrętowania niesprawiedliwy. Nowa władza powinna się z tym wszystkim uporać, twierdzono, ale żaden z dyskutantów nie kwapił się jej w tym pomóc. Po prostu: miało być wszystkiego dużo i tanio. Jak? to już nie było nasze zmartwienie. Już przyzwyczajono się do dziury w chodniku, zepsutej windy, obsikanej klatki schodowej, tłoku w tramwajach, kolejek przed sklepami. Jakoś będzie się pchało do przodu. A to babcia postoi w kolejce, dziadek przypilnuje bachora, pani kwiatuszki i bombonierkę, panu łapóweczkę.

Strajki trwały. Pod koniec lipca stanął port gdyński, potem Łódź i Warszawa. Rząd próbował opanować sytuację wybiórczo podwyższając płace. Przypominało to jakąś starą, niemą komedię filmową. Facet wierci dziury w ścianie, w podłodze. Nagle tryska woda. Zatyka ręką dziurę, ale leje się z innej, zatyka następną, i następną. Lata po pokoju jak oszalały, podskakuje komicznie. Mapa strajkowej Polski przypominała ten film. Strajk, pędzi komisja rządowa, podwyższa płace. Otwór zatkany. A tu nowy strajk. Pędzi komisja... Tragiczna groteska. Obawiałem się, że strajki zostaną wytłumione i wszystko rozejdzie się po kościach, kosztem małych przetasowań personalnych "na górze".



Zdjęcie ms. Deblin na którym zacząłem strajk.

W połowie sierpnia m/s "Dęblin", z powodu braku ładunku, przycumował na dłużej do Nabrzeża Rumuńskiego w porcie szczecińskim. Nie strajkowano. Część załogi wzięła wolne i rozjechała do domów. Bez pośpiechu załatwiałem zaopatrzenie statku. W biurach popijano kawę, o strajkach mówiono tak jakby były na księżycu. Pogoda była deszczowa i wietrzna. Chodziłem na spacer z moją długowłosą jamniczką Buli do Lasku Arkońskiego i bawiłem się z nią w chowanego.

Spokój był pozorny, ludzie żyli w napięciu, i w oczekiwaniu. Wiadomo było, że jeśli nie będzie ogólnopolskiej podwyżki płac, to strajki rozprzestrzenia się i dotrą w końcu do Szczecina, na zasadzie prostego rozumowania: strajkowali trochę i dostali podwyżkę, a my to co, gorsi? Spoglądano w stronę Stoczni im. A. Warskiego, mającej już za sobą doświadczenia 1970 roku, w stronę portu, obu stoczni remontowych, „chemii” w Policach. Jednak nic się nie działo.

Czternastego sierpnia, na krótko, zastrajkowali kierowcy Transbudu. Słuchałem na przemian Wolnej Europy, Londynu i Głosu Ameryki. Gazety partyjne ograniczały się do wzmianek o przestojach i wciąż drukowały sążniste artykuły o dodatkowych dostawach i wzmożonych wysiłkach ludu pracującego. Wiedziałem, że jedynym rozwiązaniem byłby strajk zupełny, który objąłby całe społeczeństwo (w 1970 roku rozprawiono się krwawo z Wybrzeżem, bo zasięg i siła protestu były niewielkie).

Nie wierzyłem, że można osiągnąć coś więcej, niż socjalizm o ludzkiej twarzy, niż zreformowanie istniejących instytucji. Przecież nasz Wielki Brat nie wypuści z rąk takiej strategicznej i złotodajnej ziemi. W razie czego najedzie i spali. A może jednak spróbować, myślałem, wysunąć hasła niepodległościowe? Jak napadną, to Polacy nie Czesi, nie damy się tak łatwo! Pomocy z Zachodu (oprócz pięknych słów) nie oczekiwałem. Ale najpierw musi być strajk! Strajkujcie, strajkujcie! wołałem w duszy i modliłem się: Ojczyznę wolną racz nam wrócić Panie.

Czternastego sierpnia zastrajkowała Stocznia Gdańska, piętnastego, całe Trójmiasto. Nareszcie! Czerwoni uznali, że sytuacja jest groźna, przerwano łączność telefoniczną.

Co w Szczecinie, co w Szczecinie?

W Szczecinie padało, było chłodno. Czy taka pogoda zachęca do protestu? Nagle atmosfera stała się gęsta, ciężka jak jesienna mgła. Skąd pamiętam takie irracjonalne napięcie? Poznań 1956 roku? Nie, tam robotnicy od Cegielskiego wyszli na ulice prosto od maszyn. Zaskoczyli wszystkich. Pozostał mi w pamięci epicki obraz szarego, groźnego tłumu. Mam! To przed Powstaniem Warszawskim. Miałem wówczas zaledwie osiem lat, ale ten niepokój utkwił w mojej podświadomości. Teraz odżył. Coś musi się wydarzyć!

Szesnastego sierpnia Babiuch oskarżył siły antysocjalistyczne o podżeganie robotników, a Gierek przerwał wczasy na Krymie, gdzie corocznie odpoczywał. Lawina nabierała rozpędu. Przerwano łączność telefoniczną, ale w Polsce przebywali korespondenci zagraniczni, działały ambasady obcych państw. Stacje radiowe w wielu krajach informowały na bieżąco o wydarzeniach w Gdańsku. Ze Wschodu docierała nuta irytacji.

Niedziela. Tłumy w kościołach. „Ojczyznę wolną...” brzmiało głośniejsz i mocniej niż zawsze. Patrzone sobie w twarze, w milczeniu ściskano ręce. Wracając do domu, rozglądałem się bacznie, może wyrasta pierwsza barykada? Słyszę strzały! Jezus Maria, zaczęło się! Przebiegłem kilka kroków, zatrzymałem się, stuknąłem w czoło: coś z tobą, chłopie, nie tak. Bierz psa i prędko do lasu, dotlenić mózg.

W poniedziałek rano pojechałem do "Baltony" by omówić zaprowiantowanie statku. Już z daleka zobaczyłem biało czerwone flagi. Dodałem gazu. To Stocznia Remontowa "Parnica". Wielki, czarny napis na białej tablicy: STRAJK OKUPACYJNY. Za i przed bramą robotnicy. Stoję i patrzę, patrzę długo, łzy płyną mi po twarzy. "Ojczyznę nasz, który jesteś w niebie", żeby wytrzymali, "Zdrowaś Mario", dodaj im siły. Nagle przypomniałem sobie rok 1970. Cholera, znowu podniosą most i rozdzielią miasto. Szybko złożyć zamówienie i na drugi brzeg, do domu.

W "Baltonie" poruszenie. Warski stanął! krzyczą do mnie magazynierzy. Osłupiałem, nie mogłem wykrztusić słowa. Porwałem kogoś w ramiona i uściskałem. Radość. Do Stoczni!

Tam przed główną bramą tłumy. Nie, to jeszcze nie strajk – odpowiadają ludzie, gdy pytam. Czekamy na pana Brycha pierwszego sekretarza KW PZPR. Miarka się przebrała!

Z powrotem do "Baltony", zwiększyć zamówienie, bo mogą i tutaj zastrajkować. W "Parnicy" napis ciągle wisi: STRAJK OKUPACYJNY. Znowu, do Stoczni. Przy bramie, obok staży przemysłowej, robotnicy w ochronnych kaskach i z biało - czerwonymi opaskami na rękawach.

Bezsenna noc, wpatrywanie się w ciemność, nasłuchiwanie... nie, to nie jazgot czołgów. Fantazja, półsennie omamy.

Skoro świt pojechałem na statek. Po drodze upewniłem się czy "Warski" stoi. Napisy na bramie głosiły: "Solidaryzujemy się ze stoczniovcami Gdańska", "Popieramy słuszne żądania". Flagi narodowe. Także w "Parnicy" strajkowali nadal. W porcie uderzyła mnie dziwna cisza. Dźwigi stały nieruchomo. A więc? Na statku potwierdzili, port nie pracuje. No to zacamowaliśmy „na fest”. Cieszyłem się, że zostanę dłużej w domu, że będę świadkiem kolejnej fali protestu. Zwyczajnie dopisało mi szczęście, że byłem tutaj, a nie na morzu.

W mieście zamieszanie. Autobusy nie kursują. Ludzie podają sobie z ust do ust: strajkują Huta, Unikon, Stocznia Remontowa, port. Przed sklepami długie kolejki, masowo kupowano żywność. Pogoda fatalna.

Pojechałem do Stoczni. Przed bramą spora grupa ludzi, coś przepisują. To postulaty strajkowe! Rozejrzałem się, szukałem tajniaków. Jakby można było rozpoznać! Trzeba natychmiast odpisać, bo może zaraz zerwą i zniszczą. Notowałem: „Punkt 1. Powołać wolne i niezależne od Partii i Rządu, Związki Zawodowe...” Przerwałem, czytam jeszcze raz, ależ tak, dobrze zrozumiałem, NOWE ZWIĄZKI! Spokój, nie myśleć, przepisywać, przepisywać... "oraz

stworzyć im warunki niezależnej działalności". Trzydzieści sześć punktów, czy zdążę? Zaraz mogą zjawić się ubowcy i zaaresztują. Prędejj, prędejj! Dopadłem samochodu. Do domu!

Przepisałem brudnopis na maszynie i schowałem do skrytki. Zadzwoił kolega: W Stoczni zawiązał się Międzyzakładowy Komitet Strajkowy!

Przed Stoczną znów tłumy, mimo że nie kursowały tramwaje. Przez głośniki nadawano komunikaty, powtarzano postulaty strajkowe. Podjeżdżały pod bramę główną oflagowane furgonetki, samochody osobowe. Na szybach napisy: Strajk generalny. To zakłady wysyłały swoich przedstawicieli do MKS – Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego. Podawano przez głośnik : Fabryka Kontenerów «Unikon», jako (tu następował numer zgłoszenia), przystąpiła do MKS. Burzliwe oklaski. W strugach deszczu, pod parasolami, które niczym namiot wielkiego cyrku przykryły szczelnie duży plac przed bramą główną, czekaliśmy na zapowiedziany przyjazd Premiera Babiucha z Komisją Rządową. Zapadał zmierzch. Towarzysz Prezes odwołał spotkanie.

Radio Wolna Europa podało dwadzieścia jeden żądań gdańskich. Były zbieżne ze szczecińskimi. Pierwsze punkty - WOLNE ZWIĄZKI ZAWODOWE! Tej nocy spałem jak kamień.

Pół Polski stało strajkiem i domagało się niezależnych związków zawodowych. Reszta postulatów miała już znaczenie drugorzędne, bo gwarancją ich spełnienia był punkt pierwszy. Marzyłem zasypiając: dokonać wyłomu, uchwycić przyczółek, okopać się i przygotować do ataku. Na szachownicy komuniści przeciw narodowi. Dzisiaj dobry ruch należał do nas. Szach Gierkowi!

W środę, dwudziestego sierpnia, Polska Żegluga Morska przestała pracować i rozpoczęła bezpośrednio rozmowy z Komisją Rządową. Ten manewr dykcji i Partii zmierzał do odseparowania armatora od MKS. Z wściekłością przyglądałem się biegającym po korytarzach, z opaskami na rękawach, ubekom i towarzyszą z Komitetu, Kadr i Rady Zakładowej. To była gra zbyt przejrzysta. Nikt nie dał się na nią nabrać. Dwa dni później Ogólnozakładowy Komitet Strajkowy PŻM wysłał delegację do MKS.

Byłem dotychczas biernym uczestnikiem wydarzeń. Sercem i duszą byłem razem ze strajkującymi, pragnąłem z całych sił końca komunizmu, ale nie zastanawiałem się dlaczego ja nie strajkuję. Mogłem w każdej chwili wypłynąć w morze. Czulem się na łądzie czasowym gościem i nie miałem powodów organizowania, czy wywoływania rewolucji. Moje przywódcze skłonności zaspakajała całkowicie posada ochmistrza. Mogłem z postrzępionym i skrwawionym sztandarem w jednej ręce, i karabinem w drugiej, zginąć na barykadzie, ale jakoś nikt mnie nie wzywał. Poza tym pracownicy biurowi oddziałów Linii Europejskich i Zachodnioafrykańskich Polskich Linii Oceanicznych w Szczecinie tworzyli nieduży zespół, infiltrowany przez towarzyszy partyjno ubeckich, a prawie wszystkie statki były poza granicami kraju. Wic kto miał strajkować?

Być może pracownicy dykcji w Gdyni już strajkowali. Połączenia telefoniczne nie działały i nie byliśmy tego pewni. Była to wygodna wymówka, by nie podejmować jakichkolwiek działań.

Jednak wsparłem Komitet Strajkowy Portu Szczecińskiego kilkoma kartonami papierosów i obiecałem im pięćdziesiąt litrów treściwej zupy, którą mogli codziennie odbierać z mojego statku m/s „Dęblin”.

W porannych wiadomościach Wolna Europa poinformowała o aresztowaniu członków KOR, KPN, ROPCiO. Gazety partyjne w niewybredny sposób atakowały siły antysocjalistyczne, występujące przeciw władzy ludowej. Ubolewały nad losem matek i dzieci, cierpiących z powodu strajków. Utrzymywano, że klasa robotnicza ma już dosyć przestojów, ale nie może ich zakończyć, bo straszne, zakonspirowane siły pozamykały lud pracujący w fabrykach a klucze

schowały. Szukano ich u Kuronia, Chojeckiego, Moczulskiego. Stara, wypróbowana gra komunistów: szantaż, zastraszenie, szkalowanie, podzielenie.

Pogoda nie sprzyjała robotnikom - wichury i deszcze. Trzeba było założyć dodatkowe cumy na statku, gdyż szarpało nim na wszystkie strony. Celnik, który często zachodził na śniadanie, powiedział mi o rozpoczętych rozmowach MKS z Komisją Rządową.

Do stoczni! Tam już tłum. Przepycham się do przodu, bliżej jedyne, słabego głośnika. Brama główna w kwiatkach, flaga narodowa i papieska, obraz Matki Boskiej Częstochowskiej i portret Jana Pawła II. Na murze odgradzającym stocznnię siedzą robotnicy.

Cisza, spokój! Zewsząd nawoływania. W głośniku słychać głos witający Komisję. Szepty: to Jurczyk, Jurczyk. Jurczyk? Kto to? - pytam sąsiada. - To przewodniczący MKS - odpowiada.

Przewodniczący prosi o uczczenie minutą ciszy poległych w 1970 roku. Ale ich załatwił! Jak się teraz czują, gdy setki delegatów zgromadzonych na sali patrzy im w twarz z pogardą i oskarżeniem? Czy współwinni tej zbrodni zwiesili głowy? Nie chciałbym być na ich miejscu!

Po przedstawieniu członków Komisji Rządowej, Jurczyk odczytuje postulaty, punkt po punkcie. Następnie zabiera głos Barcikowski. To jak zgrzyt noża po talerzu. Na twarzach zgromadzonych ludzi pojawiają się ironiczne uśmiechy. Odroczenie obrad do godziny siedemnastej.

Nie mogłem zrozumieć, dlaczego nie wpuszczono na salę obrad zachodnich dziennikarzy. Wyproszono ich nawet z terenu przyległego do stoczni. Podobnie potraktowano ekipę telewizji BBC. Towarzyszyła temu szarpanina i przepychanka. Widziałem jak wyciągano i niszczone taśmy filmowe. Bezkrytycznie ufano jednak Komitetowi Strajkowemu, akceptowano wszystkie jego działania. Linia podziału na dobre i złe przebiegała jednoznacznie, po jednej stronie naród, reprezentowany przez komitety strajkowe, po drugiej komuniści.

Rokowania trwały. Z dnia na dzień rosła ilość osób przed główną bramą stoczni. Entuzjazm i spontaniczne oklaski budziło każde wystąpienie "naszych". Język komunistów był drętwy, wyuczony na kursach partyjnych, niezmienny od trzydziestu lat. Zastanawiałem się nieraz, jak wytrzymują oni wielogodzinne zebrania i zjazdy. Kojarzyli mi się z zaprogramowanymi robotami. Byli tak pewni siebie, tak zatracili poczucie rzeczywistości, że Barcikowski nie rozumiał, że przemawia do zbuntowanej klasy robotniczej, która ma dosyć kłamstw. Slogany o kierowniczej roli Partii i socjalizmie budziły jedynie szyderszy śmiech.

Atmosfera przed bramą była wspaniała. Głośno, już bez strachu, komentowano przebieg rozmów, zastanawiano się, jak pomóc stoczniovcóm. Przynoszono papierosy, żywność i kwiaty. Wytworzyło się poczucie zbratania i współuczestnictwa. Tutaj była inna Polska!

Wystarczyło się jednak tylko o krok oddalić od stoczni, by przypomnieć sobie, kto jest gospodarzem tego kraju. Ruszyłem moim garbusem i niebezpiecznie nim zarzuciło. Odkręcono śruby mocujące koło. Przy większej prędkości roztrzaskałbym się. W innych samochodach poprzebijano opony. Rzeczywistość ściągała z pułapu marzeń.

Rozmowy nad postulatami trwały. Barcikowski nie godził się na najważniejszy, nowe związki zawodowe. Mniej ważne, załatwiał od ręki. Kluczył. Podkreślał odpowiedzialność i porządek strajkujących w Szczecinie, atakował Gdańsk, za wpływ tam sił wrogich PRL. Gra była jasna, zamierzał wbić klin pomiędzy obie stocznie, skłócić je i osłabić, odseparować a potem zniszczyć. Psychicznie i fizycznie wymęczyć strajkujących.

Ale zdarzały się i momenty komiczne. Żądanie przywrócenia łączności między Gdańskiem a Szczecinem Barcikowski odrzucił, zasłaniając się brakiem kompetencji. Wywołało to spontaniczny i uzdrawiający śmiech. Podziwiano Jurczyka za opanowanie, ostre, dobrze dobrane słowa, za wycucie sytuacji.

W sobotę, dwudziestego trzeciego sierpnia, liczba strajkujących zakładów wzrosła do stu

osiemnastu. W niedzielę nie zapowiadało się nic nadzwyczajnego. Wybrałem się z żoną i psem do Pogorzelicy, nad morze, gdzie nasza rodzina zażywała wczasów. Pogoda nie nastrajała do plażowania i kąpieli. Tylko suka nurkowała w falach, i wesoło poszczekując, pędziła wzdłuż brzegu. Wchłaniałem ostre zapach burzliwego morza. Horyzont przecinały sowieckie statki wojenne.

Zapomniana rzeczywistość dała znać o sobie wieczorem, gdy wracaliśmy do domu. Białe czerwone flagi, Strajk okupacyjny... Solidaryzujemy się... Żądamy... Popieramy... Socjalizm tak, wypaczenia nie ... Flagi, flagi, flagi, towarzyszyły nam całą drogę.

Późno w nocy telefon znad morza. To kuzynka oznajmiała bardzo zdenerwowana, że wracają do Warszawy, nie zatrzymają się u nas, poczekają na peronie, bo może ludzie będą tłumnie uciekać. Rosyjskie okręty wywarły zamierzone wrażenie.

W nocy Radio Wolna Europa podało, że w Gdańsku, przy MKS, powstała komisja ekspertów - Mazowiecki, Wielowieyski, Geremek, Kuczyński i Staniszkis.

Wychodziłem ze statku, gdy w mesie zadzwonił telefon. Podniosłem słuchawkę. Dzwonił oficer służbowy z m/s "Wejherowo", był zdenerwowany.

- Strajkujemy! Prosimy o pomoc, prosimy o poparcie! Statek na wyjściu w morze. Wzywamy do siebie delegatów załogowych statków stojących w porcie. Natychmiast! Rozłączył się.

Patrzyłem przez uchylony bulaj na nabrzeże, na nieruchome wagony ociekające deszczem, na szarą ścianę magazynu. Do środka zajrzał marynarz wachtowy.

- Gdzie delegat? - spytałem nienaturalnym głosem.

- Na dniach wolnych. A bo co?

- „Wejherowo” strajkuje.

Popatrzył na mnie z wyrazem zdumienia i niedowierzania.

- „Wejherowo” strajkuje powtórzyłem, i wtedy spostrzegłem, że wciąż zaciskam dłoń na nie odłożonej słuchawce.