

BOGDAN PYRZ

ur. 1932; Piaski



| | |
|-------------------------|---|
| Miejsce i czas wydarzeń | Szczecin, PRL |
| Słowa kluczowe | Szczecin, PRL, edukacja, studia, Politechnika Szczecińska |

Praca w stoczni

To była zazwyczaj praca transportowa, polegała na rozładowaniu wagonów. To były albo jakieś towary workowane, albo towary sypkie takie, jak węgiel, kartofle, czy nawet czasem żwir. Był tam taki jak gdyby najemca, to był oczywiście przedstawiciel stoczni, znaczy tych magazynów stoczniowych. Podpisywało się umowę, czyli on dawał do podpisania jakieś papiery i przychodził potem po nocy, po zakończeniu pracy już od razu z pieniędzmi. I znowu podpisywało się jakąś tam listę płac. Nic człowiek nie sprawdzał, tylko on mówił: „O tu pan podpisz” to się podpisywałem. I jakieś tam grosze żeśmy dostawali. Tak się dorabiało rzeczywiście, jak się przehułało gdzieś trochę tych pieniędzy.

Jak musiało się pójść gdzieś z dziewczyną, to potem trzeba było dorabiać, bo już [ze stypendium] nie można było żyć. Ale jeżeli się człowiek dobrze gospodarzył, to tych pieniędzy ze stypendium na biedne życie wystarczało. To nie była ciekawa praca, ciekawsza natomiast była na praktykach. Podczas studiów trudno było poznać takie bardziej praktyczne rzeczy. Co i jak dzieje się na zakładach pracy można było się dowiedzieć podczas praktyk. A ja miałem ciekawie, bo pomimo tego, że studiowałem przecież technologię budowy maszyn, to praktyki miałem w stocznich. Raz w stoczni szczecińskiej, a potem w Gdyni, w Przedsiębiorstwie Demontażu Wraków. Ale najpierw o stoczni szczecińskiej.

Były to praktyki ogólne. Mieliśmy swojego opiekuna, który nas [oprowadzał] po działach produkcyjnych, biurowych. Było się po kilka dni w biurze projektów, w dziale konstrukcyjnym. Czy to one coś dawały poza ogólnym poglądem, co się dzieje [w zakładzie pracy]? Chyba nie, ale może nawet to bardziej nas interesowało, niż same wiadomości techniczne. A, że w przemyśle w PRL-u zawsze były kłopoty z zatrudnieniem, z pracownikami, to w pewnym momencie zaproponowali nam, że gdybyśmy chcieli, to poza praktykami moglibyśmy pracować normalnie na karty pracy. Za tę praktykę dostawaliśmy jakieś grosze, była jakaś stawka, już nie pamiętam, jaka, ale mniejsza chyba niż stypendium. Ale dostawaliśmy za to

pieniądze, mogliśmy sobie kupić tam obiady, i jakoś żyć. Natomiast tu zaproponowali nam dodatkowo normalną pracę.

Miałem takiego kolegę, dobrze zbudowany, wyższy ode mnie, fajny chłopak. Z politechniki gdańskiej, co prawda, ale zawsze się w jakiś dziwny sposób spotykaliśmy się na praktykach. I on mówi, że jest nas dwóch, stanowimy brygadę. Spisaliśmy jakąś notatkę i dali nam chyba tylko okulary [ochronne], bo ubrań roboczych to już nie. Teraz nie nituje się ani mostów, ani statków, ale wtedy statki były w osiemdziesięciu procentach nitowane. Była taka seria statków robiona dla Związku Radzieckiego i myśmy mieli wiercić otwory pod nity. To jest kilkucentymetrowa blacha, potężny kadłub. Kadłub tego statku był opasany takimi rusztowaniami co kilka metrów i to były stanowiska pracy. Więc ci fachowcy, którzy umieli spawać, to oni sobie te stanowiska pracy przygotowali, mieli takie podpory różne, żeby wiertarkę mieć, gdzie oprzeć. Myśmy natomiast byli gołowąsy i tego nie umieliśmy. Chcieliśmy też przyspawać sobie takie podpory do wiertarek, bo to były takie ciężkie ręczne wiertarki. Pytam [tego kolegę], czy umie spawać? Mówi, że trochę umie. Spawa, spawa, spawa to wszystko trzaska, iskry lecą. Naspawał taką gałą, ja puknąłem młotkiem, odleciała. Pół dnia spawaliśmy, nic nam nie wychodzi. Musimy te wiertarki ciężkie trzymać w ręku, nie ma, o co oprzeć. Napracowaliśmy się, napocili, a nic żeśmy nie zarobili. Co tu zrobić? Ale on mówi tak: „Masz parę groszy? Ja też mam parę groszy. Kupię pół litra i pójdę do brygadzysty, żeby nam inna robotę dał” Ja już byłem tak zrezygnowany, że dałem mu [te pieniądze]. Tu słońce świeci, ja na tym kadłubie siedzę, a jego nie ma i nie ma. Dwie godziny go nie było. Przychodzi w końcu, wesolutki, bo już popił. Ja zaczynam go kłąć, że zostawił mnie tu na tym słońcu, a sam przepił ostatnie pieniądze.

A on rzeczywiście dostał inne karty [pracy], te były z kolei na rozwiercanie. Czyli po tym, jak ktoś narobił tych otworów wiertarką, to myśmy mieli tylko rozwiercić. A te otwory po tym wierceniu były i tak duże, więc wystarczyło tylko, że się tu włożyło i wyjęło takie narzędzie z rozwiertakiem, to trochę inne narzędzie niż wiertło, i już było zaliczone. Bo jak ten, co odbierał robotę tylko zobaczył, że było liźnięte tym rozwiertakiem to już zaliczał. Rzeczywiście zarobiliśmy coś tam, ale to była naučka na całe życie. Że są roboty dobre i są roboty złe. I ja z niej korzystałem potem w przyszłości, już jako inżynier nadzoru, czy nawet dyrektor zakładu. Często tak bywa, że jest taka robota, której nikt nie chce ruszyć.

Każdemu daje się polecenie, że ma to zrobić. Niby to robi, a za chwile już robi co innego. I wtedy zawsze to rozwiercanie mi się przypominało. To wiercenie było do niczego, bo czas był źle ustawiony. Robota była trudna, a czas krótki. A znowu rozwiercanie było jak gdyby wyższą kategorią, jako kończenie takiego ostatecznego otworu. Tu robota była łatwa, a czas długi. Zwieńczeniem tej pracy było wodowanie tego kadłuba na święto 22-go Lipca. Wodowanie to jest piękne zjawisko, pierwszy raz to widziałem. To jest potężna rzecz. Okazuje się, że to jest taka drewniana konstrukcja, budowana pod tym potężnie ciężkim kadłubem, to wszystko przecież

waży wiele ton. To jak gdyby drewniane sanie, stojące na korytach, wylane mydłem. Może teraz są jakieś inne metody, ale wtedy to było wylane dość dużą warstwą mydła, ono jest zastygnięte i dość twarde. Te sanie oczywiście są podstemplowane tak, że one nie gniołają w tym czasie na to mydło, tylko są przygotowane na ten ostateczny moment. I to wszystko podstemplowane, zaklinowane stoi na pochylni. A jak się potem te kliny podbije, to statek osiada saniami na tych korytach i zjeżdża do wody.

Piękne zjawisko. Tylko ten statek jest tak jakby w stanie surowym, jeszcze nie ma pełnego wyposażenia, nie ma napędu ani silnika, czyli to jest jakby sama tylko skorupa. Ma na pokładzie jakąś prowizoryczną załogę i tylko te najważniejsze rzeczy. Jak jeszcze nie jest w wodzie, tylko na wierzchu, to wtedy już można robić wszystkie roboty takie wykończeniowe, a jak już to jest zrobione, ster i śruby są zamontowane, to można go rzucić na wodę i niech sobie pływa. Były dwie śruby okrętowe w tym statku, miały gdzieś w granicach dwóch metrów średnicy. I to były śruby odlane w duńskich stocznicach, oczywiście cholernie drogie, bo przecież za dolary. Dolary były wtedy świętością u nas. Śruba jest odlana dla tego konkretnego statku i nie ma żadnych części zapasowych. Zamówienie, żeby taką śrubę gdzieś odlali składa się dwa lata wcześniej. Za śrubą idzie ster. Z tym, że ster, jak już jest zmontowany, to ma ograniczniki, a w takim statku jeszcze świeżym, to on, że tak powiem, lata wolno, jest zamontowany, ale jeszcze nie ma ograniczników. Więc musi być w linii prostej w osi statku mocowany łańcuchami, żeby gdzieś tam się nie wywinął. Oni wtedy też prowizorycznie spawali łańcuchy z dwóch stron, żeby ustalić ster w takiej pozycji. Ale jak to często bywa, przyroda i świat jest złośliwy, figle płata i nie zawsze wszystko idzie tak, jak sobie człowiek wymarzy. A przynajmniej jak coś niedokładnie robi. W każdym bądź razie święto było 22-go Lipca, prawda, tam hucznie obchodzone, orkiestra grała, tu i tam chorągiewki. A byli tam ci radzieccy odbiorcy, bo to dla nich był ten statek [budowany], więc była też specjalna komórka odbiorców radzieckich.

W poniedziałek po święcie przychodzimy do roboty, ale widzę, że tak zaczynając od biura, bo tam żeśmy się najpierw zameldowali, wszyscy mają łby pospuszczane do dołu. Zamiast się cieszyć, bo święto było, wodowany statek, to oni jakoś tak łby pospuszczali. Robotnicy też jakoś tak nie biorą się do roboty, gadają między sobą. Idę ja pod ten statek, a tam tak na tym nabrzeżu siedzi doradca, patrzy tak od tyłu na ten statek i mówi: „Ot, Polaczki, znów spieprzyli sprawę” Okazuje się, że pękł jeden łańcuch od tego steru. Ster tak się odwrócił, że wszedł w śrubę. A śruba, jak wpadnie do wody, zaczyna się obracać, bo napór wody ją [red. obraca]. I ona tak zaczęła zaczeplać o ten odwrócony ster, że w skrzydełkach tej śruby porobiły się wyrwy większe niż dłoń. Śruby są z mosiądzu, zamawiane indywidualnie do każdego statku na sztuki. Nasi proponowali, żeby może te wyrwy zaspawać mosiądzem, ale Rosjanie się nie chcieli na to zgodzić. Chcieli śruby nowe, oryginalne. Mnie się już praktyka kończyła, więc nie wiem, jak to się zakończyło, ale to była tragedia. Prawdopodobnie zapłaciliśmy za te śruby tyle, co za ten statek w ogóle wzięliśmy. Takie to było święto.

Ale tak się czasem zdarza, a ja jak w sam raz musiałem być tego świadkiem.

| | |
|--------------------------------|--|
| Data i miejsce nagrania | 2018-11-28, Zamość |
| Rozmawiał/a | Joanna Majdanik |
| Redakcja | Agnieszka Piasecka |
| Prawa | Copyright © Ośrodek "Brama Grodzka - Teatr NN" |