

BOGDAN PYRZ

ur. 1932; Piaski



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

Praktyki studenckie

Praktyki [trwały] cztery tygodnie, a czasem jeszcze się to trochę skracalo. Ale praktycznie były to miesięczne praktyki. Czyli jak mieliśmy trzy miesiące wakacji, a jakoś się szczęśliwie udawało, że zawsze miałem trzy, to był miesiąc praktyk i jeszcze dwa miesiące czystych wakacji. I tam człowiek już poznawał właśnie te dobre roboty, ale i te fuchy. Wszystko, co i jak dzieje się na tych zakładach, jak to się robi w pośpiechu i niedokładnie. To były takie pierwsze doświadczenia, które zostają na całe życie. Na następny rok udało nam się zdobyć praktykę właśnie w Przedsiębiorstwie Demontażu Wraków. To było przedsiębiorstwo, które powstało specjalnie tylko po to, żeby podjąć Gneisenau z dna i potem go rozebrać. I kiedy myśmy się dostali tam na praktyki to był już chyba drugi rok rozbierania tego Gneisenau. To był jeden z niemieckich pancerników, uszkodzony w czasie wojny, który Niemcy specjalnie zatopili przy wejściu do portu w Gdyni tak, że jeszcze wiele lat po okupacji główne wejście do portu nadal było zamknięte, Gneisenau nie pozwalał statkom wpływać. Kilkaset metrów dalej z boku był rozbity falochron i tamtędy chodziły statki omijając to główne wejście. Tak było przez kilka lat po wojnie, do lat 50-tych, bo to musiał być chyba [19]53 rok, kiedy mieli już sposoby, żeby wydostać te wraki, przede wszystkim duże wraki, bo przecież to jest potężny tonaż.

W każdym razie jak myśmy zaczęli pracę, to on już był wydobyty, stał przy nabrzeżu i był rozbierany. To był olbrzymi plac, [wielkości] takich trzech boisk piłkarskich, może więcej. I to wszystko było zastawione sprzętem, który był na tym statku. Bo tam była prawie elektrownia, trzy diesle, które zasilaly prądnice mogące wytworzyć tyle prądu, żeby oświetlić sześćdziesiątych tysięcy miasto, zabezpieczyć je w energię elektryczną. I to wszystko było na użytek tylko tego pancernika Gneisenau. One już były wtedy wydobyte i były specjalne brygady, które to konserwowały. Rzecz polegała na tym, żeby wszystko rozebrać, przemyć, bo to leżało w słonej wodzie, choć po wyjęciu wszystko było prawie lśniące. Dopiero, jak zostało wyjęte z wody, to zaczęło korodować już na nabrzeżu. Ale jak było w wodzie przez tyle lat, to po wyjęciu

wszystko się błyszczało, bo ta słona woda jednocześnie konserwowała. Tam nie było tlenu, w związku z czym to się nie utleniało i dopiero, jak wyciągnęli na wierzch, to zaczęło wszystko korodować. A potem trzeba było wszystko to poskładać.

Powstawała brygada z różnych ludzi z całej Polski. Zjeżdżało się bractwo czasem takie dziwaczne, które szukało przygód. Nikt ich nie sprawdzał, kto oni, jacy to fachowcy, czy szkołę jakąś mają, bo dyplomów nikt nie miał. Po prostu spisywało się umowę, na ileś tam godzin pracy. I tu była druga nauczka, jak to trzeba szanować pracę. Ten nasz opiekun skierował nas do takiej brygady, gdzie mówili do nas: „Panowie studenci” a nasz brygadzista mówił: „Musicie pamiętać, że prace trzeba szanować” I uczyli nas, na czym to szanowanie pracy polega. Na placu były potężne suwnice, z pięć czy sześć suwnic, tak, że prawie cały plac był ich zasięgu i z każdego miejsca można było suwnicą dojechać, czy coś przenieść. Umowy podpisywało się na przykład na pół roku, na takie długie okresy, bo był taki duży zakres prac.

Więc pierwsze dwa tygodnie, jak szedł kierownik, to oni nosili liny od tego dźwigu na plecach, że niby organizują robotę. A tam były takie duże rury, więc jak [kierownik] poszedł, to oni w tych rurach spali na słońcu. Szanowali robotę, bo wiedzieli, że ten czas jest długi. Nie mogli skończyć przed terminem, bo wtedy on zareklamowałby, że coś jest nie tak. Więc na początku musieli się objąć, żeby potem z kolei na czas to zrobić, bo mieli tę określoną pulę godzin. Nauczyli nas jak szanować robotę, żeby nie spieszyć się. Zresztą, oni mieli więcej doświadczenia, niż ten, co określał czas realizacji.

I tak pracowaliśmy. W tych dieslach, tak dla porównania, otwór od cylindra był taki, że wchodziłem w ten otwór. A w zespole były cztery takie gary. Czyli, jak silnik normalnie ma takie małe cylinderki, to ten miał takie wielkie cylindry. A przecież taki duży silnik ma jeszcze kupę osprzętu, bo jest wodą chłodzony, ma też elektryczne przewody i całe to uzbrojenie. Jeszcze te całe główne bloki pozbierać było łatwo, ale trzeba było po tym placu szukać. Brygadzista mówił do nas tak: „Panowie, patrzcie tu są takie otwory, tu przychodzą rury i tu, w tych miejscach mają się dać przykręcić. Idźcie i poszukajcie takiego saksofonu na placu” Więc szliśmy i dobieraliśmy takie coś z tego placu. Przynosimy, ale to pasuje tylko na trzy otwory, dwa jeszcze są luźne, a na trzy pasuje, jako tako. [Brygadzista] kazał nam zalepić to towotem i już nie było otworu i nie brakowało niczego, wszystko potem grało. Ale mój kolega poskarżył się, że nudna jest ta robota tutaj, poszedłem do tego naszego opiekuna, żeby nam coś ciekawszego dał.

Ta ciekawsza robota polegała na tym, że już na kadłubie Gneisenau trzeba było wejść pod pokład, a raczej pod dwa piętra pokładu, żeby odkręcać płyty pancerne. On miał na całym boku potężne płyty pancerne, takie cztery metry na półtora metra, grubości chyba osiemdziesiąt milimetrów, wspaniałe blachy. To były prawie takie bloki pancerne, zabezpieczenia przed torpedami. I tu trzeba było od wewnątrz odkręcać takie duże nakrętki, że klucze do nich wycinało się palnikiem z grubej blachy, bo nie było kluczy, żeby objąć taką nakrętkę. A ona miała tylko rączkę, biło się

w nią takim dziesięciokilowym młotem, a jak się tylko ruszyło, to gwint był taki dokładny, że potem już można było ręką to odkręcić. Takich nakrętek było tam chyba ze sześć na każdej płycie. Ale, żeby tam [się dostać], trzeba było zejść w dół statku już pod linię wody, jak gdyby. Czyli na zewnątrz na kadłubie tam już była woda. A on był dziurawy ten statek. Żeby w ogóle dojść pod ten pokład gdzie odkręcaliśmy te nakrętki, szło się w dół kilka metrów takim lukiem, jak w taką wąską studnię, potem kawałek korytarzem w bok i znów w taką studnię po szczებlach. Jednocześnie tamtędy szły dwa przewody, które wypompały wodę z tej przestrzeni, gdzie myśmy stali i jeszcze przewody elektryczne, bo trzeba było świecić. A że trzeba też było czymś oddychać, to i rura z powietrzem. Powietrze było pompowane takim zwykłym kompresorem. Jak zeszliśmy na dół, stanęliśmy do roboty to brygadzista nam powiedział: „Panowie, objętość tej komory, w której jesteśmy ma w granicach dziesięciu metrów sześciennych. Jesteśmy pod linią wodną, wodę mamy też pod chodniczkiem. Gdyby pompy stanęły, to w przeciągu minuty komora jest zalana. Wiecie, czym to grozi. Ale jeżeli ktoś w międzyczasie jeszcze będzie robił mi panikę to dostanie ode mnie w łeb tym młotem” A miał ten taki młot dziesięciokilowy.

Ja tak się uśmiechnąłem prawie przez łzy, ale patrząc na tego mojego kolegę, a on blady, krople potu na czole. Biorę od niego te nakrętki, pomagam mu odkręcać, oglądam się znów, on prawie pada. Mówię do tego brygadzisty, że z kumplem jest źle. On też spojrzął na niego, mówi: „Kogoś mi pan tu przyprowadził” Ja przecież nie przyprowadzałem, tak nas skierowali. Ale w końcu on się wycofał piętro wyżej już ponad linię wodną. I wtedy, jak oni już odkręcili te nakrętki, to ja wiązałem je sznurem tu na dole, bo taka nakrętka to kilka kilogramów ważyła, a on ją ciągnął do góry, żeby wyciągnąć na wierzch. Tam już było normalne powietrze, nie z rury. Pracowało się w ten sposób, że schodziło się na cztery godziny, potem wychodziło się na dwie godziny odpoczynku i znów na cztery godziny wracało się na dół, tak się zaliczało godziny. Bo tam pod spodem nie wytrzymałby dłużej. Kolega powiedział, że już więcej tam nie pójdzie i kierownik nas skierował na kuter. To był taki kuter, który dowoził ludzi od razu na wybrzeże Gdyni, żeby nie jeździli tam gdzieś naokoło, bo przecież ten port był rozbudowany. Czyli ten kuter to była niby taka taksówka wodna, woziła tych pracowników, jak tam trzeba było.

I był tam taki stary Kaszub, taki przedwojenny mądrała. Ja jeszcze zostałem trochę w tej brygadzie [na statku], a mój kolega poszedł na ten kuter. Zachodzę tam kiedyś, patrzę, a on tak siedzi, [w ręku ma] przecinak i tak młotem wali w nakrętkę, żeby odkręcić. To był tak zwany „klucz rosyjski” albo „radziecki klucz” Jak już w ogóle nie można kluczem odkręcić nakrętki, to jak się weźmie przecinak i duży młot i bije tak po skosie, to może jeszcze się uda. Jak nie, to się przecina tę nakrętkę przecinakiem i wtedy ona odpada. I ja patrzę, a on właśnie tak wali przecinakiem, żeby ją odkręcić, majster tak mu kazał. A są takie nakrętki lewe, z lewym gwintem. Są specjalnie oznaczone, mają wkoło takie nacięcia, tak jakby, w każdym razie widać, że to jest lewy gwint. I on zamiast odkręcać, to ją faktycznie zakręcał. Mówię do majstra, że

kumpel coś z tą nakrętką sobie nie daje rady, że może w drugą stronę by spróbował. On mówi: „Niech wali mocno” Okazało się, że ona jednak rzeczywiście miała lewy gwint ta nakrętka, więc majster się tak obraził, że mnie już nie chciał przyjąć na ten kuter na praktykę. Musiałem pominąć ten kuter, bo on nie chciał takiego mądrali. To była głupia rzecz, ale może ten majster nie wiedział o tym.

I takie to były prace podczas studiów. Ale zapał ludzi do pracy był duży. Był entuzjazm do pracy. Tylko te początki były trudne. Po pierwsze nie było dobrego nadzoru, bo przecież ludzie, którzy stanowili naszą inteligencję, poginęli. Byli przecież wyniszczeni. Przez jednych i przez drugich, ale przede wszystkim przez Niemców. Tak, że był ten polski entuzjazm, ale jednocześnie i to polskie lekceważenie, że my wszystko umiemy. Niemiec, jak pójdzie się do niego z samochodem, a on nie jest mechanikiem od tej marki, to on się nawet nie dotknie, a Polak? A obojętnie, czy to będzie Rolls Royce, czy to będzie Trabant, to Polak jest specjalistą, wszystko rozkręci. Że ze skręceniem potem bywa gorzej, to inna rzecz, ale rozkręcić rozkręci. Takie były początki, takie pozostałości po naszych tych nieszczęściach wojennych wszystkich. Oczywiście, myśmy chcieli jak najszybciej być już w pracy, jako inżynierowie. I tu znów był szkopuł taki, bo kiedyś te inżynierskie studia były trzyletnie, a ja już szedłem kursem czteroletnimi, to już była taka szkołka. Z tym, że wprowadzili taką zmianę, że można było po siódmym semestrze, czyli po trzech i pół roku pójść na półtora roku jeszcze do Gliwic i tam przez te półtora roku dokończyć studia magisterskie. Nas ze Szczecina przyjmowała politechnika gliwicka, taka była umowa [między uczelniami]. Czyli po studiach czteroletnich otrzymywało się tylko stopień inżyniera, w ostatnim semestrze, kończyło się pracę dyplomową, ale żeby zdobyć magistra trzeba było przenieść się, bo wtedy szkoła inżynierska miała za mało ludzi przygotowanych naukowo, żeby nadawać stopnie magisterskie.

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