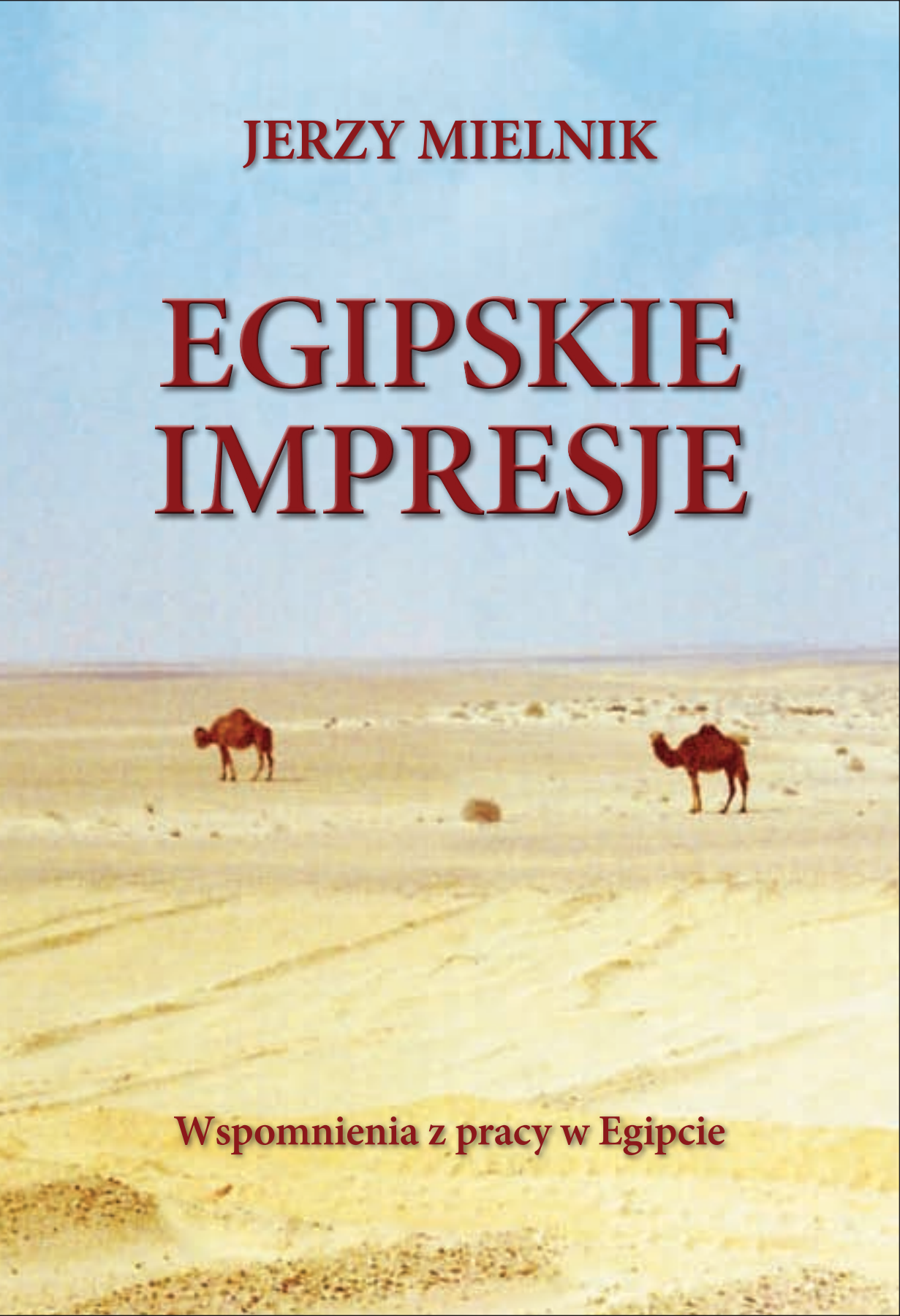
JERZY MIELNIK

EGIPSKIE IMPRESJE



Wspomnienia z pracy w Egipcie

EGYPT
MEDITERRANEAN SEA
As Sāllum
Sīdī 'Umar
Sīdī Barrānī
Marsá Maṭrūḥ
Alexandria
Damyāṭ
Port Said
Al 'Arīsh
Al 'Ismā'īlīyyah
Libyan Plateau
Khalīj Al 'Arab
Sīdī 'Abd ar Raḥmān
Bi'r Al Qaṭrānī
MAṬRŪḤ
Al 'Alamayn
Moderiet El Taḥrir
SHAMĀL SĪNĀ'
Bi'r Nāhid
Al Jizah
Cairo
Suez
Qattara Depression
Qārah
Sīwah
Wāḥāt Sīwah
'Ayn Tabaghbugh
AL FAYYŪM
Al Fayyūm
Nile
AS SUWAYF
Ṭaba
JANŪB SĪNĀ'
St. Catherine's
Gulf of Suez
Gulf of Aqaba
BANĪ SUWAYF
Banī Suwayf
AL JIZAH
Bahriya Oasis
Al Bawīṭī
Al Wāḥāt Al Baḥriyyah
AL MINYĀ
Al Minyā
Wādī aṭ-Ṭarfah
Ra's Ghārib
Aṭ Ṭūr
Ra's Muḥammad
Ghird Abū Muḥarrik
AL BAḤR AL AḤMAR
'Ayn Dāllah
Qaṣr Al Farāfrah
Wāḥāt Al Farāfrah
Asyūṭ
W. Al Asyūṭ
ASYŪṬ
Wādī Qinā
Al Ghardaqah
Būr Safājah
Western
Sūhāj
SŪHĀJ
Qinā
Al Quṣayr
AL WĀDĪ AL JADĪD
Naj 'Ḥammādī
QINĀ
Armant
Wādī Zaydūn
Luxor
Al Qasr
Ar Rāshdah
Al Wāḥāt ad Dākhlah
Mūṭ
Al Khārjah
Isnā
Marsá 'Alam
RED SEA
Libyan Desert
Desert
Al Wāḥāt Al Khārjah
Idfū
ASWĀN
Kawm Umbū
'Ayn Al Qaṣr
Darāw
Haḍabat Al Jilf al Kabīr
Aswan Dam
Aswān
Wādī Jarārah
Barānīs
Ra's Banās
Foul Bay
Bi'r Murr
Lake Nasser
Bi'r Ṣaḥrā'
Bi'r Abū Al Ḥuṣayn
Administrative boundary
Wādī Al 'Allāqī
Abu Simbel
Bi'r Misāḥah
Miejsca opisane we wspomnieniach

Basi,

za wszystkie szczęśliwe lata spędzone razem,
książkę tę dedykuję.

Jurek

JERZY MIELNIK

EGIPSKIE IMPRESJE

Wspomnienia z pracy w Egipcie

Redakcja i korekta: Lidia Machura

Opracowanie graficzne: Darek Dubiel

Zdjęcia ze zbiorów autora

Mapa ze strony www.un.org
uzupełniona przez autora

Skład i łamanie: Kuman Art AZ

Wydawca Jerzy Mielnik

Wszelkie prawa zastrzeżone

ISBN 978-83-937686-0-8

Wstęp

Jest 2011 rok. Polska telewizja pokazuje dramatyczne wydarzenia, jakie rozegrały się poprzedniego dnia na placu El Tahrir w Kairze. Z niepokojem przyglądam się protestującym ludziom, którzy przyszli wyrazić swoje poglądy w stosunku do polityki rządu. Usiłuję wyłapać znane mi słowa spośród wielu, docierających w transmisji telewizyjnej. W moich myślach odżywają wspomnienia z pięciu lat spędzonych w Egipcie. Patrzę na relację z Kairu i z obawą przypominam sobie Ahmeda, Saada, Saida, Mohameda, Ezata i jego synów, którzy byli studentami. Po której stronie politycznego sporu się opowiedzieli? Wspominam wszystkich znajomych Egipcjan. Dochodzę do wniosku, że muszę o nich napisać, o ich kraju i życiu. Pragnę także utrwalić wspomnienia o naszej – Polaków pracy w Egipcie.

Poznajcie mój Egipt – widziany nie z okna hotelu, muzeum, czy plaży, ale kraj ludzi z godnością znoszących trudy życia codziennego. Zapraszam do zobaczenia moimi oczami niezwykłych zabytków, gorącej pustyni, dostojnego Nilu, ciężko pracujących ludzi i jakże ciekawej, różnej od polskiej przyrody.

Nie jestem humanistą, więc proszę mi wybaczyć wszystkie usterki oraz potknięcia językowe. Swoje wspomnienia spisałem sercem, bez wyrachowania i domagania się poklasku.

Zaloty Saada

Mister Jurek *yallah bini, szuf helua bynt* – chodźmy zobaczyć ładną dziewczynę, błagał mnie Saad, zachęcając do odwiedzenia domu dziewczyny, z którą chciał się żenić. Saad – mój egipski pracownik – od wielu tygodni opowiadał o dziewczynie, którą niedawno poznał i która bardzo mu się podobała. Opowiadał, że jej ojciec być może zaakceptuje jego zamiary. Chłopak miał dwadzieścia trzy lata i od dawna marzył o tym, by mieć żonę. Mówił, że już kilka razy rozmawiał z nią, oczywiście zawsze pod nadzorem ojca lub matki. Nigdy sam.

Młodzi Egipcjanie nie mają możliwości swobodnego spotykania się z rówieśniczkami ani z innymi kobietami. Każde spotkanie z dziewczyną – bez zgody jej ojca lub brata - może być poczytane za próbę uwiedzenia jej lub pohańbienia i naraża chłopaka na zemstę ze strony męskiej części rodziny dziewczyny. Takie zachowanie należało do obowiązku krewnych i nie można było go zaniechać. Od zemsty ratował młodzieńca ożenek. Oczywiście, aby mężczyzna mógł się ożenić, powinien spełnić szereg warunków. Przede wszystkim musiał mieć mieszkanie i pieniądze.

Po kilku dniach spełniam prośbę Saada i jedziemy. Dom dziewczyny stoi na skraju wsi. Jest to dom murowany z betonowych pustaków z płaskim dachem. Do budynku prowadzi piaszczysta droga. Przed drzwi wychodzi niewysoki mężczyzna w stroju roboczym i zaprasza nas do środka. Z małej sieni wchodzimy do reprezentacyjnego pokoju. To niewielkie pomieszczenie o powierzchni około trzynastu metrów kwadratowych, z małym oknem u góry, sprawiało niezbyt przyjemne wrażenie. Pokój był pusty. Na betonowej podłodze pośrodku leżała okrągła, plastikowa mata. Pod ścianami stały ławki przykryte kilimkiem utkanym z resztek materiałów. Ściany otynkowane, ale nie pomalowane. Na jednej z nich przylepione stare zdjęcie młodej aktorki wycięte z kolorowej gazety. W rogach wisiała pajęczyna, a z sufitu zwisała zakurzona żarówka. W całym obejściu widać było biedę i zaniedbanie. Saad zaczął opowiadać ojcu dziewczyny o pracy, często zwracając się do mnie po polsku lub wtrącając kilka słów angielskich. Dostosowałem się do jego taktyki i z gospodarzem rozmawiałem za pośrednictwem Saada. Odpowiadałem mu w języku polskim lub angielskim. Oczywiście podpierałem się też językiem arabskim, a Saad tłumaczył wszystko, arabski też. Niewiele znał słów polskich i angielskich, ale umiejętnie wplatał je do rozmowy, stwarzając pozory płynnego porozumiewania się ze mną. Chodziło mu o pokazanie przyszłemu teściowi, jaki jest mądry i ważny, i że potrafi porozumiewać się z *hałagą*

- obcokrajowcem. Po kilku minutach żona gospodarza przyniosła każdemu z nas tacę z herbatą, ustawiając ją na ławie obok tak, aby było nam wygodnie. Po wypiciu drugiej szklaneczki bardzo mocnej i słodkiej herbaty Saad szepnął: - *bynt gaj* (dziewczyna idzie). Gospodarz domu głośno coś zawołał i po chwili weszła młoda dziewczyna średniego wzrostu, ubrana kolorowo, z bosymi stopami. Stanęła w drzwiach. Powiedziała dzień dobry, uśmiechała się, zakrywając ręką twarz i po blisko dwóch minutach krygowania się i kręcenia – wyszła. Cały czas stała za nią matka.

Małżeństwo to niestety nie doszło do skutku, Saad nie miał tyle pieniędzy, ile oczekiwał ojciec dziewczyny.

Zacznijmy jednak od początku…

Rozdział I

POCZĄTEK KONTRAKTU

Marzec 2011 roku. Reportaże telewizyjne z tragicznych wydarzeń w Egipcie, spowodowały, że wróciłem pamięcią do czasów mojego pobytu nad Nilem. Do czasów, gdy wyjazd do Egiptu należał do rzadkości. Gdy słynne kurorty na Synaju, takie jak Szarm El Sheik , Dahab, Nuwejba były w budowie, gdy jedynie w Hurgadzie nad Zatoką Sueską stały hotele i ośrodki wypoczynkowe. Wspomnienia spotęgowało odebranie telefonu od kolegów z kontraktu kolejowego w Egipcie. Siedzieli w restauracji w Warszawie i rozmawiali o starych dobrych czasach. Wspomnienia pewnie snuli ciekawe, bo była to elita kontraktu. Spotkali się Zbyszek Sztukiewicz, Heniek Gomóła, Jurek Kacak i Kazik Piętka. Brakowało z naszego grona Andrzeja Kopickiego, Leszka Kaczorka i Irka Jesionka. Wymieniam tylko kilka nazwisk, ale była to grupa osób, która zaprzyjaźniła się, miała podobne zainteresowania i do tej pory utrzymuje ze sobą kontakty.

Ale po kolei. Pierwszy raz usłyszałem o możliwości wyjazdu do pracy w Egipcie od kolegi, który wówczas pracował w oddziale geodezyjnym Polskich Kolei Państwowych. Był to początek 1986r. Zbyszek Brzozowski, kolega po fachu, pokazał mi ogłoszenie z gazety o poszukiwaniu do pracy w Egipcie dwóch inżynierów geodetów, znających zagadnienia kolejowe i znających język angielski. Kilka lat wcześniej chodziliśmy razem na kurs języka angielskiego. I to Zbyszek namówił mnie do wysłania dokumentów do Zakładów Budownictwa Kolejowego w Radomiu z ofertą współpracy.

Okazało się, że Polimex – Cekop z egipską firmą Orascom, wygrał przetarg na modernizację linii kolejowej pomiędzy Kairem a Etay El Baroud. Etay El Baroud to nieduże miasto w zachodniej części Delty Nilu, położone 130 km na północ od Kairu. Linia kolejowa przebiegała skrajem pustyni przez tereny w dużej części odzyskane z piasków. Prace budowlane miały wykonywać ZBK Radom wspomagane fachowcami z PKP.

Jadę na rozmowę do Radomia. Tu poznaję Jerzego Kacaka, poliglotę, który pełnił funkcję kierownika organizacyjnego kontraktu i jednocześnie nieetatowego tłumacza. Rozmowa z dyrektorami przebiegła pomyślnie. Zostałem zakwalifikowany. Zbyszek odpadł ze względów formalnych, ponieważ warunkiem wyjazdu pracownika PKP był pięcioletni staż pracy w firmie, a on pracował w PKP dopiero dwa lata.

Jurek Kacak, z którym kontaktowałem się w sprawach kontraktu, poinformował mnie, że została już skompletowana pierwsza grupa wyjazdowa, której zadaniem będzie przygotowanie *campu* i bazy technicznej oraz rozeznanie całej trasy i ustalenie dróg dojazdowych. W grupie tej znalazło się dwóch geodetów: Kazik Piętka i ja.

Szef przyszłego kontraktu, inż. Zdzisław Sobierajski, zarządził zapoznanie się z całą dokumentacją i przygotowanie planu pracy. Spotkania w Warszawie w biurze u Zosi Sadkowskiej, która miała być kierownikiem działu technicznego, pozwoliły nam na wzajemne poznanie się przed wylotem do Egiptu i omówienie głównych spraw związanych z kontraktem.

Równolegle z naszymi pracami przygotowywano sprzęt potrzebny do realizacji kontraktu. A było tego bardzo dużo. Dźwigi kolejowe, pociągi zrywkowy i układkowy, samochody, spycharki, ładowarki, drezyny, podbijarki torów i rozjazdów, zgrzewarka, sprzęt do funkcjonowania bazy technicznej, suwnice bramowe oraz bardzo dużo maszyn drobniejszych, jak zakrętarki i szlifierki. Wszystko popłynęło specjalnym statkiem.

Termin planowanego na kwiecień wyjazdu przesunął się i dopiero w maju wyjechała pierwsza niewielka grupa. Dwa tygodnie później większa, w której byłem razem z Kazikiem Piętką.

Lot do Kairu przebiega bez większych problemów. Na egipskim lotnisku czekają na nas przedstawiciele Polimexu oraz koledzy z *campu:* Leszek Kaczorek i Jurek Kacak. Okazuje się, że brakło miejsc w samochodach dla czterech osób. Zapada decyzja o wynajęciu taksówki. Czekamy na nią i obserwujemy teren wokół lotniska. Pierwsze, co rejestruję, to zapach. Czuję słodko mdły zapach, który unosi się w powietrzu. Nieprzyjemny.

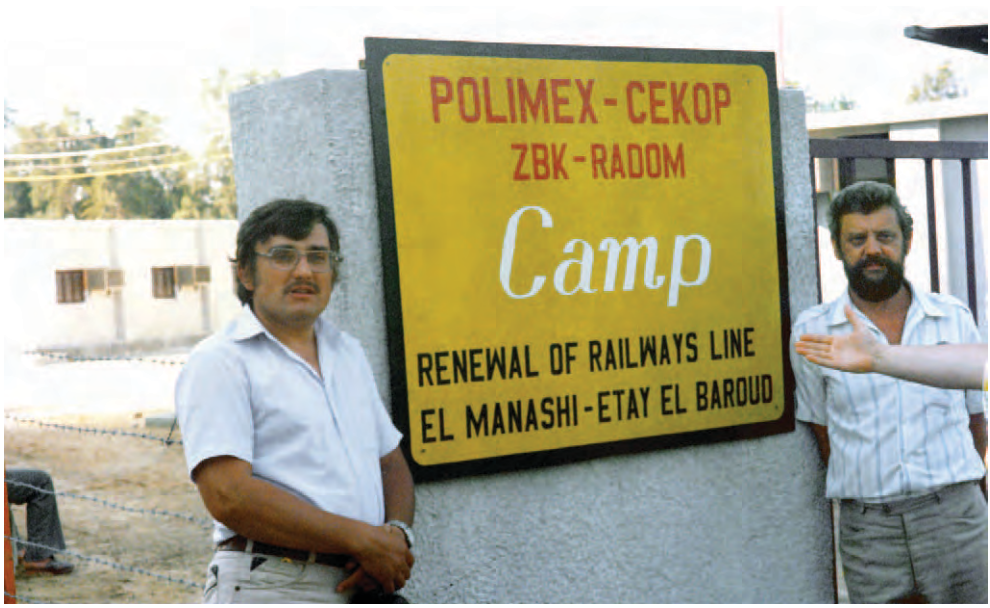
Jest noc, wysoka temperatura. Na niebie widać mnóstwo gwiazd. Kazik i ja decydujemy się jechać taksówką. Pozostali dwaj to operator spycharki i mechanik. Mamy jechać w kolumnie. Jednak tuż po wyruszeniu kolumny okazało się, że musimy jeszcze chwilę poczekać na paszporty obu jadących z nami pracowników, gdyż wzięli je do „kontroli" panowie z Polimexu. Jak dowiedzieliśmy się później, rzekoma „kontrola dokumentów" pozwalała na kupno alkoholu w sklepie wolnocłowym za okazaniem paszportu. Każdy obcokrajowiec przyjeżdżający do Egiptu mógł za okazaniem paszportu kupić dwa litry dowolnego alkoholu. Zakup był odnotowywany w paszporcie. Sprzedawcę nie interesowała osoba kupującego, ale tylko data przylotu i to, czy była adnotacja o kupnie, czy też nie. Uprawnienie do nabycia alkoholu w sklepie wolnocłowym było ważne przez miesiąc od chwili przyjazdu.

Umawiamy się z Leszkiem, że poczeka na nas na ulicy, poza terenem portu lotniczego. Przed wyruszeniem jeden z przedstawicieli Polimexu tłumaczył naszemu taksówkarzowi, gdzie i jak mamy dojechać na polski *camp* w Moderiet El Tahrir. Tłumaczył długo po angielsku, a nawet pogroził mu paluszkiem, pokazując jaką bierze na siebie odpowiedzialność. Po czym wszyscy odjechali, zostawiając nas samych z taksówkarzem. Wreszcie ruszamy. Tymczasem Leszek, który długo czekał na nas w umówionym przy trasie miejscu, nie wytrzymuje i wraca po nas. I to był błąd, bo my już ruszyliśmy i straciliśmy szanse na spotkanie. My goniliśmy Leszka, a Leszek nas. Do przejechania mieliśmy ponad 90 kilometrów. Byliśmy pewni, że taksówkarz nic nie zrozumiał z tego tłumaczenia po angielsku, gdzie ma jechać. On chciał zarobić i nic więcej go nie interesowało.

Obserwowałem ulice. Był to mój pierwszy przejazd przez Kair. Na przedmieściach zatrzymujemy się przy jednym z licznych, czynnych pomimo nocy straganów, aby kupić pomarańcze i banany. Z mapy, którą oglądaliśmy z Kazikiem w Warszawie wynikało, że aby dojechać do Moderiet El Tahrir musimy przejechać przez kanał i tor kolejowy. Przejechaliśmy około 50 km. Taksówkarz oczywiście nie wiedział, jak ma jechać dalej. Tłumaczyliśmy mu, aby dojechał do linii kolejowej. Ale taksówkarz nic nie rozumiał. Nawet rysowaliśmy mu lokomotywę z ładnym dymem unoszącym się z komina, ale nic to nie dało. Później okazało się, że w Egipcie już od wielu lat nie było lokomotyw parowych, jeździły tylko lokomotywy spalinowe z potężnymi silnikami diesla. Nic dziwnego, że taksówkarz nie skojarzył naszego rysunku z linią kolejową.

Zaczęło się rozwidniać. Przejeżdżamy przez kanał i wreszcie są tory. Dojeżdżamy do Bedr, które jest miasteczkiem położonym najbliżej *campu.* Tam egipski taksówkarz dowiaduje się, gdzie Polacy mieszkają. Po pół godzinie jesteśmy w bramie naszego *campu.* Jest godzina 9 rano. Poruszenie jest wielkie, ponieważ odnalazła się zguba. Najbardziej ucieszony był Leszek, bo też na nim skupiły się wszystkie pretensje szefa kontraktu. On do tej pory powtarza, jak szef kontraktu „rozpaczał", mówiąc, że zgubili mu dwóch dobrych geodetów i co on teraz pocznie. Skąd weźmie drugich? No cóż, mieliśmy mocne wejście do pracy w Egipcie. Oczywiście natychmiast zaopiekował się nami Irek Bogucki, który był szefem od spraw zakwaterowania, kuchni oraz spraw administracyjno – personalnych.

Pierwsze dni spędzaliśmy na urządzeniu się w pomieszczeniach *campu* oraz na zorganizowaniu namiastki pracowni, biura, gdzie można było już zaprojektować budowę bazy technicznej. Malujemy też tablice informacyjne budowy, które w bazie technicznej i na terenie *campu*, pozostały do końca kontraktu.



Moderiet El Tahrir. Tablica informacyjna przy wjeździe do campu
Na zdjęciu Kazik Piętka i z prawej autor.

Dostajemy od naszych egipskich wspólników pierwsze samochody. Nam geodetom przypada w udziale nowa Niwa.

Rozpoczynamy zapoznanie się z trasą. Zaznaczamy na schematach linii kolejowej możliwości dojazdu samochodami i ciężkim sprzętem. Najczęściej jeździmy w składzie: dwóch budowlańców, tj. Leszek i Marian Karasiński oraz dwóch geodetów: Kazik i ja. Czasami zamiast Mariana jeździ z nami Zosia.

Od pracowników arabskich uczymy się podstawowych słów. Ja, co prawda, znałem trochę słów z półrocznego pobytu w Iraku. Jednak dialekt egipski bardzo różni się od irakijskiego.

W poszukiwaniu dróg dojazdowych, często błądzimy. Toteż pytamy często miejscowych ludzi o możliwość dojazdu do linii kolejowej. Po arabsku linia kolejowa nazywa się *sikka hadid*. Słowo *sikka* oznacza drogę, a *hadid* żelazo.

Pewnego dnia nie mogliśmy znaleźć dojazdu do stacji kolejowej. Bezskutecznie pytaliśmy o drogę kilka osób. Wreszcie Leszek zauważył młodego mężczyznę ubranego w czysty niebieski strój – popelinowe spodnie i marynarkę z krótkim rękawem.

– Podjedź do niego – zwrócił się do mnie. Wygląda inteligentnie, pewnie udzieli nam odpowiedzi. Podjechałem bliżej, a Leszek spytał go, czy mówi po angielsku. Młody człowiek nic nie odpowiedział, podszedł do samochodu, włożył przez otwarte okno głowę do środka, obejrzał nas i powiedział – *yyy?*

Pojechaliśmy dalej. Wyglądało to bardzo śmiesznie, a my orzekliśmy, że Leszek doskonale wyszukuje inteligentnych Egipcjan.

Dopiero po bliższym poznaniu języka dowiedziałem się, że owo „yyy?" oznacza nasze „co?".

Camp

Nasz camp zlokalizowany został w sadzie pomarańczowo - mangowym, w odległości około jednego kilometra od stacji kolejowej i pierwszych zabudowań wsi. Przy stacji wybudowano tylko kilka domów, pozostała część wsi leży poza kanałem . Aby dojechać do drogi asfaltowej, wiodącej do Kairu, trzeba przez kanał przepłynąć promem. Na promie mieściły się dwa samochody, a wjazd na niewielki prom wymagał dużej sztuki kierowania samochodem.

Z promu obserwowałem zachowanie ludzi mieszkających w pobliżu jego trasy. Część z nich mieszkała na barkach. Pewnego poranka oglądałem poranną toaletę młodego mieszkańca barki. Mężczyzna, stojąc na pomoście, mył się wodą z kanału a na koniec długo nią płukał usta i palcem mył zęby. Robił to tak, jakby chciał nam pokazać, jaki jest czysty i dbający o higienę. Nie przeszkadzało mu to, że w kanale kąpały się krowy, kobiety myły naczynia i robiły pranie oraz że wysypywano tam śmieci.

Aby dojechać do *campu*, należało przejechać przez dwie bramy. Pierwsza mieściła się przy wjeździe na teren sadów, a druga przy wjeździe na sam *camp*. Przy obu bramach byli dozorcy, którzy pilnowali, aby nikt niepowołany nie wszedł na teren sadu i *campu*. Sam *camp* tworzył prostokąt o wymiarach około 150 m szerokości i 250 m długości. Od strony wjazdu przy bramie stał niewielki budynek, który pełnił funkcję świetlicy z telewizją, dalej długi barak z pomieszczeniami mieszkalnymi. Przy dłuższym boku *campu*, poczynając od bramy, były barak biurowo mieszkalny, dalej stołówka i kolejny barak mieszkalny. Prostopadle do ostatniego baraku stały trzy rzędy budynków, w których, poza barakiem położonym najbliżej dużego placu, mieszkali nasi robotnicy. W baraku położonym najbliżej placu mieszkał szef kontraktu, natomiast w barakach położonych przy bramie i stołówce zakwaterowani byli kierownicy i pracownicy techniczni.

Zabudowania campu

Wszystkie baraki były murowanymi budynkami parterowymi o płaskich dachach. Wcześniej pełniły funkcję magazynów nawozów sztucznych. W przeszłości z tego magazynu korzystali polscy piloci, którzy dokonywali oprysków upraw bawełny. Budowle wymagały dużej pracy adaptacyjnej do celów mieszkalnych i prace te wykonała nasza ekipa, która przyjechała w pierwszym rzucie.

Na terenie *campu* pomiędzy budynkami ustawiliśmy agregaty prądotwórcze. Ich silniki wysokoprężne pracowały bardzo głośno. Słychać je było w każdym miejscu *campu*. Aby zminimalizować hałas, wybudowano ekran, który tylko częściowo pomógł. Należało ten hałas polubić, ponieważ bez prądu nie można było żyć. Nie pracowałaby kuchnia, nie byłoby oświetlenia , nie działałyby klimatyzatory w pokojach i biurach. Zresztą z czasem przestaliśmy zwracać uwagę na hałas, który zagłuszał skutecznie odgłosy przyrody. Aby ją usłyszeć, trzeba było odejść od *campu* około 200 m. Nad niewielkim kanałem w trzcinach koncertowały żaby. Robiły to tak głośno, że prócz rechotu nic nie było słychać. Dopiero z dala od żab słyszało się cykady. Często wychodziłem wieczorem, aby

posłuchać ich przepięknego koncertu. Dźwięki, jakie wydawały, dobiegały ze wszystkich stron. Wrażenie było takie, jakby słuchacz znajdował się wewnątrz orkiestry. Muzyka pulsowała, czasami przycichała, by po chwili rozbrzmiewać z pełną energią. To tak, jakby ktoś zebrał tysiące skrzypków i wszyscy grali tę samą melodię krótkimi, wysokimi i drgającymi dźwiękami. Ta muzyka momentami ogłuszała. Wydawało mi się, że wnika w mój organizm i powoduje drgania całego ciała w jej rytm. Po jakimś czasie następowało zespolenie organizmu z całym otoczeniem. W ciemności dobrze wyczuwałem zapach mijanych drzew cytrusowych i nauczyłem się odróżniać go od zapachu pinii czy eukaliptusów. Do tego dochodziło ciepło unoszące się z ziemi i porywające jej zapach, który mieszał się z wonią sadu. Ziemia pachniała lekkim kurzem zmieszanym z zapachem uschniętych roślin.

Czułem się wtedy jak odkrywca nowego, nieznanego lądu. Lądu, który tak bardzo różnił się od tego, w jakim się wychowałem. Jedynie żaby rechotały podobnie jak w Polsce.

Pracownicy

Do wykonania prac zgodnie z umową do Egiptu przyjechała grupa Polaków. Byli to pracownicy Zakładów Budownictwa Kolejowego w Radomiu, pracownicy Polskich Kolei Państwowych z różnych okręgowych dyrekcji oraz inni specjaliści, nie związani z kolejarzami, ale posiadający doświadczenie związane z budową linii kolejowych. Do tych ostatnich osób w pierwszej grupie zaliczałem się ja.

Szefem kontraktu był zawsze pracownik ZBK Radom, zastępcą pracownik PKP, a kierownikami działów - pracownicy z obu instytucji. Ponieważ Zakłady Budownictwa Kolejowego w Radomiu i PKP to bardzo duże przedsiębiorstwa, ci, którzy przyjechali do Egiptu pochodzili z różnych stron Polski. Najwięcej osób przyjechało z Zakładów Budownictwa Kolejowego w Radomiu. Pochodzili z Radomia, Białegostoku, i z Nowej Dęby. Specjaliści z PKP pochodzili z Warszawy, na ogół z Ministerstwa Transportu i Generalnej Dyrekcji PKP, a także z poszczególnych dyrekcji okręgowych. Przyjechali z Wrocławia, Gdańska, Poznania, Lublina i duża grupa z bazy Zagórz.

Pierwszym szefem kontraktu był inż. Zdzisław Sobierajski z Radomia. Wysoki, postawny mężczyzna, siwy, z mocno „wydłużonym" czołem, nieznoszący sprzeciwu raptus, który wzbudzał strach wśród pracowników i wśród egipskich kolejarzy. Gdy zbyt długo czekaliśmy na wyłączenie torów z ruchu, albo długo nie wypuszczali na trasę naszego pociągu, potrafił z krzykiem wpaść na nastawnię kolejową i wymusić szybsze decyzje. Kolejarze egipscy bardzo szybko poradzili sobie z szefem. Widząc go zdążającego z rozwianym włosem, uciekali z nastawni i chowali się. Szef pokrzyczał i zadowolony, odjeżdżał do biura. Wszystko

wracało do normy, to znaczy nikt nie spieszył się i spokojnie wszyscy czekali na sygnał do wjazdu na szlak.

Spotkanie z szefem kontraktu Zdzisławem Sobierajskim – pierwszym z lewej, w środku autor

Funkcję kierownika działu przygotowania produkcji pełniła Zosia Sadkowska, a kierownikiem robót liniowych był Waldek z Generalnej Dyrekcji PKP z Warszawy, później Stefan Gil z Zakładów Budownictwa Kolejowego Oddział w Białymstoku. Warsztatem kierował Heniek Gomóła z Radomia, a bazą montażowo-demontażową Henio Gawle z Zagórza w Bieszczadach. Bazą socjalną zajmował się Irek Bogucki z Białegostoku. Kierownikami robót byli Leszek Kaczorek z Nowej Dęby, Marian Karasiński z Radomia. Pracowali też dwaj geodeci Kazik Piętka z PKP z Wrocławia i ja, czyli Jerzy Mielnik z Okręgowego Przedsiębiorstwa Geodezyjno Kartograficznego z Kielc. Wszystkie sprawy organizacyjne oraz związane z kontraktem i kontaktami z naszymi kontrahentami powierzono Jurkowi Kacakowi z ZBK z Radomia.

Moderiet El Tahrir. Część kierownictwa kontraktu w drodze do stołówki. Od lewej: Henryk Gomóła, Jerzy Kacak, Kazimierz Piętka, Leszek Kaczorek.

To była pierwsza grupa organizująca i kierująca pracami przygotowawczymi, a po sprowadzeniu maszyn kierująca pracami kontraktowymi. Sprowadzaniem maszyn, a właściwie wyokrętowaniem ich i załatwianiem spraw celnych oraz skompletowaniem pociągów zajmował się Andrzej z Gdańska, zwany przez nas Pieprzojadem z powodu przyprawiania posiłków dużymi ilościami pieprzu.

Nasze szefostwo utrzymywało ścisły kontakt z przedstawicielstwem Polimex – Cekop, które reprezentowało nas przy zawieraniu umów. Polimex – Cekop miał siedzibę w dzielnicy Aguza, położonej na zachodnim brzegu Nilu, naprzeciw wyspy Gezira, na której była położona dzielnica Zamalek. Na tej wyspie znajdowało się wiele ambasad, między innymi ambasada Polski.

Pomieszczenia biurowe wynajmowała Polakom egipska firma *Orascom*, która była naszym głównym kontrahentem i organizatorem kilku kontraktów. Właściciel firmy i jego główni współpracownicy to Koptowie. Chrześcijanie egipscy Koptowie należą do najstarszych chrześcijan. Stanowią grupę niezbyt liczną, bo około 8% populacji egipskiej i jest to druga, po muzułmanach, co do wielkości grupa religijna. Koptowie uważają się za potomków starożytnych mieszkańców Egiptu, za jedynych następców starożytnych Egipcjan. Są dobrze wykształceni i przez to bardziej majętni. W ogromnej większości muzułmańskiej popierają się wzajemnie i pomimo prześladowań przez fundamentalistów muzułmańskich, dalej stanowią jakby odrębną społeczność niedającą się wchłonąć przez islam. Wszyscy pracownicy *Orascomu*, z którymi spotykaliśmy się, mówili po angielsku. Centrala Polimexu, oprócz naszego kontraktu, prowadziła jeszcze jeden duży kontrakt w Suezie oraz kilka mniejszych. W Suezie Polacy odbudowywali elektrownię zniszczoną w czasie ostatniej wojny Egiptu z Izraelem.

Firmy zawierające duże kontrakty musiały dawać gwarancje wykonania zaplanowanych prac. Najczęściej były to gwarancje finansowe. Polskie centrale nie miały takich zasobów, dlatego szukały wspólników, którzy mogli dać takie gwarancje. Firmą, gwarantującą wykonanie kontraktu i tworzącą z Polimexem konsorcjum, była wspomniana egipska firma *Orascom*. Oczywiście obie centrale miały do wykonania bardzo dużo czynności. Od sprowadzenia całego sprzętu, po zamówienia i kupna odpowiednich szyn, podkładów kolejowych, podkładek, śrub, wkrętów do drewnianych podkładów, rozjazdów, skrzyżowań itp. Ponadto dochodziła jeszcze cała sieć łączności, sterowania ruchem i zabezpieczeń. Łączność, sterowanie i zabezpieczenie wykonywali Niemcy. Oni też wznosili nowe budynki stacyjne. Natomiast perony i inne roboty budowlane wykonywali Egipcjanie.

Pogoda i komary

Już na początku wspomniałem o mało przyjemnym zapachu, jaki poczułem pierwszego dnia w Kairze i o wysokiej temperaturze. Poza Kairem tego zapachu nie czułem, a temperatura w dzień rosła bardzo wysoko. Do tego słońce. Słońce, które oślepiało swoim blaskiem, paliło, wnikało w głąb ciała, powodując odruch obronny – ucieczkę do cienia. Chroniliśmy się więc przed słońcem, zakładając czapki z daszkiem i ciemne okulary. Najwyższe temperatury, jakie pamiętam, wyskoczyły w końcu pierwszej dekady czerwca w 1986r. Termometry wskazywały 50°C w cieniu. Z nieba lał się niesamowity żar. Na dworze w godzinach południowych życie zamierało. Wszystkie metalowe przedmioty parzyły. Nie można było oprzeć się o samochód. Pracowaliśmy wcześnie rano i późno po południu. Było bardzo ciężko. szamszeja Upał i słońce dawały nam tylko ulgę od komarów, których ogromne ilości bardzo nam dokuczały. Komary wychodziły na żer tuż przed zachodem słońca około godziny dziewiętnastej. Zmrok, a właściwie ciemności zapadały bardzo szybko. Jedyną skuteczną metodą ochrony przed komarami, było odpowiednie ubranie. Niezbędne stały się długie spodnie, pełne buty, grube skarpety, koszule z długim rękawem i środki odstraszające owady na odkryte części ciała. Dopóki nie kupiliśmy „ezalo”– środka zabijającego komary w zamkniętych pomieszczeniach nie dało się spać. Owady nie wiadomo skąd wychodziły pomimo szczelnego zamknięcia drzwi i okna. Myślę, że po jakimś czasie nasze organizmy trochę uodporniły się na ich ukąszenia.

W pokojach mieliśmy sprzymierzeńców do walki z komarami. Były to małe, przezroczyste, z widocznym czerwonawym przewodem pokarmowym kameleony. Wyglądały jakby zrobiono je z galarety. Miały od 4 do 7 centymetrów długości. Wpełzały na ściany, sufit, siatkę w oknie i czekały na nieostrożne komary. Wystarczyło, że komar usiadł w pobliżu, by jednym wyrzutem języka kameleon chwytał go i już więcej krwiopijca nam nie zagrażał.

Pamiętam naszą pierwszą wyprawę nad Morze Czerwone. Jeden z samochodów prowadził kierowca, który nie znał języka angielskiego. W trakcie krótkiego postoju zaczął narzekać na złe oznakowanie. Bo jak to jest możliwe, że podaje się, iż do miejscowości „Speed limit” jest 50 km, a my przejechaliśmy 150 km i żadnej miejscowości nie było. Zatrzymaliśmy się na noc w noclegowni noszącej niezasłużenie nazwę motelu. Dostaliśmy materace i koce, które rozłożyliśmy na betonowej podłodze. Nikt z nas nie myślał o przebieraniu się do snu. Każdy za to przykrył się kocem razem z głową. Po jakimś czasie obudziłem się, bo komary nie dały mi spać. Zapaliłem światło. Czegoś podobnego jeszcze nie widziałem. Na naszych kocach ruszała się co najmniej pięciocentymetrowa warstwa komarów. Uciekłem do samochodu, gdzie doczekałem świtu. Wczesnym rankiem ruszyliśmy dalej. Pęd powietrza oraz słońce wyzwoliły nas od uciążliwych owadów.

Wysokie temperatury oraz oślepiające i palące słońce nauczyły nas odpowiedniego zabezpieczania się przed ich działaniem. Wykorzystywaliśmy każdą możliwość schowania się w cieniu. W mieście nikt nie chodził po nasłonecznionej stronie ulicy. Niektóre osoby nosiły parasole (po arabsku *szamszeja*), ukrywając się pod nimi przed parzącymi promieniami. Słońce w języku arabskim nazywa się szams, stąd pewnie nazwa parasola, który chronił przed słońcem, a nie od deszczu. Najbardziej przykrym momentem było wyjście z pomieszczenia na ulicę lub otwartą przestrzeń. Ogromny blask słońca, spotęgowany jasnym kolorem piaszczystej ziemi, aż wiercił w oczach. Bez ciemnych okularów trzeba było długo mrużyć oczy, aby przyzwyczaić się do tego oślepiającego blasku światła.

Bardzo ważnym zagadnieniem stała się ochrona przed przegrzaniem organizmu. Gdy temperatura ciała była niższa od temperatury otoczenia, nie działało naturalne chłodzenie organizmu poprzez kontakt skóry z powietrzem. Chłodzenie musiało być wymuszone przez organizm. Następowało to przez parowanie wody z ciała, czyli pocenie się. Należało więc organizmowi dostarczyć bardzo dużo płynów. Najlepsza była woda niegazowana. Zgodnie z prawem pustyni, nikt nikomu nie mógł odmówić wody, jeśli ją posiadał. Egipcjanie w wielu miejscach, szczególnie na peryferiach dużych miast ale i w mniejszych miejscowościach, poustawiali w zacienionych miejscach duże (około 1.20 m wysokości) gliniane amfory z wodą. Amfory miały grube i porowate ściany z charakterystycznym stożkowym dnem. Umieszczano je na specjalnym stelażu, tak aby ściany amfory nie były zasłonięte i miały swobodny kontakt z otaczającym je powietrzem. Naczynia napełniano czystą wodą i przykrywano płaską drewnianą pokrywą, do której przywiązywano czerpak wody. Bardzo często czerpakiem zostawał kubek zrobiony z metalowej puszki po konserwie. Woda w środku była zawsze chłodna. Parowała bowiem przez porowate ściany amfory, ochładzała się, dając spragnionym przechodniom możliwość napicia się i obmycia twarzy. O ciągłym parowaniu świadczyły wilgotne ściany zewnętrzne amfory. Wielokrotnie korzystałem z takiej wody dla ochłodzenia twarzy i głowy.

W dużych miastach można było spotkać na ulicy kolorowo ubranego sprzedawcę wody. Sprzedawca nosił na plecach specjalny mosiężny baniak z wodą, zakończony u dołu wylewką z kranikiem. Na brzuchu miał specjalny pas z uchwytami na szklaneczki i buteleczki z sokami. Do spodni i ubrania przyczepione były dzwoneczki, którymi potrząsał, informując o swojej obecności i możliwości skorzystania z napoju. Chętnych nie brakowało. Ja nie odważyłem się na skorzystanie z tego napoju, bo szklaneczki po użyciu opłukiwano niewielką ilością wody i chowano do pasa, co nie było zbyt higieniczne.

Linia kolejowa pomiędzy El Manashi a Etay El Baroud

Nasza linia kolejowa została zbudowana ponad sześćdziesiąt lat temu, czyli po pierwszej wojnie światowej. Podkłady kolejowe w większości były metalowe. Niektórych szyn na bocznych torach stacyjnych i kozłach oporowych od wybudowania linii nie wymieniano. Łączność pomiędzy stacjami kolejowymi oraz kierowanie ruchem odbywało się według zasad ustalonych przez Anglików. Nastawni kolejowych i ich wyposażenia nie zmieniono od początku istnienia tej linii.

Moderiet El Tahrir. Tor przed przebudową.

Wreszcie, po długim oczekiwaniu, przypłynął do portu w Aleksandrii statek ze sprzętem. Przyjeżdża więcej ludzi. Mamy część sprzętu, co umożliwia rozpoczęcie budowy bazy technicznej. Do ułożenia torów wykorzystujemy stare zdemontowane szyny i żelazne podkłady kolejowe. Część metalowych podkładów nie nadaje się do użycia z uwagi na ich odkształcenia. Wykorzystywane były przez kilkadziesiąt lat, czyli leżały w ziemi przez bardzo długi czas. Nie było na nich żadnej rdzy, tylko lekka patyna. Tłumaczymy to suchym klimatem.

Cała nasza baza została wybudowana na piasku. Nawet podkłady kolejowe podbito piaskiem, bez tłucznia. Początkowo wyglądało to fatalnie, bo tam, gdzie piasek wszedł pod podkłady, porobiły się doły. Ale piasku nie brakowało, więc wszystko zostało zasypane. Wybudowano budynki: biurowy – długi barak z klimatyzacją, warsztat oraz bazę do montażu nowych przęseł i drugą do demontażu starych przęseł kolejowych. Z daleka już było widać żółte suwnice bramowe do obsługi tych stanowisk. Przywieziono pierwsze drewniane podkłady i nowe szyny. Trwał montaż pierwszych przęseł i załadunek na specjalny pociąg „układkowy".

Grupa rozpoznawcza kończy opracowanie schematów dojazdowych do poszczególnych stacji kolejowych. Mamy ustalone i opisane prawie wszystkie trasy dojazdowe. Pozostała tylko jedna mała stacja kolejowa, do której nie mogliśmy znaleźć

drogi dojazdowej. Leżała ona pomiędzy dwoma kanałami i tylko z jednej strony pływał nieduży prom, którym można było do niej dopłynąć. Niestety, prom ten ze stacji dopływał do więzienia, które znajdowało się za kanałem. I tylko jadąc drezyną kolejową, oglądaliśmy budynki więzienne i żołnierzy pilnujących więźniów.

Pewnego razu z trzema polskimi pracownikami szukałem dojazdu do torów kolejowych. Jechaliśmy drogą asfaltową, równoległą do szlaku kolejowego w odległości około jednego kilometra od linii kolejowej, której nie było widać, ponieważ pomiędzy drogą a linią kolejową rozciągały się rozległe sady cytrusowe. Po kilku nieudanych próbach dotarcia do torów, dostrzegłem drogę asfaltową prowadzącą w głąb sadu, a w odległości około dwustu metrów bramę i przy niej ludzi. Postanowiłem podjechać i zapytać, czy istnieje jakikolwiek dojazd do stacji. Przy bramie stali żołnierze strzegący więzienia. Jeden z nich wyciągnął karabin i wszystko wskazywało na to, że nas aresztował. Odbył krótką rozmowę telefoniczną. Stanął w drzwiach samochodu i nakazał nam jechać w stronę budynków więzienia. Z tyłu na zderzaku stał drugi żołnierz. Po kilku minutach dojechaliśmy do placu przed budynkami. Na placu kucali w dwóch kolumnach więźniowie. Wszyscy byli bez nakrycia głowy w bardzo niewygodnej pozycji, w pełnym palącym słońcu. Więźniów pilnowali żołnierze z karabinami. Ten, który nas aresztował, zaprowadził mnie do komendanta więzienia. Pozostali zostali w samochodzie.

Komendant więzienia okazał się sympatycznym człowiekiem. Mówił po angielsku. Przywitał mnie bardzo serdecznie i zaproponował kawę. W trakcie rozmowy okazało się, że wie o naszym kontrakcie. Powiedział, że nie ma żadnego dojazdu drogowego prócz tego przez środek więzienia i nie widzi możliwości korzystania z niego, ponieważ prom nie jest dostosowany do przewożenia samochodów. Zapytałem go, dlaczego więźniowie kucają w słońcu? To jest kara za złe zachowanie. Przecież słońce zrobi im krzywdę – powiedziałem. Nic im nie będzie, są przyzwyczajeni – odpowiedział komendant.

Rozmowa nasza trwała prawie czterdzieści minut. Więźniowie cały czas kucali. Moi pracownicy siedzieli pod nadzorem w samochodzie. Byli już trochę przerażeni, bo myśleli, że zostałem aresztowany. Widocznie po rozmowie ze mną naczelnik stał się łaskawszy, bowiem rozkazał zwolnić więźniów z dalszej kary.

Zawołał innego żołnierza i polecił mu odwieźć nas do bramy. Tam pożegnaliśmy się z eskortą i pojechaliśmy dalej.

Współpracownicy bardzo przeżyli to zatrzymanie. Nie znali mentalności Egipcjan i nie zdążyli się przyzwyczaić do upałów. Te czterdzieści minut bez opieki szefa, w otoczeniu obcych żołnierzy oraz widok więźniów odbywających karę, zrobiły swoje. Przestali się bać dopiero, gdy zatrzymałem się w przydrożnej kafeterii i zamówiłem im kawę i wodę mineralną. Pracownicy ci byli od niedawna w Egipcie i wszystkiego się bali, np. zwyczajów muzułmańskich, obcej kultury

i krzykliwego języka. Ich wiedzę o Egipcie ukształtowała pewnie powieść Henryka Sienkiewicza „W pustyni i w puszczy" lub została oparta na doniesieniach prasowych o walkach religijnych i złym traktowaniu kobiet.

Rozpoczęcie wymiany torów. Prace torowe

Jesteśmy gotowi do rozpoczęcia remontu pierwszego szlaku. Zgodnie z tradycją budowlańców rozpoczęcie prac nastąpiło w sobotę. Był to sprawdzian wielotygodniowych przygotowań organizacyjnych i technicznych, jak działają maszyny, dźwigi i drobny sprzęt w suchym i gorącym klimacie.

Wszystko poszło bardzo dobrze, tylko nikt z nas nie przewidział potwornego kurzu, jaki unosił się przy zrywaniu starych torów i przy pracach ziemnych. Istniejące tory położono na nasypach zbudowanych z piasku z niewielką ilością tłucznia. Na torowisku było pełno pyłu węglowego z drobnymi kawałkami węgla, które spadały z wagonów wiozących je z portu w Aleksandrii do Kairu.

Wielokrotnie widziałem biedne kobiety i dzieci jak zbierały kawałeczki węgla. Jako paliwo wykorzystywano wszystko, co mogło nagrzać piec do pieczenia chleba. Najbardziej charakterystycznym paliwem były krowie odchody wymieszane z długą sieczką ze słomy zbóż i kukurydzy. Z tak przygotowanego materiału formowano placki, które suszono na słońcu. Potem układano je na dachach domów i lepianek. Czynności związane z przygotowaniem tego paliwa wykonywały kobiety gołymi rękami lub rzadziej dzieci. Na wielu wiejskich domach ułożone były nawet półmetrowej wysokości rzędy wysuszonych „placków".

Zrywanie przęseł oraz prace spycharek wzniecały tumany pyłu, który bardzo długo unosił się w powietrzu. Wszyscy pracujący przy „zrywce" i „układce" po zakończeniu pracy byli czarni. Wyglądali jak górnicy z kopalni węgla po szychcie. Nasze białe ubrania zmieniały kolor na szarobury. Jedynym wybawieniem był boczny wiatr, który szybko przeganiał tumany kurzu. Natomiast gdy wiatr wiał wzdłuż toru, to jedna z grup, „układkowa" lub „zrywkowa", pracowała w ciągłym kurzu utrudniającym oddychanie.

Prace na szlaku

Aby przybliżyć chociaż trochę pojęcie o tym, jak wyglądała wymiana torów, postaram się opisać czynności, jakie wykonywaliśmy.

Po ustaleniu początku wymiany torów, zazwyczaj był to styk nowego toru ze starym, odmierzaliśmy zaplanowany do zerwania na dany dzień odcinek torów i ustalaliśmy punkty odniesienia wysokości dla prac ziemnych. Prace te polegały

na usunięciu z nasypu wierzchniej, mocno zanieczyszczonej ziemi, jaka pozostała po zerwaniu torów, oraz nadaniu podtorza, niwelety zgodnej z projektem. Równocześnie z geodetami na szlak wyruszała ekipa przygotowująca tor do zerwania. Byli to mechanicy ze specjalnymi maszynami do rozkręcania i zakręcania torów z zakrętarkami oraz spawacze z butlami acetylenu i tlenu oraz z palnikami do cięcia metalu. Grupa ta przygotowywała tor do szybkiego rozkręcenia. Sprawdzano, które śruby łączące szyny dadzą się odkręcić, a które trzeba będzie obciąć palnikiem. Do pracy przygotowywali się operatorzy dwóch spycharek i ładowarki. Jednocześnie grupy „zrywkowa" i „układkowa" w dwóch pociągach oczekiwały w pełnej gotowości na sygnał o zamknięciu ruchu na szlaku kolejowym, który był sygnałem do rozpoczęcia demontażu toru. Pociąg zrywkowy składał się ze specjalnego dźwigu UK oraz kilku pustych wagonów, dostosowanych do układania na nich zerwanych przęseł. Natomiast pociąg „układkowy" składał się z dużego dźwigu kolejowego oraz kilku wagonów załadowanych nowymi przęsłami.

Moderiet El Tahrir – wyjazd do Kairu pociągu zrywkowego z dźwigiem UK. Pierwszy z lewej na wagonie Leszek Kaczorek, stoją obok pociągu Zosia Sadkowska w środku Zbyszek Sztukiewicz.

Po uzyskaniu informacji o zamknięciu toru dla ruchu kolejowego, rozpoczynała się główna praca. Zamknięcie toru trwało od trzech do pięciu godzin. Długość wymienianego odcinka zależała od czasu projektowanego zamknięcia. Zakończenie prac na szlaku kończyło się połączeniem nowego odcinka toru ze starym, tak aby mógł być wznowiony ruch pociągów, oczywiście z ograniczoną prędkością do ośmiu kilometrów na godzinę.

Pierwszy na szlak wjeżdżał tyłem pociąg „zrywkowy", a za nim pociąg „układkowy". Z oddali wyglądało to tak, jakby dwa długie potwory, zwrócone głowami do siebie, przesuwały się w jedną stronę. Rozpoczynała się wymiana torów. Po wyjęciu ostatnich śrub łączących poszczególne przęsła, dźwig pociągu zrywkowego podrywał przęsło starego toru i układał je na wagonach. Przy wyrywaniu przęsła z podtorza wzbijał się w powietrze potworny, czarny kurz. Dźwig przemieszczał się tak, aby mógł zerwać następne przęsło. Grupa zrywkowa robiła wszystko co mogła, aby jak najszybciej zerwać zaplanowany odcinek i umożliwić pracę innym grupom. Po zerwaniu dwóch przęseł powstawało już miejsce do pracy spycharek, które przygotowywały podtorze do położenia nowego toru. Przygotowanie podtorza polegało na usunięciu dotychczasowej, zanieczyszczonej warstwy tłucznia, zmieszanego z piachem i doprowadzenie nasypu do żądanej wysokości. Praca spycharek odbywała się w tumanach kurzu. Kontrola wysokości podtorza wymagała bieżącego wykonywania pomiarów niwelacyjnych i informowaniu operatorów spycharek o tym, ile jeszcze należy obniżyć lub podwyższyć podtorze, aby uzyskać żądaną niweletę. Natychmiast, gdy tylko powstało przygotowane miejsce do położenia przęsła, rozpoczynało się układanie torów.

Dźwig zdejmował z wagonu nowe przęsło i układał je na podtorzu. Po połączeniu pierwszego styku, opuszczano koniec przęsła zgodnie z wyznaczonym przez obsługę geodezyjną kierunkiem. Pociąg „układkowy" podjeżdżał do końca ułożonego przed chwilą toru i układał następne. Tymczasem grupa „zrywkowa," dochodziła do ostatniego zaplanowanego do wymiany przęsła i po jego zerwaniu odjeżdżała kilkadziesiąt metrów, oczekując zakończenia prac. Teraz trwał już tylko wyścig z czasem, aby zakończyć prace w planowanym okresie zamknięcia. Zaraz za pociągiem „układkowym" grupa pracowników uzupełniała śruby, dokręcała je i sprawdzała montaż toru. Za nimi na nowe tory wjeżdżała podbijarka tłucznia, która prostowała tor, usuwając większe odchylenia od projektowanej osi toru. Po połączeniu nowego toru ze starym i po sprawdzeniu połączeń styków poszczególnych przęseł, pociągi odjeżdżały do bazy technicznej.

W bazie technicznej z pociągu zrywkowego zdejmowano do demontażu stare przęsła i przygotowywano go do następnego dnia pracy. Natomiast na wagonach drugiego pociągu układano nowe przęsła, zmontowane wcześniej na specjalnym stanowisku. W miejscu zakończenia prac pozostawały spycharki. Całego pozostawionego sprzętu pilnował egipski dozorca (*gefir*). Gefirzy pilnowali naszych maszyn pozostawionych na stacji kolejowej, czy też na szlaku w miejscu zakończenia prac danego dnia. Dozorowali też bazę techniczną i *camp*. Prawdopodobnie dozorcy z *campu* byli jednocześnie pracownikami egipskich służb policyjnych lub współpracowali z nimi.

Moderiet El Tahrir. Autor z dozorcami (gefirami) z campu.
Z prawej Gamal i z lewej Abdul.

Po zgraniu działań wszystkich grup potrafiliśmy ułożyć w ciągu pięciu godzin zamknięcia torów aż 504m nowego toru. To bardzo duży odcinek modernizowanego szlaku. Było to aż pół kilometra prac „zrywkowych," pół kilometra prac ziemnych i tyle samo do ułożenia nowego toru, czyli 42 nowe, dwunastometrowe przęsła.

W tym samym czasie, gdy trwała praca na szlaku, w bazie technicznej demontowano stare przęsła, układając oddzielnie szyny, podkładki, śruby i podkłady. Jednocześnie na specjalnie przygotowanych stanowiskach montowano nowe przęsła i rozjazdy. Montaż nowych przęseł rozpoczynał się od nawiercenia otworów w nowych podkładach drewnianych. Podkłady wykonane były z bardzo twardego drewna. Uważaliśmy, że w tym suchym klimacie przetrwają długie lata. Dodatkowo przygotowano specjalne stanowisko do montażu rozjazdów. Wymagał on dużej precyzji w zachowaniu odpowiednich odległości szyn toru odchodzącego od szyn toru głównego. Nasi specjaliści i robotnicy wspaniale przygotowali takie stanowisko montażowe.

Dalszymi czynnościami po ułożeniu nowych torów było ich obsypanie i podbicie tłuczniem, tak aby tory miały zaplanowany kształt geometryczny. Geodeci dbali, aby proste odcinki szlaku były idealnie proste, aby łuki miały zaprojektowany promień oraz by połączenie łuku z prostą nie było „garbate".

Na torach głównych przy połączeniu łuku z prostą stosowaliśmy tzw. krzywą przejściową. Był to odcinek toru o zmiennej długości promienia od nieskończoności do promienia o planowanej długości, np. 300 m. Najczęściej stosowaną krzywą przejściową był odcinek krzywej o nazwie klotoida. Na krzywej przejściowej rozpoczynano też wykonywanie przechyłki torów. Wielkość przechyłki zależała od wielkości promienia i od planowanej prędkości pociągów. Najczęściej wynosiła ona 40 do 50 milimetrów. Wykonanie przechyłki oznaczało, że szyna zewnętrzna na łuku była położona wyżej o wartość przechyłki od szyny wewnętrznej. Przechyłka, czyli podniesienie szyny zewnętrznej łuku równoważyło siłę odśrodkową, jaka działała na pociąg. Rozpoczęcie realizacji przechyłki od początku krzywej przejściowej pozwalało na łagodne i płynne wejście pociągu w łuk.

Podbicie torów nie było prostą operacją. Żeby podbicie było skuteczne, należało na torach wysypać ze specjalnych wagonów odpowiednią ilość tłucznia. Nie muszę chyba pisać, jak wielki wzbijał się tym kurz. Następnie specjalne maszyny, tzw. profilarki nagarniały tłuczeń (wysypany wzdłuż torów) pomiędzy podkłady. Wtedy wjeżdżały podbijarki. Były to duże, wielkości lokomotywy, nafaszerowane siłownikami hydraulicznymi i elektroniką maszyny. Posiadały możliwość podniesienia toru, podbicia go tłuczniem z jednoczesnym przesunięciem toru w żądanym kierunku. Oś toru wyznaczał geodeta przed rozpoczęciem prac. Wartości, o jakie należało w danym miejscu przesunąć tor, pisaliśmy kredą na pokładach lub szynach.

Przy jednorazowym podbiciu można było podnieść (skutecznie podbić) tor o 5 cm i przesunąć w bok około 10 cm. Przesunięcia torów zazwyczaj po dwóch podbiciach były już niewielkie. Aby osiągnąć zalecaną minimalną warstwę tłucznia pod podkładami – to jest 25 cm, musieliśmy wykonać co najmniej 5 podbić. Zazwyczaj było to o dwa razy więcej, ponieważ nie zawsze udawało się zgromadzić na torze odpowiednią ilość tłucznia.

Moderiet El Tahrir. Przed podbijarką torów stoją: gefir Mohamet, Basia i Bogusia.

Po zakończeniu wielokrotnego podbicia torów rozpoczynało się zgrzewanie lub spawanie szyn. Miało ono na celu stworzenie toru bezstykowego. Tor bezstykowy to taki, w którym na całym szlaku pomiędzy kolejnymi stacjami jest jedna długa szyna. Nie słychać na nim charakterystycznego stukotu kół o złącza szyn, jak na torze tradycyjnym. Zgrzewanie torów wykonywała grupa inżynierów

i robotników posiadających specjalne uprawnienia. Zgrzewarka była potężną, samobieżną maszyną z wbudowanym agregatem prądotwórczym, który wytwarzał prąd o wysokim natężeniu. Posiadała ona specjalną głowicę, którą nakładano na przygotowany do zgrzania styk. Przygotowanie polegało na odkręceniu śrub mocujących szynę do podkładów, tak aby szynę można było lekko unieść i przesuwać. Po nałożeniu głowicy na styk następowało poziomowanie szyn i rozpoczynało się zgrzewanie. Polegało ono na tym, że końcówki szyn rozgrzewały się aż do białości i przy jednoczesnym wciskaniu szyny w szynę następowało ich połączenie. Cząstki metalu łączyły się ze sobą, tworząc jedną całość. Przy zgrzewaniu z głowicy wylatywały ogromne snopy iskier. Bardo ładnie wyglądało to w nocy - duży blask iskier z charakterystycznym trzaskiem i zapachem. Na skutek wciskania szyn w siebie, traciły one około 4 cm na długości na jednym styku. Na 12 stykach było to już około pół metra. Natychmiast po zdjęciu głowicy zgrzewającej obcinano nadmiar metalu, jaki pozostawał po ściskaniu szyn, a następnie szlifowano, tak aby wierzch szyny tworzył jedną płaszczyznę. Szlifowanie nie mogło być głębokie, aby nie zniszczyć utwardzonej warstwy szyny. W wielu miejscach, a szczególnie w pobliżu rozjazdów, szyny łączono za pomocą spawania. Na przygotowany do spawania styk szyn nakładano specjalną glinianą formę, w którą z naczynia w kształcie dużego lejka wpływał roztopiony metal, z którego po zastygnięciu tworzył się spaw. Wcześniej do naczynia wsypywano specjalny topik zawierający sproszkowany metal i magnez. Magnez miał bardzo wysoką temperaturę spalania i zmieniał sproszkowany metal w płynny, który tworzył spaw. Palący się magnez wydzielał bardzo dużo światła o barwie srebrzystoniebieskiej.

Ostatnią techniczną operacją było tzw. rozprężanie torów. Polegało ono na doprowadzeniu szyn do temperatury neutralnej. W Egipcie temperatura neutralna wynosiła 20°C. Doprowadzenie do niej polegało na spowodowaniu, aby szyna w momencie rozprężania miała długość taką, jakby była w temperaturze neutralnej. Robiliśmy to najczęściej w nocy, gdy temperatura powietrza spadała poniżej 20°C. Po odkręceniu śrub mocujących szynę na rozprężanym odcinku (najczęściej o długości 144m) i obliczeniu różnicy pomiędzy aktualną długością odcinka szyny a długością, jaka powinna być w temperaturze neutralnej, obcinano kawałek szyny o wielkości wyliczonej różnicy. Następnie specjalnymi siłownikami rozciągano szynę, tak aby można było ją połączyć spawem z szyną nieruchomą. Po wykonaniu spawu, uderzano w szynę i przejeżdżano przez nią drezyną, aby naprężenia w szynie rozłożyły się równomiernie na całej jej długości. Nigdy nie przypuszczałem, że szyna tak łatwo może się wydłużyć. Rozciąganie szyn wykonywano za pomocą niedużych, ręcznych siłowników. Dosłownie jedną ręką poruszano dźwignię siłownika, który za pomocą wewnętrznego układu bloczków i stalowej liny rozciągał szynę. Dodam jeszcze, że przerwa, jaka powstawała po obcięciu kawałka szyny, dochodziła do 50 cm.

Tym długim opisem pracy przy remoncie torów kolejowych, chciałem przybliżyć choć trochę skomplikowane czynności wykonywane przez naszą ekipę. Podkreślam, że nie jestem inżynierem budownictwa kolejowego, że moje spostrzeżenia są tylko wynikiem obserwacji i zwykłego zainteresowania się całością wykonywanej pracy.

Na terenie bazy działały też warsztaty mechaniczny i elektryczny, w których naprawiano wszelkie usterki naszych maszyn, wymieniano części zużyte na nowe. Kierownik warsztatu szybko nawiązał kontakt i współpracę z dużym warsztatem mechanicznym w Kairze oraz zlokalizował sklepy i hurtownie, gdzie można było kupić potrzebne nam części lub surowce do ich wykonania. Kierownik Henio początkowo jeździł do Kairu z kierowcą. Z czasem odważył się kierować samochodem sam. Robił to ze spokojem doprowadzającym pasażera do nerwicy. Jechał wolno i lewym pasem, ponieważ uważał to za bezpieczne. Jadąc tak dodatkowo nie obawiał się pobłądzenia, bo miał opracowaną trasę dojazdu w ten sposób, że cały czas skręcał w lewo, a w drodze powrotnej w prawo.

Rozdział II

EGIPT OD KULIS

Ruch samochodowy w Egipcie

Jazda po Kairze dla kierowców nieznających zwyczajów rządzących ruchem na egipskich jezdniach nie należała do łatwych. Ci, którzy po raz pierwszy znaleźli się ulicach Kairu, nawet w roli pasażera, wysiadali z samochodu spoceni z emocji i strachu. Wszystkich przerażał pozorny brak zasad ruchu pojazdów oraz hałas, jaki panował na ulicach. Wyobraźmy sobie ogromny ruch samochodów na ulicach bez znaków drogowych, pionowych i poziomych. Tylko nieliczne, duże skrzyżowania posiadały światła, wspomagane przez policjantów, którzy stali na jezdni z rozkrzyżowanymi rękami, zatrzymując samochody. W momencie zmiany świateł na zielone policjanci obracali się bokiem i samochody obok nich ruszały do przodu.

Mieszkając w Kairze, wielokrotnie przejeżdżałem przez szerokie skrzyżowanie obok ogrodu botanicznego w pobliżu Uniwersytetu Kairskiego. Na skrzyżowaniu tym działały światła, ale nie było ono typowe, ponieważ ulica dwujezdniowa, za skrzyżowaniem zmieniała się w ulicę jednokierunkową, a odchodząca w lewo była lekko odchylona od kierunku na wprost. Poza jedną ulicą na wprost, wszystkie dochodzące do skrzyżowania posiadały po dwie jezdnie jednokierunkowe, oddzielone od siebie pasem zieleni. Przed światłami na jezdni stało obok siebie od sześciu do ośmiu samochodów. Z prawej strony ustawiali się ci, co bardzo się śpieszyli i mieli szybkie samochody.

W momencie puszczenia ruchu startowali na wysokich obrotach i skręcając w lewo, paradowali przed nosami jadących na wprost. Była to pewnego rodzaju zabawa podobna do rosyjskiej ruletki. Zdąży, czy też zostanie rozjechany? Muszę przyznać się, że kilka razy próbowałem tej sztuki. Wyzwalała ona ogromną dawkę adrenaliny, a po zakończeniu manewru zawsze pozostawało uczucie ogromnego zadowolenia. Wiem, że było to głupie narażanie się, ale czasami potrzebne dla dowartościowania się. Irek często powtarzał, że bez ryzyka nigdy nie będzie pełnego zadowolenia.

Dla europejczyków jazda samochodem po ulicach, na których nikt nie używa kierunkowskazów, gdzie nikt nie trzyma się wyznaczonego kierunku jazdy, gdzie bez problemu można wjechać drugiemu przed nos, gdzie wszyscy trąbią, była wielkim przeżyciem. Natomiast dla tych, którzy poznali trochę obyczaje panujące na jezdni, kierowanie samochodem stawało się łatwiejsze. Nikt nie

używał kierunkowskazów, ale każdy z kierowców sygnalizował swoje zamiary ręką i klaksonem. Wisząca za oknem ręka całym systemem znaków informowała jadącego obok, co właściciel ręki zamierza uczynić. Kciuk , palec wskazujący oraz środkowy złożone razem z jednoczesnym ruchem dłoni w nadgarstku oznaczały „ zwolnij". Zaraz po tym kierowca pokazuje palcem wskazującym kierunek swojej jazdy. Te dwa następujące po sobie znaki oznaczały: „ zwolnij, bo wjeżdżam przed ciebie". Nie spotkałem się nigdy z przypadkiem, aby ostrzeżony kierowca drugiego samochodu nie ustąpił miejsca dla zmiany pasa samochodu jadącego obok.

Trąbienie, a właściwie krótkie kliknięcie klaksonu oznaczało: „ uważaj, bo cię wyprzedzam". W odpowiedzi na to, wyprzedzany kierowca poruszał kilkakrotnie palcami dłoni w geście zaproszenia „ wyprzedzaj, droga wolna". Obowiązywała zasada, że pierwszeństwo ma samochód bardziej wysunięty do przodu. Dużo łatwiejsze niż w Polsce było wyjechanie z bocznej ulicy na główną. Po dojechaniu do jezdni, na której poruszał się cały potok samochodów, wystarczyło przy troszkę większym odstępie pomiędzy pojazdami uniesioną dłonią dać znać nadjeżdżającemu kierowcy, aby lekko zwolnił i umożliwił włączenie się do ruchu. Odbywało się to płynnie i bez kolizji. Nie było też problemu z zatrzymaniem się w miejscu niezbyt do tego się nadającym. Nasz współpracownik Ahmed El Zomor, z którym często jeździłem po Kairze, zatrzymywał się w dowolnym miejscu, jeśli chcieliśmy coś kupić lub obejrzeć. Mogło to być nawet rondo. Nikt nie dziwił się, gdy jakiś samochód jechał ulicą jednokierunkową pod prąd. Widać miał taką potrzebę.

Pamiętam, jak tłumaczyłem zasady jazdy Bogusi, córce, która przyjechała do mnie w odwiedziny. Akurat jechaliśmy samochodem do mieszkania na wyspie Gezira. Gdy przejeżdżaliśmy przez most, zauważyła:– tylko my jedziemy w kierunku wyspy, a pozostali w przeciwnym. No właśnie, masz przykład dowolnej jazdy – powiedziałem spokojnie.

Należy dodać, że na obu końcach mostu stali policjanci, którzy pilnowali mostu. Nikt nie dziwił się, wszyscy nas pozdrawiali, tym bardziej, że Bogusia miała długie, kręcone blond włosy. Policjanci oczywiście też z uśmiechem ustępowali z drogi. Wyjaśnić należy, że jazda pod prąd przez ten most w znaczący sposób skracała dojazd na wyspę. Z tego skrótu, jak wielokrotnie obserwowałem, korzystali mieszkańcy wyspy i ci kierowcy, którzy chcieli na nią wjechać.

Pomimo tego niefrasobliwego zachowania się na jezdni, chaosu, braku znaków, bardzo dużej liczby samochodów, niewiele było kolizji. Wynikało to chyba z charakteru Egipcjan. Na jezdni nie okazywali żadnej agresji. Każdy błąd, każde zagapienie się kwitowane było uśmiechem. Po rozpoznaniu, że samochodem jadą Europejczycy, wszyscy nas pozdrawiali, trąbili i klaskali. Było to dla nas bardzo miłe. Trąbienie nigdy nie było natarczywe, ale jakieś radosne. Kierowcy usiłowali wygrać melodię, tak aby zwrócić na siebie uwagę i pokazać, że nie mają pretensji z powodu cudzego błędu.

Ruch samochodowy w Kairze.

Na ulicach o mniejszym natężeniu ruchu, a szczególnie w dzielnicach mieszkaniowych, nikt nie przejmował się zasadami ruchu. Jeżdżąc do ostatniej siedziby Polimexu w dzielnicy Mohandisin, byłem jedynym kierowcą, który na skrzyżowaniu z rondem pośrodku jeździł dookoła ronda, chcąc skręcić w lewo. Wszyscy kierowcy, nie wyłączając pracowników Polimexu, skręcając w lewo, zostawiali rondo po prawej stronie i jadąc kawałeczek pod prąd, docierali do miejsca, dokąd zmierzali. Szybko dostosowałem się do panującego obyczaju i zacząłem jeździć na tym rondzie jak wszyscy. Jeżdżąc prawidłowo, narażałem się na kolizję z innymi użytkownikami dróg.

W miastach bardzo często dla ograniczenia prędkości stosowano progi zwalniające. Wiele skrzyżowań miało progi zwalniające ze wszystkich stron. Na ulicy głównej też. Niektóre progi były tak wykonane, że bez radykalnego ograniczenia prędkości narażało się samochód na uszkodzenie. Najczęściej można było rozbić o próg miskę olejową, czego jeden z naszych kolegów doświadczył.

Dużo gorzej jeździło się poza miastami. Niektóre drogi, takie jak wiodąca na południe wzdłuż Nilu, były bardzo niebezpieczne, szczególnie po zmierzchu. Nikt z miejscowych nie używał świateł mijania. Jeżeli jechał samochód z zapalonymi światłami mijania, można było w 95% przyjąć, że za kierownicą siedział *hałaga* – obcokrajowiec. Na drogach poza miastem używano świateł długich i postojowych. Można było też spotkać samochody bez żadnego oświetlenia. W miastach używano tylko świateł postojowych. Zauważyłem, że w Egipcie do dobrego tonu należało mieć chociaż jedno światło w samochodzie sprawne.

Mógł to być z powodzeniem kierunkowskaz. Natomiast wszystkie samochody miały sprawne hamulce i klaksony.

Europejczycy, w tym i Polacy, drogę wzdłuż Nilu nazywali drogą śmierci, ponieważ zdarzało się na niej dużo wypadków. Jedną z przyczyn wypadków było pozostawienie zepsutego samochodu bez oświetlenia na poboczu jezdni. Na tak „zaparkowane" samochody ciężarowe w nocy wpadały inne samochody. Pamiętam, jak na drodze na południe od Asjut, stał samochód ciężarowy ze złamanym mostem, załadowany belkami aluminiowymi. Most w samochodzie pewnie pękł z powodu zbyt dużego obciążenia. Przez kilka dni, jadąc rano do pracy, widziałem inny samochód, który „zatrzymał się" na tym zaparkowanym. Pomimo wielu wypadków, aż do uprzątnięcia go z drogi nikt uszkodzonego samochodu nie oświetlił i nie zabezpieczył przed następną kolizją. Jadąc rano do pracy zakładaliśmy się, czy w nocy „upolował" następny samochód, czy też obyło się bez wypadku. Innym razem widziałem popsuty samochód ciężarowy z pustą naczepą, stał zaparkowany tak, że tylna część naczepy wystawała na jezdnię. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Następnego dnia wystający róg naczepy rozciął bok autobusu na wysokości siedzeń, zabijając kilkanaście osób. Makabra!

Unikałem podróży po zmierzchu. W razie konieczności stosowałem metodę jazdy za innym samochodem. Nie zawsze to się udawało, ponieważ bałem się jechać tak szybko, jak pędzący przede mną samochód ciężarowy.

Na uwagę zasługuje też sposób zabezpieczenia się kierowcy, który na drodze naprawiał samochód, przed najechaniem przez inny pojazd. Otóż kierowca uszkodzonego pojazdu układał na długości około dwudziestu metrów z tyłu za swoim samochodem duże kamienie, tworząc coś w rodzaju bariery zmuszającej do ominięcia go. Układanie tej ochrony zaczynał od lewego koła swojego wozu i w końcu dochodził do krawędzi asfaltu. Pomysł nie był zły, biorąc pod uwagę szybką i ryzykowną jazdę pozostałych użytkowników drogi. Najgorsze było to, że po naprawie aut w ponad dziewięćdziesięciu procentach żaden z kierowców nie usunął z asfaltu tych kamieni. Wjechanie na nie wieczorem samochodem osobowym przy prędkości dziewięćdziesięciu kilometrów oznaczało rozbicie miski olejowej lub nawet całego samochodu. No, ale kto by się przejmował takimi drobiazgami. Przy trasie, którą jeździliśmy z Moderiet El Tahrir do Kairu, często spotykaliśmy takie przeszkody. Leżało tam dużo kamieni przywiezionych do budowy zabezpieczeń skarpy pomiędzy drogą a kanałem.

Nad kanałem zlokalizowano w wielu miejscach małe restauracje. Właściwie nazwa tych lokali nie bardzo przystawała do prowizorycznych budowli z trzciny, gliny i liści palmowych. Tylko w części przyziemnej było trochę betonu. Właściciele tych jadłodajni bardzo często ograniczali prędkość samochodów przed swoimi restauracjami, układając z tych samych kamieni progi zwalniające lub bariery, aby samochody nie jeździły zbyt blisko ich obiektów lub aby klienci mieli się gdzie zatrzymać.

Polowanie na owady

Podczas pracy bardzo często wydłużał się okres oczekiwania na zamknięcie toru. Mieliśmy więc trochę czasu na obserwację toczącego się obok życia. Pewnego dnia po przygotowaniu wszystkiego, oczekiwaliśmy na sygnał do rozpoczęcia robót. Ponieważ było bardzo gorąco, usiadłem pod rosnącym w pobliżu dużym eukaliptusem, skąd mogłem obserwować ruch na szlaku kolejowym, tak by nie przegapić rozpoczęcia pracy. Drzewo dawało dużo cienia, a dodatkowo intensywny zapach, jaki wydzielało, odstraszał część owadów. Było gorąco i sennie. W pewnym momencie na niedalekie poletko podjechał pickupem fellach (rolnik egipski). Wyładował z samochodu nieduży japoński agregat prądotwórczy z pompą wodną. Podłączył do wystającej z ziemi rury i uruchomił urządzenie. Po chwili z przewodu, wyprowadzonego z pompy, zaczęła wypływać woda. Poletko otoczone było niewysokim, około 40 centymetrowym wałem usypanym z ziemi. Zaczęło się nawadnianie pola.

Na odgłos pracy agregatu zaczęły zlatywać białe ptaki. Były to ibisy. Rozpoczęła się uczta dla coraz większej liczby ptaków. Woda z pompy zalewała przygotowane pole. Wszelkie stworzenia, jakie żyły w ziemi i w resztkach słomy, uciekały ratując swe życie. Na to czekały ibisy, które brodząc w wodzie wyłapywały owady i wszystko, co było do zjedzenia. Polowanie odbywało się bez przerwy. Największe u czoła fali. Ibisy, widząc zdobycz, potrafiły bardzo szybko biegać po wodzie i chwytać bezbronne, mokre owady. Czasami ptak podnosił wysoko głowę, aby łatwiej połknąć większą zdobycz, której nie mógł zjeść od razu. Ptaków zlatywało się coraz więcej. Po kilkunastu minutach całe zalane pole bieliło się od nich. Pomimo ciągłej pracy pompy, poziom wody na poletku utrzymywał się taki sam. Woda dosyć szybko wsiąkała w glebę. Poletko było przygotowane do uprawy.

Kilka lat po powrocie do kraju, w jednym z naszych kolorowych tygodników przeczytałem reportaż dziennikarki z Polski, opisującej Kair. Ostrzegała w nim, żeby nie parkować samochodów pod drzewami w pobliżu ZOO. Powodem przestrogi były „małe białe czapelki" siedzące na drzewach, które brudziły samochody. Wszystko się zgadzało, tylko nikt tej pani nie powiedział, że te ptaki to święte ibisy – symbol Egiptu. Inny dziennikarz opisywał bazary i wspomniał o pieczywie. Polacy, pracujący na kontraktach w Egipcie, popularne i bardzo tanie (dotowane przez rząd) pieczywo nazywali „beretami". Nazwa wzięła się od kształtu pieczywa, bo wielkością i formą przypominało beret. Nasz dziennikarz w swoim opisie stwierdził, że popularne pieczywo w języku arabskim nazywa się „berette". Pewnie ktoś sobie z niego zakpił, bo nie przypuszczam, że sam w rozmowie z rodakami usłyszał tę nazwę i przytoczył ją w artykule. Podziwiam tylko „przygotowanie" obojga dziennikarzy do pracy. Bo co to za problem zajrzeć do słownika lub encyklopedii?

Jednak najbardziej zaskoczył mnie dziennikarz opisujący zwykłe życie w Kairze. Napisał między innymi, że podstawowym środkiem transportu jest osiołek. Przy tym ogromnym ruchu samochodów, jaki panował na ulicach kairskich, jedynym osłem był chyba nasz dziennikarz.

Bedr. Tereny rolnicze odzyskane z pustyni

Camp nasz położony był 90 km na północ od Kairu, na zachodnim skraju delty Nilu. Prowincja ta nazywała się Bedr. Nazwa pewnie pochodziła od głównego miasta Bedr, które leżało najbliżej od naszego *campu*. Położone było kilka kilometrów od *campu* w Moderiet El Tahrir. Do Bedr prowadziła szutrowa droga z bardzo licznymi dziurami. Wśród naszych kierowców istniały dwa sposoby jazdy po tej drodze. Pierwszy to powolna jazda z omijaniem dziur, drugi to jazda szybka, bez zwracania uwagi na dziury. Drugi sposób w rekordowym czasie zmuszał do wymiany amortyzatorów w samochodzie, ale miał swoich zwolenników.

Miasteczko Bedr i cała okolica rozciągały się na terenach odzyskanych z pustyni. Dlatego dominującą glebą były piaski. Na tych piaskach uprawiano szereg roślin. Zakładano duże sady, w których rosły pomarańcze, mandarynki, grapefruity, limonki, cytryny i mango. Zakładano też plantacje palm daktylowych. Na terenach bardziej zasobnych w muł rzeczny i wilgoć uprawiano banany.

Wszystkie pola były bardzo starannie utrzymane. Niemal o każdą roślinę dbano oddzielnie. Na polach uprawiano pszenicę, ziemniaki, widziałem też duże plantacje bawełny, a w pobliżu kanałów nawet ryż.

Nawadnianie pola. Jak przed wiekami można spotkać koło wodne napędzane siłą mięśni zwierząt – krowy lub osiołka.

Na wielką uwagę zasługuje uprawa warzyw, a w szczególności pomidorów. Wymagały one specjalnego przygotowania gruntu do posadzenia. Najpierw specjalnymi przyrządami robiono otwór w piasku głęboki od 3 do 5 metrów. Przyrząd składał się z długiej drewnianej żerdzi, do której przymocowana była metalowa rura o długości około 70 cm, z której wycięto 30% ściany. Po wbiciu w ziemię zakręcano przyrządem wokół własnej osi i wyciągano z ziemią, którą wysypywano. Czynność powtarzano aż powstawał otwór o żądanej głębokości, to jest do momentu aż ziemia była wilgotna. W otwór ten wsypywano muł rzeczny i ubijano. Po podlaniu wodą w muł wsadzano sadzonkę pomidora, który pięknie rósł. Wykorzystywano zasadę podsiąkania, które w piasku było bardzo małe.

Natomiast muł rzeczny posiadał duże zdolności podsiąkania. Woda z głębokości 3 czy też 5 metrów podchodziła w górę, aż do korzeni pomidora, który miał zapewnione dobre warunki rozwoju.

Na terenach tych uprawiano też orzeszki ziemne. To rośliny o wysokości około 40 centymetrów podobne do koniczyny. Przy zbiorze wyrywano całe kępy (krzaczki) rośliny razem z korzeniami. W korzeniach znajdowały się orzeszki. Przypominały malutkie ziemniaki. Po lekkim wysuszeniu odrywano od korzeni orzeszki w łupinkach, które suszono. Bezpośrednio po wyrwaniu z ziemi orzeszki miały cierpki smak i nie nadawały się do jedzenia. Zbiór był łatwy, bo wyrwanie z piasku nie nastręczało żadnej trudności, a z korzeni piasek po wysuszeniu bardzo łatwo się obsypywał.

Uprawiano też arbuzy i melony. Teren do uprawy przygotowywano koparką, która w piasku wykopywała rowy, nadmiar ziemi wysypując pomiędzy rowami. Powstawały w ten sposób głębokie równoległe rowy. W dole rowów sadzono arbuzy lub melony. Podlewanie było bardzo łatwe, bo woda z rowu nie wyciekała. Boki rowów posypywano słomą. Rośliny, szybko rosnąc, wspinały się aż do krawędzi rowu. Słoma chroniła arbuzy i melony przed stycznością z piaskiem. Owoce nie były narażone na działanie wilgoci i nie gniły.

W delcie Nilu uprawiano dużo bawełny. Pola bawełniane były tak duże, że do zwalczania szkodników używano samolotów. Opryski bawełny wykonywali między innymi polscy piloci. To od nich nasz egipski pracownik Ahmed El Zommor nauczył się pierwszych polskich słów.

Oglądałem zebraną z pól bawełnę, którą kobiety, jak mi się wydawało, przebierały. Po krótkiej rozmowie wszystko się wyjaśniło. Kobiety z pęczków bawełny wyłuskiwały nasiona. Czarne nasiona miały wielkość średniej fasoli. Próbowałem wyłuskiwać te nasiona, ale okazało się to nie takie łatwe. Nasiona były oplecione dużą ilością białych, cieniutkich niteczek.

Nad dużymi kanałami, w północnej części delty, można było też spotkać pola zalane wodą, na których uprawiano ryż. Udało mi się przywieźć kilka kłosów ryżu do domu. Przypominały troszkę polskie proso. Moja córka Bogusia zaniosła je do szkoły jako ciekawostkę.

Najdziwniejsze dla nas było to, że wiele roślin (warzyw i zbóż) nie miało określonych pór roku do uprawy. Można było na sąsiednich polach spotkać zboże dojrzewające i w pierwszej fazie wzrostu. Przez cały rok Egipcjanie dokonują zbiorów po kilka razy. Cały czas jedzenie rosło na polach. Przypomniała mi się rozmowa egipskich pracowników kolejowych, którzy po wysłuchaniu opowiadania inżyniera Saida o tym, co widział zimą w Polsce, najbardziej martwili się brakiem pożywienia na roli. Said opowiadał im, że wszędzie na polach leżał śnieg, że rzeki były zamarznięte oraz było tak zimno, że nic w tym okresie w Polsce nie rosło. Pytali więc: „ co jecie, jeśli nic nie rośnie i nie ma pożywienia na polu". Tłumaczyłem im, że u nas są uprawy sezonowe, że żywność przechowujemy w magazynach, w specjalnych piwnicach i chłodniach. Chyba ich nie przekonałem. Bardzo nam współczuli.

Ahmed i inni nasi współpracownicy

Ahmed El Zommor, młody absolwent Uniwersytetu Kairskiego, przed naszym przyjazdem pracował w urzędzie administracji w Bedr. Bardzo szybko nawiązał z nami kontakt, oferując swoje usługi. Znał język angielski, trochę francuski i mówił po polsku. Okazał się bardzo przydatny przy wszelkiego rodzaju kontaktach z miejscowymi. Pomagał nam robić zakupy i co najważniejsze – wiedział, gdzie się co załatwia. Szybko znalazł w firmie zatrudnienie i stał się jednym z nas. Ahmed intensywnie uczył się języka polskiego. Różnił się bardzo od pozostałych Egipcjan, być może dlatego, że pochodził ze znanej w Egipcie rodziny, która miała wspólne nazwisko. Tylko nieliczni posiadali nazwiska rodowe. Zwyczajowo każdy muzułmanin posiada imię i zamiast nazwiska używa imienia ojca.

Na przykład prezydent Egiptu nazywał się Mohamed Hosni Mubarak. Oznaczało to, że Mohamed był synem Hosniego, a Hosni synem Mubaraka. Kobiety miały swoje imię i imię ojca. Dziewczyna może nazywać się np. Amina Ali lub Hanah Ahmed. Należy podkreślić, że imiona dobiera się tak, żeby chociaż jedno było imieniem proroka.

Kair – grudzień 1987r.
Ahmed i autor
przed Uniwersytetem Kairskim.

Od początku współpracowali z nami przedstawiciele *Orascomu* oraz przedstawiciele Egipskich Linii Kolejowych. Pomagali nam w załatwianiu wszelkich spraw związanych z pracą i pobytem. Współpracujący z nami Egipcjanie bardzo szybko zyskiwali nowe przezwiska. Jeden z pracowników średniego szczebla miał na imię Ahmed i bardzo szybko zyskał do swojego imienia dodatek Limonka. A wzięło się to stąd, że zawsze miał przy sobie kilka małych limonek i częstował nimi naszych pracowników. Doskonale nam to pomagało, ponieważ mówiąc o nim wiedzieliśmy o którego Ahmeda chodzi. Nawet on sam mówił o sobie Ahmed Limonka. W Khatatbie mieszkał pracownik *Orascomu* zajmujący się sprawami organizacyjnymi. Zatrudnił też swojego syna Hamida, który zajmował się zaopatrzeniem oraz pomagał w urządzaniu *campu*. Ponieważ bardzo podobały mu się nasze środki czystości, więc proponował pracownikom odkupienie od nich mydełek. I tak Hamid został Mydełkiem.

Projektowanie i przebudowa stacji kolejowych

Prace głównego kontraktu posuwały się szybko. Rozpoczęliśmy projektowanie i przebudowę stacji kolejowych. Projekty układu torowego stacji kolejowych, jakie dostarczyli nam Egipcjanie, były rysunkami ideowymi, które powinien spełniać układ torowy na poszczególnych stacjach. Zapadła decyzja opracowania projektów układu torowego własnymi siłami. Zadanie to przejęła grupa działu technicznego, czyli Zosia, Kazik i ja.

Nawiązaliśmy współpracę z Alim, egipskim geodetą, który sporządził schematy stacji. *Mohandys* Ali (inżynier Ali) to mężczyzna około 50-letni. Był żonaty z dużo młodszą kobietą i miał dwie malutkie, bardzo urocze córeczki. Zostaliśmy kiedyś przez niego zaproszeni do domu. Ali mieszkał w niedużym miasteczku w domu położonym w pobliżu torów. Otoczenie domu, a w szczególności ulica prowadząca do niego nie robiły miłego wrażenia. Jezdnia piaszczysta i zaśmiecona. Dziwne wrażenie sprawiała chaotyczna, dosyć gęsta, piętrowa zabudowa domów bez widocznej infrastruktury. Nieurządzone drogi, jezdnie piaszczyste, wszędzie pełno śmieci oraz brak jakiejkolwiek zieleni. Wizyta okazała się dla nas bardzo miła i ciekawa. Po raz pierwszy w życiu jadłem typowo arabską zupę o nazwie *molohija*. Ugotowano ją z zielonego warzywa z dużą ilością czosnku, pieprzu i kolendry. To zielona, jakby zrobiona ze zmielonej trawy ciągnąca się ciecz, pachnąca czosnkiem i kolendrą. Podobno bardzo zdrowa. Nie byłem jej amatorem, ale nie wypadało odmówić zjedzenia jej, chociażby trochę. Zupę podawano na początku posiłku w celu zaostrzenia apetytu.

Wizyta w domu Alego. Od prawej: żona Alego z córkami, Zosia, Kazik, Ali i autor.

Zosia w prezencie dla córeczek Alego przyniosła piękne polskie lalki. Podobały się tak bardzo, że dziewczynki przestały się nas bać i ładnie bawiły się z nami. Nie przeszkadzał im inny język i nasze nieudolne jeszcze próby rozmowy w języku arabskim. *Mohandys* Ali z wykształcenia i pracy *civil engineer*, pełnił funkcję geodety, projektanta i inspektora nadzoru. Dosyć dobrze posługiwał się językiem angielskim.

Poznaliśmy normy dotyczące minimalnej długości torów na stacji, odległości torów od peronów, dopuszczalnej prędkości, minimalnej wielkości promienia łuków , wymiarów rozjazdów, zasad budowania dróg rozjazdowych. Główną pracę projektową wykonywał Kazik, który bardzo ładnie projekty wykreślił na kalce technicznej. Ja zajmowałem się pomiarami w terenie, Zosia obliczeniami i całą organizacją. Do zaprojektowania mieliśmy 22 stacje kolejowe. Ilość rozjazdów wynosiła od sześciu do dwudziestu czterech na jednej stacji. Oczywiście w trakcie wymiany często dochodziło do zmiany projektu układu stacyjnego, ale były to zmiany wymuszone przez zamawiającego, np. z powodu konieczności wybudowania dodatkowego toru na stacji, albo błędu w wybudowaniu peronu stacyjnego. Perony na stacjach budowała firma egipska *General Nile*.

Pamiętam, gdy na jednej ze stacji, po ułożeniu głównych torów, tzw. szlakowych, okazało się, że 300-metrowy peron nie jest prosty. Otóż w pewnym momencie peron zaczął odbiegać od linii prostej tak, że na jego końcu odchyłka od prostej wynosiła prawie pół metra. Problem polegał na tym, że odległość toru winna być stała, tak aby pasażerowie nie powpadali pod wagony. Odległość stopnia wagonu od peronu nie mogła być większa od ośmiu centymetrów. Egipski kierownik budowy błagał mnie, aby mu pomóc i nie dopuścić do konieczności przebudowy peronów. Chodził za mną i powtarzał: *mr Jurek help mi*. Cóż było robić, zaprojektowałem nową oś toru tak, aby była równoległa do peronu. Wymagało to wykonania łuku o odpowiednich parametrach, zgodnych z egipskimi przepisami. Przesunięcie jednego toru pociągnęło za sobą przeprojektowanie głowicy rozjazdowej, ale jak się powiedziało „a", to trzeba było powiedzieć „b". Tym bardziej, że pracowaliśmy w jednym konsorcjum. Oczywiście po wykonaniu projektu należało jeszcze poprzesuwać tory, a to wymagało już dużo większej pracy zespołu obsługującego podbijarkę do rozjazdów, tzw. PLM.

Egipski inżynier był mi bardzo wdzięczny za uratowanie mu skóry. Później wielokrotnie powtarzał, że jestem jego przyjacielem oraz że zawsze mogę liczyć na jego pomoc.

Bardzo ciekawie wyglądała budowa peronów, w szczególności proces betonowania murków od strony torowiska. Mur o szerokości około jednego metra, wysokości półtora metra i długości trzystu metrów, betonowano bez użycia maszyn. Nie było betoniarek, nie było transporterów. Wszystko wykonywano siłą rąk ludzi.

A samo przygotowanie betonu zasługuje na poświęcenie większej uwagi. Na niewielkim placu usypywano duży stożek piachu, do którego w trakcie usypy-

wania dodawano cementu, zachowując wymagane normą proporcje. Następnie jeden z robotników podchodził do stożka z łopatą sztychówką. Do łopaty na dole styliska przywiązana była długa, parciana lina. Trzech lub czterech robotników trzymało koniec liny w rękach. Stojący na kupie piachu wbijał łopatę w wierzchołek stożka, a pozostali ciągnąc linę, przeorywali piach z cementem, mieszając je. Robotnik ponownie wbijał łopatę w piach w innym miejscu i kierując nią, dbał aby piach dobrze był wymieszany z cementem. Następny robotnik polewał wodą mieszankę , tak aby uzyskać prawidłową konsystencję betonu. Po kilkunastu minutach zaprawa betonowa była gotowa.

Następowała faza betonowania. Młode kobiety, a raczej dziewczyny przenosiły na głowach całą zaprawę w odpowiednie miejsce. Przy gotowej mieszance betonowej ustawiał się robotnik z szuflą do jej nakładania. Dziewczyny na głowy zakładały okrągłe podkładki zrobione z materiału zwiniętego w wałek. Takie wałki pomagały w utrzymaniu w równowadze ładunku położonego na głowie. Zaprawę przenoszono w aluminiowych miskach. Kobiety kolejno podchodziły do robotnika nakładającego beton. Pierwszą łopatę zaprawy robotnik nakładał do miski trzymanej na ramieniu. Potem dziewczyna przenosiła miskę na głowę i lekko pochylając się umożliwiała nałożenie drugiej i trzeciej łopaty zaprawy. Beton z miski już wystawał ponad nią. W tym momencie dziewczyna prostowała się, poprawiała miskę na głowie, tak aby równomiernie rozłożyły się siły nacisku. Miska opierała się na wałku, nie dotykając dnem do głowy. Następnie pracownica po desce wchodziła na peron i dalej do miejsca, gdzie wylewała beton z miski. Wracała po nową porcję inną trasą, tak by nie przeszkadzać innym kobietom niosącym beton. Wędrówka z miskami na głowie trwała aż do przeniesienia całego przygotowanego betonu. Był to taki żywy taśmociąg. W międzyczasie robotnicy w innym miejscu przygotowywali nową porcję mieszanki.

Dziewczyny nie zapominały przy tej ciężkiej pracy o tym, że są kobietami. Widząc młodych obcokrajowców, uśmiechały się zalotnie i chodziły cały czas pięknie wyprostowane. Noszenie ciężaru na głowie wymuszało na nich trzymanie prostej postawy. Kobiety, nosząc te ciężary, nabierały dużej siły mięśni. Widziałem kiedyś, jak młody robotnik egipski, przekomarzając się z jedną z dziewcząt, zaczął się z nią siłować. Próba sił trwała bardzo krótko. Chłopak nie wiadomo kiedy znalazł się na ziemi, ku wielkiej uciesze obserwujących ich robotników obu płci. Należy podkreślić, że w czasie przerw kobiety odpoczywały w oddzielnej grupie, nigdy razem z mężczyznami.

Patrząc na sposób tej pracy, można było się o wieki przenieść pamięcią wstecz. Jeszcze bardziej można było się cofnąć w czasie, obserwując załadunek barek pływających po Nilu i kanałach. Często do betonowania wskaźników braliśmy wodę z kanału. Wielokrotnie widziałem, jak wygląda załadowanie barki piachem lub kamieniami.

Cumująca przy nabrzeżu pusta barka miała burty wysoko wystające z wody. Wchodzono do barki po długiej, pochyłej desce przymocowanej do burty. Drugi koniec deski oparty był na brzegu kanału. Miał on możność przesuwania się po ziemi przy zmianie wysokości burty. Barka w miarę zapełniania jej np. kamieniami stawała się cięższa i zagłębiała się w wodzie.

Zgromadzony na nabrzeżu materiał robotnicy wnosili po desce na górę barki i tam, chodząc po specjalnie ułożonych deskach, wysypywali go w odpowiednim miejscu, dbając o równomierne obciążenie barki. Do załadunku zatrudniano mężczyzn. Robili to inaczej niż kobiety. Przede wszystkim nie nosili ciężarów na głowie.

Obok pryzmy kamieni lub piachu stał jeden lub dwóch robotników, którzy ładowali towar do specjalnych koszy, wykonanych z gumowych, szerokich pasów transmisyjnych. Do dna kosza przyszywano brzeg taśmy, tak aby powstał pojemnik z rozszerzoną górą w stosunku do dna. Do brzegu przyszywano dwoje uszu, aby można było łatwiej podnieść go na ramię. Ładowacze napełniali puste pojemniki piachem lub kamieniami. Robotnik, który wnosił towar na barkę, wspólnie z ładowaczem podnosił za uszy napełniony kosz i kładł go na ramieniu. Poprawiał ustawienie go i przytrzymywał ręką. Następnie wbiegał po desce na górę burty i tam dalej po rozłożonych deskach, szedł do miejsca, gdzie należało wysypać zawartość. Schodził na dół inną drogą, tak aby nie przeszkadzać wchodzącym. Zostawiał pusty kosz do ładowania, a sam brał już inny, przygotowany do transportu i wbiegał z nim na górę.

Robotnicy nosili płócienne koszule z kamizelkami na wierzchu oraz krótkie płócienne kalesony. Wszyscy chodzili boso. Na głowy nakładali kaptury zrobione ze zwykłych worków. Chroniły ich one przed wpadaniem za kołnierz piasku lub okruchów skalnych.

Pytałem Saada, dlaczego robotnicy nie noszą butów i wbiegają po desce, a nie wchodzą powoli. Saad wyjaśnił mi, że wbieganie po pochylonej desce jest łatwiejsze niż wchodzenie, a boso dlatego, że deskę lepiej czują i bezpieczniej się po niej chodzi. Upadek z deski na dno barki lub na kamienie mógł się fatalnie zakończyć. Saad podkreślił, że robotnicy ci dobrze zarabiają. Dzienny ich zarobek wynosił od ośmiu do dwunastu funtów. Było to trzy lub cztery razy więcej od tego, ile on sam zarabiał. Oczywiście pieniądze dostawali za wykonaną pracę, czyli za załadowanie całej barki.

Patrząc na ich ubiór, kaptury z worków, deski, po których wbiegano na barkę, sposób organizacji pracy, a także miejsce, gdzie to się działo, pomyślałem, że kilka tysięcy lat temu tu w Egipcie pracowano tak samo. W podobny sposób ładowano towary na barki pływające po Nilu. Tylko barki były już zbudowane z innego niż dawniej materiału.

Stacje kolejowe

Przebudowa stacji kolejowych wymagała innej organizacji pracy niż na szlaku. Tylko wymiana rozjazdów na torze szlakowym wymagała zamknięcia ruchu pociągów. Zamknięcie było dużo krótsze niż na szlaku. Po zerwaniu starego rozjazdu, układano nowy z niewielkimi odcinkami torów, aby ułożony rozjazd można było podbić na projektowaną wysokość. Istniejące stacje kolejowe posiadały od dwóch do kilku torów. Największa stacja posiadała 22 rozjazdy, a najmniejsza 6. Część torów na stacjach nie była remontowana od czasu wybudowania przez Anglików linii kolejowej w latach osiemdziesiątych dziewiętnastego wieku. Świadczyły o tym podkłady kolejowe i sposoby mocowania szyn do podkładów.

Niektóre metalowe podkłady były zbudowane z dwóch dużych półkul połączonych ze sobą płaskownikiem. Szyny, o innym kształcie niż obecnie, wchodziły w specjalne łoże wyprofilowane na tych półkulach. Przekrój szyn najbardziej różnił się od dzisiejszych w części stopki szyny. Znawcy zagadnień kolejowych twierdzili, że takie podkłady i szyny można jedynie spotkać w muzeum lub w opisach historii kolejnictwa.

Na bocznych torach, a szczególnie na torach zakończonych kozłem oporowym, na których praktycznie nie było ruchu, przy poruszeniu torów spotkano bardzo dużo owadów i stawonogów. Zdarzały się też skorpiony. Stworzenia te siedziały pod spróchniałymi drewnianymi podkładami. Przy przygotowywaniu do zerwania torów udało mi się schwytać niedużego białego skorpiona. Moi arabscy pracownicy mówili, że są to bardzo jadowite pajęczaki. Skorpion szybko zdechł. Prawdopodobnie został uszkodzony podczas prac przygotowawczych i dlatego dał się schwytać.

Na stacjach kolejowych toczyło się często życie, które nie miało z koleją nic wspólnego. Największa stacja Khatatba była wielkim placem targowym, gdzie sprzedawano nie tylko produkty rolne, ale też zabawki, bieliznę, ubrania i artykuły gospodarstwa domowego. Wózki, nieduże stragany, skrzynki, stoliki lub po prostu maty rozstawiano pomiędzy torami a nawet na szynach. Zastawiona była cała centralna część stacji. Gdy nadjeżdżał pociąg, usuwano z torów część straganów, ale tylko na tyle, ile trzeba było zrobić mu miejsca na przejazd, czyli niewiele poza skrajnię toru. Po przejeździe pociągu wszystko wracało na swoje miejsce. Tory stacyjne nie przypominały naszych torów. Nie było widać podkładów z powodu zasypania ich przez ogromną ilość odpadków i piachu. Z ziemi wystawały same szyny. Ponieważ był to jedyny duży teren w centrum miasta, nic dziwnego, że miejscowa ludność urządziła sobie na stacji plac targowy. Nikt nigdy tego miejsca nie sprzątał. Odpadki roślinne bardzo szybko wysychały w upalnym słońcu i krusząc się, mieszały z piachem. Na wyschnięte odpadki przybywały nowe i tak cały czas rosła warstwa ubitych śmieci, zmieszanych

z piaszczystą ziemią. To, co nie zdążyło wyschnąć i zostało przykryte nową warstwą, fermentowało, wydzielając mdły zapach.

Każda stacja kolejowa miała swoje budynki stacyjne. Sercem stacji była nastawnia. To z niej kierowano ruchem pociągów. To tu za pomocą specjalnych urządzeń przestawiano rozjazdy tak, aby pociąg mógł wjechać na właściwy tor. Tu też opuszczano lub podnoszono semafory. Cały czas, od wybudowania linii, działał system bezpieczeństwa, który nie pozwalał na wjazd dwóch pociągów na ten sam szlak kolejowy. System ten polegał na tym, że maszynista wyjeżdżający ze stacji zabierał ze sobą klucz (nazywany też ze względu na wielkość i piękny kształt - berłem), który oddawał na stacji kolejowej, na którą wjechał. Bez klucza nie można było przełożyć rozjazdu, aby wpuścić nowy pociąg, jadący w przeciwnym kierunku, na zajęty szlak. Oczywiście, kiedy już taka możliwość nastała, inny maszynista jadący w kierunku przeciwnym zabierał ze sobą klucz, aby oddać go na stacji, z której go zabrano. System ten wprowadzili Anglicy i cały czas działał aż do naszego remontu. Oczywiście działały też telefony, które miały bezpośrednie połączenia ze stacjami sąsiednimi.

Równocześnie z naszymi działaniami trwały prace związane z przebudową budynków stacji kolejowych i peronów. Nowe budynki nastawni kolejowych, a w szczególności ich wyposażenie, wykonywali Niemcy. Całe sterowanie ruchem miało odbywać się w oparciu o nowoczesny system elektroniczny. Wszystkie rozjazdy i semafory miały być sterowane elektrycznie. Gotowe nastawnie wyglądały pięknie. Gorzej wyglądały po wprowadzeniu się do nich miejscowej obsługi. Zabierała ona ze sobą całe swoje dotychczasowe gospodarstwo. W pierwszej kolejności ustawiano elektryczną kuchenkę do gotowania herbaty i kawy. Miała ona spiralę, taką jak przed czterdziestu laty. Wnoszono też różnego rodzaju skrzynki, maty i naczynia. Często ustawiano cały ten majdan w pobliżu szafy mieszczącej sterowniki elektroniczne. Kuchenkę zazwyczaj stawiano na przyniesionych z budowy cegłach. Nie zmieniły się też obyczaje. Muzułmanie dalej przed modlitwą obmywali nogi, nie wychodząc z nastawni. Po prostu wystawiali za okno gołą nogę i polewali ją wodą, nie dbając o elewację, która po tym zabiegu dostawała kolorowych zacieków.

Rozjazdy i szyny kupowano w Korei w firmie Samsung. To ta sama firma, która produkuje sprzęt elektroniczny, telewizory, komputery i telefony komórkowe. W późniejszym okresie część szyn sprowadzono z Polski z Huty Katowice. Podkłady kolejowe początkowo kupowano tylko drewniane z bardzo twardego drewna afrykańskiego. Później sprowadzono też podkłady betonowe. Jedynie podkłady pod rozjazdami były wyłącznie drewniane. Renowacja linii kolejowej o długości 120 km stała się przedsięwzięciem bardzo dużym, wymagającym zgrania w odpowiednim czasie dostaw niezbędnych materiałów z różnych stron świata oraz wymiany torów i rozjazdów na nowe, przy jednoczesnym zapewnieniu ruchu pociągów. Wyłączenia z ruchu poszczególnych szlaków kolejowych trwały od dwóch do pięciu godzin w czasie najmniejszego zapotrzebowania na przewóz pasażerów. Najczęściej zaczynały się przed południem podczas największych upałów.

Rozdział III

CZAS PO PRACY

Nasze wyczyny sportowe

Bardzo ważnym zagadnieniem *„na kontrakcie”* było zapewnienie pracownikom odpowiednich warunków do pracy, mieszkania i wypoczynku. Stworzenie właściwego klimatu i dobrych warunków do uprawiania sportu oraz czynnego odpoczynku. Już w okresie przygotowywania prac urządziliśmy na terenie *campu* boisko do siatkówki, bardzo ładny krąg ogniskowy z ławkami zrobionymi ze starych podkładów, świetlicę z telewizorem i stołem do tenisa stołowego. Bardzo szybko, aby nie przeszkadzać oglądającym telewizję lub filmy, przenieśliśmy stół na plac przed budynkiem i zainstalowaliśmy odpowiednie oświetlenie, umożliwiające grę wieczorem. Boisko do siatkówki też udało nam się oświetlić. Utworzyła się grupa zapalonych graczy z różnymi umiejętnościami. Czołówkę stanowili: Irek Jesionek, Leszek Kaczorek, Zenek - operator dźwigu, Irek Bogucki oraz grupa początkujących: Jacek Zawiślak, nowy szef kontraktu Janusz Herszfeld, Kazik Piętka i ja. Prowadziliśmy zacięte rozgrywki. Często chcąc umożliwić grę wielu chętnym, urządzaliśmy coś w rodzaju turnieju deblowego. Pary dobieraliśmy tak, aby jeden zawodnik był dobry, a drugi słabszy. Ja najczęściej grałem w parze z Irkiem, który w kraju kiedyś trenował tenis stołowy w klubie sportowym. W jego więc interesie leżało szkolenie mnie przy każdej okazji. Po jakimś czasie nie zaliczałem się już do najsłabszych. Bardzo trudnym przeciwnikiem był leworęczny Leszek. Często nie potrafiłem odebrać jego podkręcanych zagrywek. Zresztą również gdy Irek serwował tzw. *top – spinem*, też miałem ogromne kłopoty z odbiorem serwisu. Pocieszałem się, że nie tylko ja. Wieczorna gra lub jej obserwowanie dawało zajęcie i pozwalało czynnie spędzać czas. Nikt z grających nie myślał o piciu alkoholu ani o nudzie.

Zresztą alkoholu na terenie *campu* nie było. To znaczy oficjalnie nie było. W Egipcie, jak w każdym kraju muzułmańskim, nie ma sklepów z alkoholem. Przywiezione z Polski zapasy nie wystarczały na długo, więc alkohol spożywaliśmy oszczędnie i z bardzo dużym umiarem.

Znaleźli się chętni do gry w piłkę siatkową. Kilka osób grało nieźle. Zaliczali się do nich Leszek, Irek Bogucki, Paweł, Rysiek. Zresztą sił w grze próbowali prawie wszyscy. Gdy brakowało zawodnika do kompletu, ja też wchodziłem na boisko.

Pewnego razu Ahmed zorganizował mecz z drużyną z Bedr. Przyjechali młodzi zawodnicy wysocy i wysportowani. Prezentowali się bardzo dobrze, grali nieźle. Mecz wygrali nasi goście. Widać było, że trenują razem od dłuższego czasu. Cie-

kawe było rozpoczęcie meczu, a właściwie zachowanie gości tuż przed meczem. Otóż ustalili najpierw strony świata, rozłożyli małe dywaniki na placu i rozpoczęli modły. Później zaczęli podbijać piłkę i byli gotowi do gry. To ustalanie stron świata miało na celu odnalezienie kierunku do Mekki. Wszyscy muzułmanie w czasie modlitwy zwracają się zawsze w stronę Mekki leżącej w Arabii Saudyjskiej. Kierunek do Mekki zaznaczony jest we wszystkich meczetach. Jest to wgłębienie w ścianie świątyni zwane *mihrab*, zwykle pięknie ozdobione.

Zajmowaliśmy się też sportem indywidualnym. Prócz tenisa stołowego i boiska do siatkówki przygotowaliśmy specjalne ławeczki do gimnastyki. Kilka osób trenowało też biegi. Jako jeden z pierwszych rozpoczął bieganie Andrzej Schab, który wraz z szefem kontraktu zajmował się kontaktami z Orascomem i Polimexem. Andrzej biegał po drodze szutrowej z *campu* w stronę miejscowości Bedr. Droga ta przebiegała wewnątrz sadów pomarańczy, mandarynek i mango. W części sadu uprawiano też palmy daktylowe. Droga z *campu* do końca sadu miała około trzech kilometrów długości. Andrzej pokonywał całą odległość w dwie strony, część trasy biegnąc i mniejszą idąc. Ja przyłączyłem się do biegów, ale biegałem swoim tempem. Zmniejszyłem trasę do dwóch kilometrów w jedną stronę. Ponieważ wzdłuż drogi przebiegała linia elektryczna, zdecydowałem, że dwie odległości pomiędzy słupami będę biegł, a jedną szedł. Po kilku tygodniach, stopniowo zwiększając część trasy do biegnięcia, ustaliłem mój trening tak, że cztery odległości biegłem, a jedną szedłem. Bez zmian pozostała ogólna długość tego marszobiegu – cztery kilometry. Wydawałoby się, że to niewiele. Ale proszę wziąć pod uwagę, że temperatury w tym czasie wahały się pomiędzy trzydzieści a czterdzieści stopni Celsjusza w cieniu. Trenowałem tylko po pracy, gdzie często w ekstremalnych warunkach pokonywałem duże odległości, wykonując pomiary. Zdarzały się takie dni, że przy pomiarach niwelety toru miałem do przejścia dwadzieścia kilometrów wzdłuż torów, nie licząc dreptania przy niwelatorze. Dodatkowe utrudnienia powodowała konieczność chodzenia po torach obsypanych tłuczniem.

Uprawianie sportu miało tę ogromną zaletę, że dużo łatwiej znosiłem upały i praktycznie nie chorowałem podczas mojego pobytu w Egipcie. A nie zaliczałem się do młodzieży, bo w kraju faraonów przebywałem pomiędzy 46 a 52 rokiem życia.

Wieczorami część kolegów trenowała gimnastykę siłową. Na specjalnie przygotowanych ławkach (wykonanych ze starych podkładów kolejowych) trenowaliśmy tzw. brzuszki. Mistrzem w podnoszeniu się z pozycji leżącej do siadu był Zbyszek Sztukiewicz. Nie pamiętam dokładnie, ile „brzuszków" wykonywał, ale dochodziło chyba do stu. Ja ze swoimi dziesięcioma „brzuszkami" trenowałem wtedy, gdy już wszyscy skończyli i poszli sobie. Pocieszałem się tym, że niewielu kolegów mogło przebiegnąć w upale tyle kilometrów, co ja.

Życie towarzyskie campu

Bardzo szybko stworzyła się zgrana grupa towarzyska, która w każdy czwartek spotykała się na kolacji. Do tej grupy należała część pracowników kierownictwa kontraktu oraz administracji, zwani przez robotników „pszennymi". Kolacje urządzaliśmy co tydzień w innym pokoju mieszkalnym. Później, gdy na budowie pracowało mniej osób, spotykaliśmy się w pokoju narad. Posiłki przygotowywaliśmy sami. Czasami pomagali nam kucharze w przyrządzeniu mięsa lub majonezu do jajek i sałatek. Często przyrządzaliśmy paprykarz. Głównym specjalistą od tej potrawy był Leszek. To on decydował, ile użyć papryki ostrej, a ile słodkiej, ile mięsa, konserwy czy też cebuli. Oczywiście pomagaliśmy mu, ale to on mieszał, doprawiał i decydował o smaku. Marian natomiast zajmował się przygotowywaniem odpowiedniego trunku ze spirytusu. Najczęściej wyciskał sok z grapefruitów i mieszał pół na pół, po czym odpowiednio schładzał. Wódkę czystą lub whisky piliśmy z dużą ilością lodu. Ponieważ najczęściej alkoholu brakowało, piliśmy go w niewielkich ilościach. Wypełnialiśmy szklaneczki lodem, dolewając niewielką ilość wódki lub whisky. Do klasyki przeszło powiedzenie Stefana Gila, jednego z szefów liniowych, który przy oszczędnym nalewaniu alkoholu do szklanki wypełnionej lodem, mawiał: *„przykryj k… mi ten lód"*.

Ja przyrządzałem deser. Melona pokrojonego na kawałki polewałem sokiem ze świeżych limonek i po ułożeniu na półmisku posypywałem cukrem. Następnie wstawiałem na co najmniej dwie godziny do lodówki. Pycha! Wspaniałe melony kupowaliśmy na targowiskach w sąsiednich miasteczkach. Były prosto z pola. Smakowały zupełnie inaczej niż te kupione w Polce. Miały mocny zapach i dojrzały miąższ. Podobnie smakowały arbuzy.

Podczas naszych spotkań zajmowaliśmy się opowiadaniem ciekawych anegdot, dowcipów i często śpiewaliśmy. Wśród nas byli koledzy uzdolnieni muzycznie. Leszek Kaczorek i Zbyszek Sztukiewicz grali na gitarze i ładnie śpiewali. Jurek Kacak grał na instrumentach klawiszowych i też miał dobry głos. Kupił sobie organy elektroniczne. Grał też na akordeonie. Pozostali tworzyli chór. Śpiewaliśmy wszyscy bez względu na umiejętności. Zresztą po kilku kolejkach fałsze nie były ważne. Najbardziej „zawziętym" śpiewakiem okazał się Irek Bogucki, który mówiąc bardzo oględnie, nie miał najlepszego głosu. Za to zawsze dążył do zorganizowania spotkania w czwartek wieczorem lub w zwykły dzień. Siadaliśmy często przy ognisku z piwem albo i bez, ale zawsze z muzyką i śpiewem. W czasie spotkań opowiadaliśmy dużo dowcipów. Koledzy, którzy często jeździli do centrali Polimexu, przywozili aktualne kawały polityczne, zasłyszane w ambasadzie polskiej. Wiele dowcipów powtarzało się, ale nam to nie przeszkadzało. Niektórzy koledzy tak często powtarzali swoje kawały, że czekaliśmy, kiedy ktoś zacznie opowiadać swój dowcip. Wcześniej robiliśmy zakłady, czy opowie znany dowcip i w której godzinie spotkania. Jeden z lekarzy, Alek o pseudonimie

„Struś", opowiadał ciągle ten sam dowcip: Wiejscy chłopcy namawiają Marysię, by poszła z nimi do lasu. Marysia odpowiada im, że nie pójdzie. Pójdź z nami. Nie pójdę, bo będziecie zaraz ode mnie coś chcieli. Pójdź, mówią, nic od ciebie nie będziemy chcieli. No to po co pójdę – odpowiada Marysia.

Inny lekarz, dr Wiraszka z Radomia, który studiował medycynę w Pradze, poprawiał nam wymowę w dowcipie o panu Hawranku. Umawialiśmy się wcześniej, kto dziś będzie ten kawał opowiadał, by lekarz nie zorientował się, że go podpuszczamy. Dowcip był następujący: Pan Hawranek był na plaży. W pewnym momencie wstał. Sąsiad, który na niego spojrzał powiedział: *„Pane Hawranek, wyszedl Panu kawalek"*. Pan Hawranek spojrzał, na swój strój i odpowiedział: *„to nie jest kawalek, to jest cali"*. W tym momencie zawsze wkraczał doktor, tłumacząc, że w języku czeskim nie ma słowa cali. Mówi się *„wszychni"*. Uwaga ta zawsze wywoływała salwę śmiechu i radości.

Przy ognisku na terenie campu, na gitarze gra Leszek.

Czasami udawało się nam zorganizować większe przyjęcie z udziałem gości z Polski lub z naszej ambasady z Kairu. Szef kontraktu Janusz Herszfeld zorganizował przyjęcie z udziałem ambasadora i jego małżonki. Z ambasadorem przybyli też radca handlowy, sekretarz PZPR przy ambasadzie, dyrektor delegatury „Lotu" w Kairze, szef biura Polimexu w Egipcie i kilka ważnych osób z ambasady.

Sekretarz partii wsławił się tym, że po wygraniu przez „Solidarność" wyborów w 1989r., po zakończeniu pracy w ambasadzie nie wrócił do kraju, ale wybrał wolność i wyjechał do Japonii.

Ambasador, który wcześniej był szefem protokołu dyplomatycznego w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, zademonstrował nam, jak należy zaplanować rozsadzenie gości. Kto gdzie ma swoje miejsce przy stole, w zależności od tego, kto jest gospodarzem przyjęcia, a kto głównym gościem. Jak rozsadzić gości i pracowników gospodarza w zależności od ważności stanowiska. Przyjęcie było bardzo udane i wesołe. Potworzyły się małe grupki zajęte różnymi rozmowami. Goście interesowali się naszą pracą, życiem w *campie*. My natomiast wypytywaliśmy gości o pracę w dyplomacji, o ciekawe spotkania i wydarzenia. Ambasador opowiadał bardzo dużo ciekawostek ze zdarzeń i spotkań dyplomatycznych. Między innymi pamiętam, że opowiadał o spotkaniu przywódcy PRL-u z ambasadorami akredytowanymi w Polsce. On, pełniący funkcję dyrektora protokołu dyplomatycznego, uczulał żonę naszego przywódcy, towarzyszącą mężowi w ceremonii, aby nie podawała ręki ambasadorowi Iranu, bo ten nie wita się z kobietami i przy wyciągnięciu przez nią ręki może dojść do niezręcznej sytuacji. Żona naszego przywódcy denerwowała się tym ciągłym przypominaniem i oświadczyła mu, że na pewno nie zawiedzie. Nadchodzi moment przywitania się z ambasadorem Iranu. Szef protokołu z naciskiem przedstawia: „ambasador Iranu". Żona szefa państwa oczywiście wyciąga rękę do powitania i w tym momencie przypomina sobie o ostrzeżeniu, więc rękę cofa. Tymczasem ambasador Iranu, wbrew swojemu zwyczajowi, postanawia przywitać się z kobietą i wyciągnął rękę. Widząc to nasza pierwsza dama ponownie wyciąga rękę do powitania, ale ambasador w tym momencie swoją już cofał. Po kilku próbach powitanie nastąpiło i ceremonia trwała dalej. Zaznaczyć należy, że spotkaniu temu towarzyszyły kamery telewizyjne, więc scena ta pokazywana była wielokrotnie w Polsce i na świecie. Oczywiście, żona naszego szefa państwa miała pretensje do dyrektora protokołu dyplomatycznego, że jej w porę nie uprzedził. Nasz gość skwitował to stwierdzeniem, że niewdzięczna jest rola szefa protokołu dyplomatycznego, odpowiedzialnego za całość ceremonii i za zachowanie wszystkich biorących w niej udział.

Natomiast Irek Jesionek natychmiast znalazł się obok dyrektora z LOT-u – wieloletniego kapitana, pilota samolotów pasażerskich i zaczął rozmawiać o samolotach i pilotażu. Sam Irek jest pilotem sportowym – to jego wielkie hobby. W trakcie rozmowy powiedział, że podczas jednego z lotów z Warszawy do Kairu spotkał znajomego pilota, kapitana samolotu, który zaprosił go do kokpitu. W tym momencie rozmowy przy stole z niezależnych powodów ucichły i słychać było pytanie kapitana: jak nazywał się ten znajomy pilot? Ja, uprzedzając Irka, odpowiedziałem głośno za niego: „ pilot automatyczny"! Takiego wybuchu śmiechu nie spodziewałem się. Śmiali się wszyscy, oprócz Irka, który obraził się na mnie. Ale na szczęście bardzo szybko mu to przeszło, no bo przecież był to największy wśród nas żartowniś. Natomiast kapitan po chwili przysiadł się do mnie z kieliszkiem w dłoni, aby uczcić dobry dowcip.

Zdarzały się też i ogólne spotkania wszystkich pracowników. Najbardziej utkwiła mi w pamięci wigilia świąt Bożego Narodzenia w 1987r. po częścio-

wej zmianie szefostwa kontraktu. Do Egiptu przyjechali Zbyszek Sztukiewicz - nowy szef robót liniowych i Andrzej Kopicki - szef przygotowania produkcji. Obaj posiadali duże doświadczenie inżynierskie w budowach obiektów liniowych. Zbyszek był w kraju dyrektorem departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Transportu, Andrzej natomiast pracował w Ministerstwie Transportu, zajmując się współpracą z odpowiednimi departamentami krajów zachodnich. Andrzej dodatkowo posiadał duże doświadczenie z pracy na „kontraktach" w Iraku, gdzie był szefem jednego z kontraktów. Obaj posługiwali się biegle językiem angielskim. Ale powróćmy do uroczystości wigilijnej. Stoły pięknie przygotowano, a na nich potrawy w miarę przypominające nasze tradycyjne. Kucharze stanęli na wysokości zadania. W rogu stołówki stanęła udekorowana choinka. Choinka i opłatek zostały przywiezione z Polski. Zaczynają się życzenia. Widać u niektórych łzy w oczach. Dla wielu jest to pierwsza wigilia poza krajem. Nastrój poważny i smutny. W tym momencie wkracza Zbyszek. Bierze gitarę i zaczyna śpiewać kolędę. Po chwili przyłączają się inni. Przynoszą akordeon, na którym kolędy wygrywa Zenek - operator spycharki. Wigilia zmienia charakter ze smutnej w radosną.

Moderiet El Tahrir – pierwsza wigilia w Egipcie.
Z aparatem fotograficznym Jurek Andrysiak, obok zadumany Irek Jesionek.

Zbyszek zaskoczył mnie bardzo swoją bezpośredniością i przywiązaniem do tradycji. On, dyrektor departamentu z ministerstwa, zajmujący bardzo wysokie stanowisko, okazał się bardzo przyjazny i koleżeński. W krótkim czasie obaj z Andrzejem stali się trzonem naszej grupy towarzyskiej.

Prócz naszej grupy powstawały też inne. Część osób była zapalonymi fanami filmów, przywożonych z Polski lub z egipskich wypożyczalni. Te z wypożyczal-

ni to były najczęściej filmy hinduskie, dotyczące sztuk walki w wersji angielskiej lub oryginalnej. Zdarzały się też filmy „dla dorosłych", przywiezione przez współpracujących z nami Niemców.

Część robotników wolne czwartkowe wieczory spędzała we własnym gronie przy alkoholu. Bardzo często głównym celem tych spotkań było oderwanie się od rzeczywistości, od tęsknoty, od trudnych warunków mieszkaniowych w *campie*, od szarości dnia codziennego. Zresztą po latach wydaje mi się, że wszyscy mieliśmy ten sam cel. Tylko nasze sposoby były różne. Ponieważ występowały kłopoty z kupnem jakiegokolwiek alkoholu, część naszych ludzi zaczęła produkować go sama. Szefostwo kontraktu zwalczało ten proceder, aby nie dopuścić do zbytniego rozpicia się pracowników. Kac mógł być bardzo niebezpieczny przy pracy dźwigami i wyspecjalizowanym sprzętem. Wiedzieliśmy, kto robi dobry bimber i nie handluje nim, ale ma go w niewielkich ilościach na własny użytek. Nie stwierdziliśmy handlu samogonem na terenie *campu*. Czasami korzystaliśmy również z bimbru, ale były to bardzo rzadkie przypadki. Zresztą odkryliśmy w Kairze sklepy, gdzie legalnie można było kupić alkohol miejscowy. Sztukę pędzenia wódki Egipcjan nauczyli chyba Rosjanie czasie budowy tamy Asuańskiej. Świadczyły o tym nazwy wódek. Jedna z nich nazywała się *Leningrad,* inna *Czerwona Gwiazda*. Wszystkie miejscowe alkohole miały jedną wspólną cechę, smakowały okropnie, tak więc nasz najgorszy bimber był o wiele lepszy.

W dużych miastach, jak Kair, Aleksandria, Asjut, Luksor można było wypić w pubach i dobrych hotelach piwo, a nawet drinka, w skład którego wchodziła whisky.

Piwo o nazwie Stella było dosyć dobre, pomimo że zawierało jedynie trzy procenty alkoholu. W niektórych restauracjach, jak np. Tikka w Aleksandrii, można było zamówić do obiadu wino. Miało ono dziwny posmak, ale dawało się wypić. W ostatnim okresie mojego pobytu w Egipcie wielokrotnie z Irkiem Jesionkiem jeździliśmy do Aleksandrii i jedliśmy obiad w tej restauracji. Zawsze zamawialiśmy do posiłku butelkę wytrawnego, białego wina. W restauracji z widokiem na zatokę i Cytadelę było bardzo przyjemnie. Tym bardziej, że towarzystwo w restauracji należało do elity towarzyskiej Aleksandrii. Przychodziły tu całe rodziny z dziećmi. Część gości, aby podkreślić swoje wykształcenie lub przynależność do wyższej klasy, rozmawiała z obsługą, a nawet ze sobą w języku angielskim.

Nasze życie w Moderiet El Tahrir nie składało się tylko z samej pracy i rozrywki. Były też zwykłe zajęcia, związane z odpoczynkiem, praniem, prasowaniem i pisaniem listów. Odbywały się też codzienne narady. Szef Janusz organizował je pod piękną palmą o godzinie 18°°. Narady najczęściej kończyły się po godzinie, ponieważ dłużej nie pozwalały nam wysiedzieć w pracy komary, które około dziewiętnastej wychodziły na żer. Na tych roboczych spotkaniach omawiano postępy w pracy oraz szczegółowo planowano zadanie na dzień następny.

Coś dla ciała – jedzenie

Rozpisałem się tak o sporcie i o spotkaniach towarzyskich, zapominając o kuchni. Otóż od początku zorganizowania pracy w Egipcie mieliśmy własną stołówkę. Szefowie kuchni doskonale radzili sobie z przygotowaniem posiłków. Warzywa i owoce nasi zaopatrzeniowcy kupowali w okolicznych miasteczkach i na bazarach. Wybór warzyw był wspaniały. Obsługa też. Wystarczyło wskazać co chcę kupić i ustalić cenę, a produkty natychmiast zanoszono do samochodu. Widziałem, jak całe worki cebuli kobiety brały na głowę i zanosiły do samochodu. Inne produkty, takie jak masło, białe długie bułki (podobne do naszych bułek wrocławskich), wędliny, konserwy, mleko w proszku, serki i inne kupowano w dużych sklepach w Kairze. Najczęściej w sklepie „*U Japońca*" na *Zamalku*, blisko naszej ambasady.

Rano w stołówce jedliśmy pierwsze śniadanie i przygotowywaliśmy sobie drugie do pracy. Najczęściej była to połowa długiej bułki z serem żółtym lub topionym. Z uwagi na wysokie temperatury, nie brałem ze sobą wędlin. Zawsze zabieraliśmy w teren wodę do picia. Po powrocie z pracy czekał na nas dobry obiad, zupa i drugie danie. Jedliśmy bardzo szybko, ponieważ w stołówce, pomimo klimatyzatorów, panowała duchota. Przez cały dzień budynek stołówki wystawiony był na bezpośrednie działanie słońca, więc czuliśmy się jak w piekarniku. Po obiedzie każdy z nas wyglądał jak po wyjściu z łaźni. Kolacje robiliśmy sobie sami. Najczęściej było to miejscowe pieczywo, kupowane w piekarni w Bedr. Jedliśmy je z serem lub jajkami. Spożywaliśmy też dużo owoców - cytrusy, melony, figi, daktyle. W dni wolne od pracy sami sobie robiliśmy śniadania. Najczęściej przygotowywaliśmy jajecznicę. Kazik potrawę tę nazywał jajownicą. Jajownica, dla dwóch osób, musiała być zrobiona z co najmniej piętnastu jaj. Na usprawiedliwienie naszych apetytów muszę wyjaśnić, że jajka były bardzo małe.

Dowiedziałem się kiedyś od Egipcjan, że w czasie ramadanu po całym dniu postu bardzo dobrym pożywieniem są daktyle zalane wrzącym mlekiem. Było to pożywienie łatwo przyswajalne, a więc dające natychmiastową energię. Po zalaniu daktyli wrzącym mlekiem i rozmieszaniu, powstawała bardzo słodka, smaczna i gęsta mieszanka. Często przyrządzałem sobie taką kolację. Mleko kupowaliśmy tylko w proszku w dużych metalowych puszkach.

Popularne pieczywo w kształcie placków kupowaliśmy bardzo tanio. Kosztowało jedynie pięć piastrów. Produkty do wypieku, np. mąkę razową dotowało państwo. Stąd ta niska i stała cena w całym Egipcie.

To popularne pieczywo w dialekcie egipskim języka arabskiego nazywa się „*eisz baladi*", co w ścisłym tłumaczeniu oznacza „chleb wiejski". Było ono ciemne, przypominało kolorem i smakiem nasz razowy. W miastach spotkaliśmy pieczywo białe „*eisz abiat*" (chleb biały). Oba rodzaje pieczywa wypiekano w piekarniach lub w specjalnych piecach budowanych z gliny w kształcie ściętego

stożka. Piece takie widzieliśmy w wioskach arabskich i małych miasteczkach. Pieczywo białe, z mąki nie dotowanej, kosztowało dziesięć razy drożej. Eisz baladi kształtem przypominało nasze berety na głowę. Po wyjęciu z pieca bochenek był wysoki i jeżeli ostygł nie zgnieciony, opadał, ale nie sklejała się góra ze spodem. Po przecięciu na pół powstawały dwie półkoliste kieszenie, do których można było wkładać wszelkie dodatki do chleba. Wielokrotnie widziałem na przedmieściach Kairu, jak kupujący gorące pieczywo rozkładał je na chodniku, aby spokojnie wystygło i nie skleiło się. Najczęściej do chleba wkładano *tałamyję* lub *ful*. Obie potrawy robiono z bobu. *Tałamyja* to kotleciki ze zmielonego z zieleniną bobu, smażone we wrzącym oleju. Były bardzo smaczne, szczególnie posypane grubą solą, zmieszaną z pieprzem i ostrą papryką. Natomiast drugą potrawę o nazwie *ful* otrzymywano przez bardzo długie gotowanie bobu (do czterech godzin)w specjalnych naczyniach z wąską szyją. Nasiona bobu rozgotowywały się i tworzyły gęstą, brązową papkę, którą doprawiano do smaku sosami z soi oraz ostrymi przyprawami. Obie potrawy były bardzo popularne i tanie. Razem z pieczywem stanowiły podstawowe wyżywienie ludności egipskiej.

Pamiętam scenę z filmu egipskiego, gdy dziesięcioletnia dziewczynka zapytała swoja mamę, co może zjeść. Mama odpowiedziała, że jest *tałamyja*. Dziewczynka na to z pretensją:–„*mami, kulu łached lium tałamyja łi tałamyja*", co oznaczało: „mamo, codziennie *tałamyja* i *tałamyja*".

Eisz baladi kupowaliśmy w różnych miejscach, a w terenie, często na bazarach, z wózka stojącego w miejscu, gdzie tłoczyło się najwięcej ludzi kupujących i sprzedających. Pamiętam, gdy w pobliżu stacji Etay El Baroud oczekiwaliśmy na zamknięcie toru dla ruchu. Leszek dowiedział się od zawiadowcy stacji, że mamy czekać jeszcze ponad godzinę. Zdecydowałem się pojechać na bazary, by kupić coś do zjedzenia. Wszyscy prosili mnie, aby kupić *eisz baladi*, *tałamyję* i *torszi*. Na bazarze zastałem bardzo dużo ludzi i osiołków ciągnących wózki. Z ziemi przy chodzeniu podrywał się kurz. W powietrzu roznosiły się zapachy ziół, owoców, woń palącego się oleju powstający przy przyrządzaniu potraw, takich jak *tałamyja*, bakłażany, *ful* czy makaron. Dodatkowo z wielu miejsc, gdzie stały konie i osiołki, dolatywał nieprzyjemny zapach zwierząt.

Bardzo szybko znalazłem sprzedawcę chleba. Miał cały wózek placków. Chlebki ułożone były warstwami. Aby zabezpieczyć je przed sklejaniem się, właściciel wózka, układając kolejną warstwę, posypał pieczywo dużą ilością mąki. Widząc kupującego obcokrajowca, Egipcjanin każdy chlebek otrzepywał z mąki o swoje spodnie, uderzając nim kilkakrotnie o udo. Był bardzo uprzejmy. Robił to w trosce o moje ubranie, abym nie pobrudził się mąką.

W niedalekiej odległości, kierując się węchem, odnalazłem miejsce, gdzie smażono *tałamyję*. Właściciel kuchenki, słysząc ile chcę kupić kotlecików, zrobił z największego kawałka gazety torebkę, w którą włożył gorącą potrawę a w maleńką tutkę nasypał garść soli zmieszanej z przyprawami. Obok kupiłem *torszi* w foliowych torebkach.

Torszi to marynowane warzywa. W skład marynaty wchodziły marchewki, małe ostre papryczki, oliwki, malutkie ogóreczki i coś w rodzaju rzepy, która była bardzo ostra. Wszystkie warzywa zmieniały trochę kolor, a biała rzepa była różowa, ponieważ do zalewy dosypywano specjalnej soli, która zmieniała jej kolor na różowy. Egipskie *torszi* można przyrównać do francuskich pikli.

Po powrocie opowiedziałem kolegom, z jakim poszanowaniem kupowałem „berety". Oczywiście nikomu to nie przeszkadzało i wszyscy z apetytem zjedliśmy to, co przywiozłem.

W miastach na ulicach można było kupić *szałermę*. Nazwę tę piszę fonetycznie, tak jak ja ją słyszałem. W tej chwili w Polsce potrawa ta nazywana jest bardzo różnie. Najczęściej kebab, kebap i szaorma. Moim zdaniem nie do zaakceptowania jest nazwa *„kebap,"* ponieważ arabowie nie wymawiają głoski „p". Dlatego angielską nazwę naszego kraju „Poland" arabowie wymawiają jako „Bolanda". Do naszego pracownika Pawła zwracali się „Bawuł." Koledzy mieli z tego powodu niezły ubaw z Pawła. Potrawa, o której piszę, to opiekane grzejnikami promieniującymi ciepło mięso baranie lub wołowe, nadziane na długi pręt. Warstwy mięsa ułożono w stożek. Mięso bez przerwy obracało się wokół osi pręta i z wierzchu opiekało. Obsługujący długim ostrym nożem ścinał upieczone mięso, które opadało na metalową blachę. Tam leżały podgrzane pomidory, które dodawano do mięsa i na blasze podgrzewano dalej. Gotowe mięso wkładano do bułek lub małych chlebków (pity) i dodawano sos o nazwie *tachina*, który robiono z wytłoków z ziaren sezamu, cytryny i innych dodatków. W zależności od dodatków i ilości użytej wody, sosy miały różny smak i gęstość. W smaku przypominały troszkę chałwę, ale słoną i ostrą. Wytłoki można było kupić w sklepach w litrowych puszkach konserwowych pod nazwą *tachina abiat*. *Szałerma* to potrawa dosyć droga, więc nie kupują jej ludzie najbiedniejsi.

Mieszkając w Kairze, gdy nie chciało mi się przygotowywać kolacji, kupowałem tuż obok domu, w którym mieszkałem na ulicy Brasil, dwie *szałermy* i to już wystarczało na wieczorny posiłek.

Natomiast nazwa kebab , a właściwie *kebab szisz* była zarezerwowana dla potrawy z mięsa baraniego lub wołowego. Kawałki mięsa nadziewano na długie szpilki i pieczono na ruszcie opalanym węglem drzewnym. Wielokrotnie byłem w niedużej restauracji w Port Saidzie, gdzie można było zjeść – moim zdaniem – najlepszy *kebab szisz*, jaki robiono w Egipcie. Kolorytu tej restauracji dodawało to, że właściciel restauracji mięso przygotowywał na oczach klientów. W pierwszej sali, w której prawie na całej długości krótszej ściany umieszczono ruszt, siedział przy stole starszy pan, który kroił mięso na kebaby. Z dużego pojemnika wyjmował mięso baranie i wykrawał z niego kawałki

bez błon i ścięgien. Rzucał je na tacę, tworząc sporą górkę mięsa. Mniejsze kawałki oraz niekształtne i te z resztkami błony wkładał do mniejszego pojemnika, natomiast błony i ścięgna oraz inne odpadki wrzucał do kolejnego.

Z tej góry mięsa leżącego na stole dwaj jego dorośli synowie kawałki nadziewali na szpilki i kładli na ruszt. Upieczone mięso podawano na dużych talerzach, na których wcześniej nasypano co najmniej centymetrowej grubości warstwę liści bazylii. Ahmed twierdził, że ziele dodane do mięsa doskonale poprawia trawienie. Początkowo chciałem zdejmować bazylię z mięsa, jako że nie była poddana obróbce cieplnej i pewnie została opłukana w niegotowanej wodzie. Ale bardzo szybko zrozumiałem, że nie ma to najmniejszego sensu, więc zjadłem wszystko łącznie z bazylią. Dodatkową atrakcję tej restauracji stanowiło zamówienie herbaty, bowiem przynoszono ją z maleńkiej herbaciarni mieszczącej się obok. Przy większych podmuchach wiatru całą restaurację spowijał dym z rusztu.

Rozdział IV

POBYT W KAIRZE

Renowacja kairskiego metra

Prace na głównym kontrakcie, z różnymi przerwami spowodowanymi brakiem materiałów (szyn i podkładów), trwały w zwolnionym tempie, gdy przyszła informacja, że część osób i sprzętu ma jechać do Kairu. Będziemy tam wymieniać tory kairskiego metra w jego północnej naziemnej części. Nasze konsorcjum podpisało umowę z Francuzami, którzy mieli kłopoty z dotrzymaniem terminu zakończenia remontu metra. My mieliśmy wymieniać szlaki kolejowe, a Francuzi tory i rozjazdy na stacjach.

Sprzęt do wymiany torów podzielono tak, aby prace mogły trwać równocześnie na głównym kontrakcie i w metrze.

Do Kairu wyjechała grupa, której przewodził Zbyszek Sztukiewicz. W jej skład weszli: Leszek, Kazik, Irek i ja. Kierownikiem odpowiedzialnym za zorganizowanie zaplecza socjalnego został Andrzej z Poznania, którego z powodu grubych szkieł okularów nazywaliśmy Musztardówą. Andrzej w Moderiet El Tahrir pozostawał w cieniu , w Kairze okazał się dobrym i bardzo zapobiegliwym organizatorem zaplecza socjalnego. Chwalony przez nas powtarzał często: dajcie mi ludzi, a zrobię wszystko.

Mieszkania mieliśmy wynajęte w południowej części Kairu, w dzielnicy Maadi. Była to dzielnica nowoczesna, z wieloma pięknymi budynkami.

Jadąc z centrum główną ulicą na południe wzdłuż Nilu, prawym jego brzegiem, dzielnica Maadi otwierała się około czterdziestopiętrowymi wieżowcami. Był to znak, że zbliża się ulica, w którą skręcaliśmy w lewo, aby dojechać do osiedla położonego na skraju pustyni.

Na naszym osiedlu mieszkali ludzie bogaci. Wszystkie budynki były strzeżone przez dozorców *(gefirów)*, którzy mieszkali w tzw. służbówkach. Na ulicach spotykało się wielu policjantów. Mieli oni określone miejsca dozorowania. Praktycznie nikt poza mieszkańcami i ich gośćmi nie mógł pojawić się na terenie osiedla się bez pytania, co tu robi.

Nasze mieszkania były pięknie urządzone i bardzo duże. Miały ponad dwieście metrów kwadratowych powierzchni. W tym kilka sypialni, duży pokój

dzienny, jadalnia, kuchnia i łazienki. Wszędzie miękkie fotele i kanapy. Porównując z *campem*, warunki mieszkaniowe mieliśmy luksusowe. Do tego ulice zadbane i czyste. W wielu miejscach rosły kwiaty oplatające murki i ściany oraz sporo drzew oliwnych i akacji.

Kair – spotkanie towarzyskie w mieszkaniu w dzielnicy Maadi z okazji odwiedzin żon.
Od lewej: Zbyszek, Gizela i Bogdan Twardowscy, autor, Basia, Kazik, Andrzej Mały i Andrzej Duży.

W kilku miejscach podziwiałem ogromne drzewa magnolii, które wyglądały przepięknie w czasie kwitnienia. Ogromne drzewa bez liści, pokryte dużymi liliowymi lub różowymi kwiatami pachniały odurzająco. Liście pokazywały się dopiero po opadnięciu kwiatów.

Nad naszym osiedlem przelatywały prawie wszystkie samoloty pasażerskie lądujące na lotnisku kairskim. Przelatywały dosyć wysoko, tak że nie przeszkadzały nam w niczym. Córka Bogusia, która przyjechała do mnie w odwiedziny, czekając na mój powrót z pracy, liczyła przed południem, co ile minut kolejny samolot podchodził do lądowania. Wynik jej obserwacji zaskoczył mnie bardzo. Samoloty przelatywały średnio co pięć minut. Proszę pamiętać, że było to w końcu lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku, a więc ponad dwadzieścia lat temu.

W dzielnicy tej zbudowano piękne hotele, kluby i restauracje. Pewnego dnia Zbyszek namówił mnie i Bogusię, abyśmy zjedli kolację w typowej arabskiej restauracji. Kelner bardzo uprzejmie przyjął zamówienie, ale gdy poprosiliśmy o *tachinę*, sos ze zmielonego ziarna sezamu, poinformował nas, że chwilowo w restauracji potrawy tej nie ma. Zbyszek wytłumaczył mu, że chcieliśmy Bogusi pokazać, jak smakuje *tachina* i że ona wkrótce wyjeżdża do Polski. Kelner po zastanowieniu się poprosił o chwilę cierpliwości i po kilku minutach *tachina* znalazła się na stole. Okazało się, że wysłał swojego pomocnika do innej restau-

racji, i problem został załatwiony, a Bogusia za oczekiwanie dostała w prezencie pięknie pachnący wianuszek z kwiatów jaśminu.

Remontowana przez nas linia metra kairskiego leżała w północnej części Kairu. Aby dostać się do miejsca pracy, musieliśmy przejechać przez cały Kair. Po przedostaniu się przez centrum, a właściwie obok centrum starego Kairu, pomiędzy wzgórzami Mokkatanu a Cytadelą, wzdłuż Miasta Zmarłych, dalej mijaliśmy centrum sportowe i pomnik Anwara Sadata. Prezydent Egiptu Sadat zginął w zamachu w 1981 r., stojąc na trybunie, skąd obserwował defiladę wojskową. Strzały padły ze strony defilujących. Tuż obok tego miejsca wybudowano pomnik w kształcie pękniętej piramidy, która symbolizuje pęknięte serce Sadata.

Kair, autor przed pomnikiem Anwara Sadata.

Przed pomnikiem zawsze stała warta wojskowa. Żołnierze pozwalali na robienie zdjęć, a nawet sami chętnie pozowali, jeśli ich grzecznie o to poproszono. Dalej dojeżdżaliśmy do trasy wiodącej w stronę lotniska i Suezu, po czym skręcaliśmy w lewo, wjeżdżając w piękną dzielnicę Heliopolis.

Centrum *Heliopolisu* zabudowano pięknymi budynkami w stylu kolonialnym. Tu stoi też jeden z przepięknych pałaców prezydenta Egiptu, otoczony ozdobnym murem z oryginalnymi bramami. Wspaniale wyglądał wieczorem, cały oświetlony reflektorami, które wydobywały i podkreślały szczegóły architektury i zdobiących ornamentów. Rezydencja ma kolor jasnego piaskowca. Oczywiście dookoła pałacu umieszczono posterunki wojskowe.

Po minięciu *Heliopolisu* dojeżdżaliśmy do linii metra i dalej wzdłuż torów do poszczególnych stacji kolejowych. Ale im dalej od centrum, tym dzielnice były coraz biedniejsze.

Niektóre stacje metra miały bardzo ładne nazwy, np. były to: *El Hammamat*, co oznaczało Łaźnie, *Hadajek El Zeitun* – Gaje Oliwne, *Ain Shamsh* – Oko Słońca. Przy jednej z nich *(Ain Shamsh)* urządziliśmy swoją bazę sprzętową. Oczywiście miejsce zostało wybrane przez współpracujących z nami Egipcjan.

W pobliżu naszej bazy mieściła się jednostka wojskowa. Kilka razy w oczekiwaniu na rozpoczęcie pracy obserwowałem życie żołnierzy. Pamiętam, jak pewnego dnia odbywały się ćwiczenia rezerwy. Na ogromnym dziedzińcu ponad pół tysiąca żołnierzy stało w dziesięcioszeregu, a przed nimi w odległości około czterdziestu metrów oficer, który głośno coś do nich mówił. W pewnym momencie na rozkaz oficera z czwartego szeregu wystąpił żołnierz i zatrzymał się trzy kroki przed nim. Oficer kazał mu podejść bliżej i stanąć na baczność. Po czym uderzył żołnierza kilka razy w twarz i dał rozkaz powrotu do szeregu. Ukarany żołnierz bez słowa rozkaz wykonał. Na całym placu zaległa taka cisza, że z odległości około stu pięćdziesięciu metrów słychać było kroki wracającego żołnierza. Przemówienie trwało dalej. Nie podniósł się głos sprzeciwu lub oburzenia. Pytałem później Egipcjan, czy wolno stosować takie cielesne kary. Odpowiedzieli mi, że taki jest zwyczaj. Kary fizyczne stosują nie tylko wojskowi, ale też policjanci i różnego rodzaju funkcyjni, np. celnicy.

Przygotowanie bazy sprzętowej zostało zakończone. Pozostało tylko sprowadzić nasz pociąg z dźwigami i koparkami z Moderiet El Tahrir. Cały przejazd nadzorował Leszek. Czekamy na stacji Ain Shamsh. Mamy informację, że już wyjechał z ostatniej stacji i za kilka minut będzie na miejscu. Jedzie, już widać cały skład pociągu. Nikt z nas nie spodziewał się takiego widoku. Otóż na wszystkich wagonach, na maszynach, gdziekolwiek było trochę wolnego miejsca, gdzie dało się usiąść lub stanąć, znajdowali się pasażerowie na gapę. Z przodu stał Leszek - przystojny, wysoki, opalony blondyn z rozwianymi włosami, niecierpliwie rozglądający się, by nikt nie spadł z wagonu. Po zatrzymaniu się pociągu był najwyraźniej zadowolony ze szczęśliwie zakończonej podróży. Pasażerowie po zorientowaniu się, że pociąg dalej nie pojedzie, natychmiast ulotnili się. Leszku, skąd miałeś tylu pomocników, ktoś dowcipnie zapytał. On wyjaśnił, że na każdej stacji, przez którą przejeżdżał pociąg, musiał zatrzymać się. Na peronach czekało dużo ludzi, którzy skorzystali z okazji, by dostać się do domu lub do pracy. Ta linia metra, a właściwie kolej podmiejska zawsze była zatłoczona. Z powodu przejazdu naszego pociągu nie jechały planowane składy osobowe, więc pasażerowie radzili sobie jak mogli i dlatego wsiadali na wagony ze sprzętem.

Leszek opowiadał, którą trasą jechał. Ze stacji Kair Główny jechał bocznym torem, który w znacznej części omijał tereny zabudowane i przechodził przez ogromne wysypisko śmieci. Kilka dni później jechałem tą samą trasą na podbijarce torów. Widok był zaskakujący. Na wysypisku śmieci mieszkała masa ludzi. Z odpadków dykty, kawałków blachy i plastiku mieli pobudowane budy, które pełniły funkcję domów. Na wierzch narzucono różne szmaty, a w otworach drzwiowych wisiały płachty, zastępując drzwi. Gdy podjeżdżały samochody z nowymi śmieciami, z tych zamaskowanych domów - szałasów wychodzili ludzie i natychmiast przeprowadzali selekcję śmieci, wybierając to, co przedstawiało jakąkolwiek wartość. Wśród dorosłych pracowały też dzieci. Do tego dochodził jeszcze nieznośny, zgniły zapach odpadków. To też był Kair! Tylko jakże inny od tego, gdzie mieszkałem i od tego, który zwiedzałem.

Warunki pracy w Kairze

Linię metra w części naziemnej oddzielono od miasta wysokim betonowym płotem. Jedynie tylko na przejazdach drogowych nie było ogrodzenia. Na torach leżały różnego rodzaju śmieci i odpady. Najgorzej było w miejscach, gdzie występowały duże skupiska bloków mieszkalnych, a brak było budynków użyteczności publicznej. Pomimo wysokiego ogrodzenia mieszkańcy z sąsiadujących z koleją osiedli wyrzucali wszystko na teren kolejowy. Najczęściej wykuwali w betonowym ogrodzeniu dziury, przez które można było wejść na tory. Wokół tych dziur leżały góry śmieci. Opisuję to, ponieważ wyrzucone resztki fermentowały i przy zrywaniu starych torów wyzwalał się obrzydliwy zapach tak mocny, że mógłby powalić słonia.

Wymianę torów robiliśmy tylko w nocy. Rano o godzinie piątej zaczynał się ruch pociągów. Projekt techniczny renowacji wykonała francuska firma Sofretou. Układ torowy zaprojektowano tak, żeby tory były dostosowane do dużych prędkości. Wymagało to dokładnego położenia torów zgodnie z projektem. Wszystkie główne punkty toru oraz hektometry miały określone współrzędne w układzie lokalnym metra. Dopuszczalna odchyłka liniowa położenia osi toru wynosiła ±20 mm. Po kilku dniach pracy nocnej, zaszła konieczność przygotowywania danych do wymiany torów i jednocześnie danych do podbijania już wymienionych, nowych torów. Początkowo robiliśmy to w duecie, tj. Kazik i ja, ale po wyjeździe Kazika do kraju, zostałem sam.

Kazik w maju zaczął bardzo narzekać na upały, a trzeba obiektywnie przyznać, że zaczęły się gorąca bardzo dotkliwe. W dzień temperatury przekraczały 40°C. W nocy było trochę chłodniej, ale za to bardzo duszno. Z uwagi na komary, pracując w nocy ubierałem się zawsze w grubą koszulę z długimi rękawami. Kazik swoim narzekaniem doprowadził do tego, że na początku czerwca udało mu się rozwiązać umowę o pracę i wyjechał do kraju, zapowiadając, że więcej tu nie wróci. Z Polski przysłał nam widokówkę z pozdrowieniami i z dopiskiem: „Panowie, w Polsce pogoda jest taka, o jakiej marzyłem - zimno i leje". Czytając te słowa, aż nam się wierzyć nie chciało, że taka pogoda może być. Tu w Kairze od początku marca temperatury sięgały powyżej 30°C, w maju powyżej 40°. Do tego ani jednej chmurki na niebie. W mieście, a w szczególności na linii metra pomiędzy murami brakowało jakiegokolwiek przewiewu. Powietrze stało nieruchomo.

Codziennie rano z trzyosobowym zespołem wyruszałem z Maadi na drugi koniec Kairu. Trasa dojazdowa prowadziła pomiędzy wzgórzami Mokkatanu a Cytadelą, ulicą Salah Salem wzdłuż Miasta Umarłych, następnie obok pomnika Sadata do Heliopolisu i dalej do El Matarija. Przy sprzyjającym ruchu, to jest przy braku korków, przejazd trwał około godziny.

Przygotowanie do pracy, w czasie zamknięcia ruchu, polegało na wyznaczeniu osi nowo położonego toru i napisaniu na podkładach liczb, o ile milimetrów i w którą stronę należy w danym miejscu przesunąć tor oraz o ile milimetrów podnieść. Zaznaczaliśmy też główne punkty łuków, aby obsługa podbijarki mogła wprowadzić przechyłkę. Natomiast na starych torach zaznaczaliśmy koniec planowanej wymiany na nocne zamknięcie torów. W miarę postępu wymiany torów zwiększała się też ilość prac przygotowawczych, ponieważ tory były podbijane co najmniej pięciokrotnie, a przed każdym podbiciem należało wykonać nowe pomiary.

Prace przygotowawcze, czyli pomiary geodezyjne wykonywaliśmy w dzień w czasie ruchu pociągów. Było to bardzo duże utrudnienie, ale przy zachowaniu dużej ostrożności i wielokrotnym przerywaniu pomiarów zawsze przygotowywaliśmy odpowiedni odcinek toru do pracy w nocy.

Tory metra kairskiego. Przerwa w pracy z powodu przejazdu pociągu.
Na zdjęciu autor z córką Bogusią, która chciała zobaczyć, jak wygląda nasza praca.

Praca w dzień w upale i w pełnym słońcu była bardzo wyczerpująca. Powodowała szybkie odwodnienie organizmu i mogła doprowadzić do udaru cieplnego. Pamiętam jeden taki przypadek, gdy wytyczaliśmy długi odcinek prostej osi toru i wszystkie elementy łuku. Stałem cały czas w słońcu. W pewnym momencie przed oczyma zaczęły mi latać ciemne plamy. Zorientowałem się, że to początek udaru cieplnego. Zawołałem współpracowników i poprosiłem, aby z samochodu przynieśli mi wody. Natychmiast schowałem się do cienia i usiadłem. Po wypiciu kilku szklanek zimnej wody i odczekaniu kilkunastu minut, zacząłem się pocić. Był to pierwszy objaw powrotu do normy. Wcześniej, pomimo

gorąca miałem suchą skórę. Zarządziłem zakończenie prac i zebranie sprzętu do samochodu. Po godzinie, gdy wszelkie objawy przegrzania ustąpiły, wróciliśmy na Maadi. Oczywiście sam prowadziłem samochód, bo byłem w tym zespole jedynym, który nie bał się jeździć po ulicach Kairu. Od tej pory zabieraliśmy dużo więcej zimnej wody i robiliśmy częstsze przerwy w pracy, uciekając do cienia.

Podczas pracy w Kairze spotykało nas dużo zabawnych przygód. Oczywiście wśród przechodniów zawsze wywoływaliśmy zainteresowanie, które często przeradzało się w natarczywą ciekawość. Czasami jednak było zabawnie i śmiesznie.

Poranek. Stoję przy instrumencie na przejeździe kolejowym. Przez tory przechodzi bardzo dużo ludzi. Wszyscy śpieszą się do pracy lub szkoły.

W pewnym momencie słyszę głos dziewczynki: *mami szuf, hałaga* (mamo popatrz, obcy). Obok mnie przechodzi dziesięcioletnia dziewczynka, ubrana w mundurek szkolny, i ciągnąc matkę wskazuje na mnie, ucieszona, że zobaczyła obcokrajowca. Niewiele namyślając się powiedziałem: *aiło, hałaga, sabach el hier* (tak obcokrajowiec, dzień dobry). Na to dziewczynka niezrażona: *mami hoła kelam bel arabi* (mamo, on mówi po arabsku). Dziewczynka była najwyraźniej ucieszona spotkaniem i odchodząc, długo jeszcze kiwała rączką na pożegnanie.

Z równym zainteresowaniem obserwowaliśmy zachowanie podróżnych i pracowników kolei. Niektóre spostrzeżenia były zaskakujące i nie mieściły się w naszym rozumieniu świata.

Czekając aż pociąg przejedzie, staliśmy na peronie metra na stacji Ain Shamsh. Pasażerowie wysiadają z wagonów. Między innymi wysiada z przepełnionego pociągu dosyć młoda kobieta. W rozsuwanych drzwiach stoją mężczyźni w średnim wieku. Kobieta, szarpiąc się, wyskakuje z pociągu i zdenerwowana wykrzykuje w stronę śmiejącego się Egipcjanina: *enta ibn kelb, kelb!* (ty synu psa, psie!). Mężczyźni nie reagują, chociaż śmiech milknie. Ludzie zatrzymują się, patrząc, co się stało. Pociąg odjeżdża, kobieta pluje w stronę odjeżdżających.

Prawdopodobnie przy wysiadaniu kobiety z pociągu, mężczyźni korzystając z tłoku zaczęli ją molestować. Jej reakcja była bardzo ostra. Jak dowiedziałem się, nazwanie kogoś synem psa to ogromna obelga. Psy w krajach muzułmańskich są w niełasce od momentu, kiedy pies ugryzł w rękę Mahometa, gdy ten chciał go pogłaskać.

O takim przekleństwie, mającym bardzo negatywny wydźwięk, można przeczytać w trylogii Henryka Sienkiewicza. Tam chan Tatarów wykrzykiwał do niewiernego lub do poddanego: „milcz psi synu".

Będąc później w Kairze, dowiedziałem się od Ezata, mojego egipskiego współpracownika, że w centrum dzielnicy El Muski, na jej głównym placu młody Egipcjanin w przepełnionym autobusie przy wysiadaniu zgwałcił młodą dziewczynę. Wszystkie gazety o tym pisały na pierwszej stronie i oczywiście dzienniki telewizyjne zaczynały się od tej sprawy. Okazało się, że ten młody chłopak kilka

dni wcześniej został wyrzucony z pracy przez ojca dziewczyny i wszyscy twierdzili, że to miała być jego zemsta.

W gazetach ukazywały się fotografie przerażonego młodego chłopaka. Wszyscy domagali się kary śmierci. Głos zabrał też przywódca religijny, który w wywiadzie telewizyjnym zażądał ukarania go śmiercią w miejscu popełnienia przestępstwa. Nie wiem, jak zakończyła się ta sprawa, ale wzbudziła wiele moich wątpliwości. Przede wszystkim sam gwałt przy wysiadaniu z zatłoczonego autobusu wydał mi się mocno naciągany. Być może już samo dotknięcie kobiety było takim czynem. Po drugie – zacząłem wątpić w sprawiedliwość sądu, który miał wydać sprawiedliwy wyrok, będąc pod ogromną presją opinii publicznej i duchowieństwa.

Stary Kair

Linia metra kairskiego miała tylko cztery stacje kolejowe pod ziemią. Jedna z nich jest na słynnym placu Tahrir. Dla turystów bardzo ważna jest stacja o nazwie Mari Giris (św. Jerzy), położona w Starym Kairze. Jest tu muzeum koptyjskie i wiele kościołów z początków chrześcijaństwa. Przewodnicy opowiadają, że w miejscu, gdzie stoi kościół Abu Serga (św. Seregiusza), podczas wędrówki po Egipcie schroniła się Święta Rodzina.

Chodząc po wąskich uliczkach miasta, można obejrzeć kościół św. Barbary oraz kościół Zawieszony, do którego wchodzi się po wysokich schodach. Kościół Zawieszony, wciśnięty pomiędzy budynki, został wybudowany na resztkach starej (sprzed naszej ery) fortyfikacji Babylonu i stąd jego wysokie położenie. Obok jest grecki, ortodoksyjny kościół św. Jerzego. Na zewnętrznej ścianie kościoła umieszczono płaskorzeźbę wykonaną z białego alabastru, przedstawiającą św. Jerzego na koniu i przebijającego włócznią smoka. Wszystkich moich znajomych i gości, których oprowadzałem po Starym Kairze, prowadziłem do tego kościoła, aby pokazać, jak ważnym świętym jest mój patron.

W pobliżu znajdują się resztki starej rzymskiej fortecy Babylonu. Kilka uliczek dalej stoi synagoga, którą obowiązkowo należy zwiedzić.

Dla turystów w tym kompleksie wybudowano duży sklep z pamiątkami, w którym można kupić przepiękne rzeźby w kości słoniowej, wyroby ze złota i srebra oraz naczynia z mosiądzu. Szkoda tylko, że pamiątki są bardzo drogie, a wyrobów z kości słoniowej nie można z Egiptu wywozić.

Pewnego dnia, czekając na znajomych, którzy utknęli w sklepie z pamiątkami, obserwowałem robotników egipskich pracujących na terenie stacji Mari Giris. Robotnicy wbijali kafarem w ziemię pal. Kafar, a w rzeczywistości urządzenie do wbijania, składało się z drewnianego stojaka z obracającym się wokół własnej osi drewnianym walcem, na który nakręcono długą, parcianą linę. Do końca

liny przyczepiona była baba (ciężki metalowy walec). Urządzenie ustawiono tak, że po podciągnięciu ciężaru do góry i puszczeniu liny baba opadała w dół, uderzając w pal. Samo urządzenie było wiekowe, ale najbardziej podobał mi się sposób pracy. Kilku robotników trzymało linę w rękach. Jeden stał obok i obserwując urządzenie, dyrygował pracą. Dyrygent wypowiadał kilka słów i w tym momencie robotnicy podciągali ciężar w górę. Wypowiadali przy tym jakieś słowa i po zakończeniu frazy zwalniali uchwyt, a ciężar opadał, uderzając głucho w pal. Dyrygujący znów wypowiadał te same słowa i czynność powtarzała się. Lina cały czas pozostawała w ich rękach. Słowa wypowiadane przez kierującego pracą i robotników w tym samym rytmie brzmiały jak pieśń, jak rytmiczna melodia albo modlitwa, a każda fraza kończyła się uderzeniem, które następowało w jednakowych odstępach.

Robotnicy byli boso, w białych, długich do połowy łydek kalesonach, w jasnych koszulach wypuszczonych na wierzch, na nich nałożone kamizelki. Na głowach mieli turbany zawiązane z dużych chust.

Obserwując ich pracę, ubiór oraz melodyjne skandowanie, przeniosłem się co najmniej dwa tysiące lat wstecz. Miałem wrażenie, że życie zatrzymało się w starożytności, że nie ma zatłoczonego Kairu, że nie ma pociągów, samochodów i zgiełku. Jest tylko melodyjne skandowanie i bardzo prosta praca, wykonywana bez pośpiechu, tak jak to robiono wiele wieków temu.

Było gorąco, spokojnie i bardzo miło.

Miasto Zmarłych

Wspomniałem, że po drodze do pracy, przejeżdżaliśmy obok Miasta Zmarłych. Jadąc z Maadi, droga kilka razy przecinała teren cmentarza. Dzielnica ta była ogromnym, starym cmentarzem, zamieszkanym przez ludzi. Ciągnęła się na bardzo długiej przestrzeni, myślę, że co najmniej na długości dwudziestu kilometrów. Ale były to dwa cmentarze. Północny, położony na północ od Cytadeli i południowy, większy, leżący na południe od niej.

Na cmentarzach tych zbudowano podziemne, wielopiętrowe grobowce z jedną kondygnacją naziemną. Części naziemne przypominały niewielkie domy ozdobione typowymi, arabskimi wzorami i ornamentami. Gdzieniegdzie stały większe mauzolea poświęcone ważnym zmarłym osobistościom. Przy mauzoleach umieszczono minarety. Przez cmentarz prowadziły asfaltowe drogi. Były tam sklepy, posterunki policji i meczety. Wszystkie budowle wykonano z piaskowca pozyskanego z pobliskich kamieniołomów na wzgórzach Mokkatanu. Te domy posiadały jedną charakterystyczną cechę – nie miały dachów.

We wschodniej części południowego cmentarza, na jego obrzeżach, widziałem, jak budują nowe grobowce. W części naziemnej stawiano niewysokie ściany z ozdobnymi zakończeniami, przypominające korony. Domki te przylegały do siebie, przypominając zabudowę szeregową. Oczywiście nie miały dachów i sklepień.

W tych podziemnych grobowcach zamienionych na mieszkania latem panował miły chłód, a w porze deszczowej, czyli zimą, było ciepło.

Na obu cmentarzach mieszkało około półtora miliona ludzi. Obecne źródła podają, że żyje tam nawet dwa do trzech milionów tak zwanych nowych kairczyków. Brakuje infrastruktury, jaka występuje na terenach mieszkaniowych. Nie ma prądu, wody i kanalizacji. Niektóre rodziny mieszkają tam od kilku pokoleń. Mają urządzone w starych, pięknych grobowcach wielopoziomowe, ładne mieszkania z dywanami i meblami. Widać było anteny telewizyjne. Przed wieloma grobowcami stały samochody.

Mohandys Said mówił, że mieszkało tam wielu chrześcijan, koptów, którzy schronili się przed prześladowaniami muzułmańskimi. Niektórzy zostali do dziś, nawet pomimo finansowego dobrobytu.

Oprócz koptów mieszkała też ogromna liczba biedoty. Byli to przybysze spoza Kairu, którzy tu znaleźli schronienie. Oczywiście, szukali lepszego życia i traktowali to miejsce jako przejściowe.

Pomimo ostrzeżeń, aby nie jeździć po Mieście Zmarłych, wybrałem się zobaczyć, jak wygląda ono od środka. Nie pamiętam już, czy jechałem ze Zbyszkiem, czy też Leszkiem, ale pamiętam, że przejechaliśmy przez środek całej południowej części Miasta Zmarłych. Jechaliśmy wolno uliczką, na której toczyło się normalne życie. Ruch samochodów niewielki. Jezdnia pokryta asfaltem, ale nie widziałem nigdzie chodników. W wielu miejscach stały stragany z żywnością i innymi dobrami. Wszędzie rzucały się w oczy reklamy napojów i różnych towarów, a nawet plakaty o wydarzeniach kulturalnych. Niewielu przechodniów, ale przy grobowcach widziałem sporo ludzi i dużo bawiących się dzieci. Uprzedzają, że jadą obcy. Coraz więcej osób wychodzi przed swoje domy, aby na nas popatrzeć.

Dojeżdżamy chyba do końca, bo zaczyna się wzgórze i na nim trwają prace kamieniarskie. Mali, najwyżej dwunastoletni chłopcy, siedząc w kucki, rozłupują kamienie na drobną kostkę. Duże kamienie o średnicy około dwudziestu centymetrów rozłupują młotkiem na małe, pięciocentymetrowe kawałki. Przed każdym z nich leżała już spora pryzma gotowego tłucznia. Dorośli dostarczają małym pracownikom surowiec.

Wróciliśmy tą samą drogą, ponieważ baliśmy się pobłądzić.

Wielokrotnie przejeżdżaliśmy przez Miasto Zmarłych, oczywiście głównymi trasami. Jadąc z campu do Cytadeli, przecinaliśmy cmentarz, aby dostać się na główną drogę wiodącą na wzgórze Cytadeli. Przejazd przez cmentarz był krótki,

nie dłuższy niż pięćset metrów, ale na przejeżdżających tą drogą pierwszy raz wywierał niesamowite wrażenie. Droga prowadziła pomiędzy grobami, obok widać było posterunek policji i sklepy. Wszyscy dziwili się, że na cmentarzu żyją żywi tuż obok zmarłych.

Sytuację usprawiedliwiało tylko to, że zmarli nie żyli już od kilku wieków. Na tych cmentarzach nie ma pochówków przynajmniej od dwustu lat.

Akwedukty

Postanowiłem zwiedzić dzielnicę poza pięknymi akweduktami. Wielokrotnie przejeżdżając ulicą Salah Salem, która prowadziła od mostu al Giza (Kubri al Giza) przez wyspę Roda , obok Cytadeli aż do Heliopolisu, oglądałem stare rzymskie akwedukty. W przerwach akweduktu wyraźnie widać było u góry koryto, którym kiedyś płynęła ze wzgórz woda. Postanowiłem zobaczyć, co jest dalej za tą budowlą.

Ahmed tłumaczył mi, że tam znajdują się różnego rodzaju zakłady przemysłowe i odradzał jechać. Zauważyłem, że niektóre kolumny są jakby mniejsze. Uznałem, że to z powodu nierównego terenu. Widząc odchodzącą drogę w stronę akweduktu, postanowiłem skręcić pomiędzy jego filary.

Daleko nie dojechałem. Droga asfaltowa szybko zmieniła się w gruntową, trochę podmokłą i grząską. Zobaczyłem z boku odpady z garbarni. Leżały tam bezużyteczne ścinki skór, a spod pryzm odpadów wyciekała czarna śmierdząca ciecz. To ona spływała na drogę, powodując jej grząskość. Zawracam ze strachem, że mogę się zagrzebać. Udało się. Wyjeżdżam na ulicę Salah Salem. Do Cytadeli mam kilkaset metrów. Ahmed opowiadał, że tam dalej znajdują się stare prymitywne garbarnie i że wszystkie odpadki wywalano na wzgórza obok, zupełnie nie przejmując się środowiskiem i zabytkami. Jestem przekonany, że pod drogą gruntową, jak mi się wydawało na początku, była jezdnia asfaltowa, zasypywana przez wiele lat śmieciami i odpadkami. Tak samo niektóre filary akweduktu zostały zasypane poprodukcyjnymi odpadami.

Metro - ciąg dalszy

Część szlaków kolejowych była już prawie gotowa. Rozpoczęły się przygotowania do zgrzewania szyn. Przyjechało wielu nowych specjalistów od spawania i zgrzewania szyn oraz rozprężania torów. Z nowymi ludźmi nowe problemy. Część osób, ze względów zdrowotnych, nie powinna się znaleźć w tak ciężkich warunkach klimatycznych. Mieli poważne problemy z przystosowaniem się do upałów. Nie wszy-

scy też byli przygotowani psychicznie do rozłąki, do trudnych warunków życia, do tego, że często musieli pracować na dużo niższych stanowiskach niż w kraju.

Niestety, jeden z naszych inżynierów nie wytrzymał presji, a może to ambicja lub ukryta choroba popchnęła go do samobójstwa. Nie będę opisywał szczegółów, ale było to dla nas duże przeżycie i ogromny szok. Wydaje mi się, że lekarze w kraju zbyt pochopnie wydawali zaświadczenia o stanie zdrowia. Przypominam sobie, jak jeden z robotników, o bardzo dużej tuszy, krzyczał na naszego lekarza dlatego, że nie chciał dopuścić go do pracy, że na skutek jego opinii pracownik ten musiał wracać do kraju. Lekarz Alek nie reagował na jego krzyki i bardzo obraźliwe zachowanie. Gdy zwróciłem mu uwagę, że nie reaguje, powiedział krótko - jestem lekarzem i wiem, jaki jest jego stan zdrowia. Nie mogę reagować na to zachowanie, bo wiem, co może stać się w wyniku eskalacji zdenerwowania i związanego z tym wzrostu ciśnienia.

Spotkania z kontrahentami

W Kairze, współpracowaliśmy z wieloma firmami egipskimi. Wymagało to wielu kontaktów z przedstawicielami firm. Niektóre spotkania były bardzo miłe. Do takich zaliczało się wieczorne spotkanie na statku turystycznym pływającym po Nilu. Zbyszek, Andrzej, Leszek, Kazik i ja zostaliśmy zaproszeni przez naszych egipskich wspólników na kolację.

Był to piękny statek turystyczny z bardzo dużą salą jadalną oraz z częścią przeznaczoną na występy artystów. Na naszym pokładzie pośrodku stały elegancko zastawione stoły z dużą ilością jedzenia. Potrawy każdy z gości nakładał sobie sam tyle, ile chciał i co chciał. Statek przez trzy godziny pływał po Nilu pomiędzy głównymi wyspami. Płynąc w górę rzeki, po prawej stronie mijaliśmy dzielnice: *Agouza, Doqqi* i *Giza*. Przy końcu wyspy Gezira stoją dwa hotele Sheratona, jeden na wyspie *Gezirah* Sheraton Hotel i drugi na lądzie stałym - *Cairo Sheraton Hotel*. Dalej przepływaliśmy w pobliżu zoo aż do końca wyspy *Roda*.

Na południowym końcu wyspy *Roda* zachował się nilometr. Jest to głęboka studnia połączona podziemnym kanałem z Nilem. Wewnątrz studni zaznaczono skalę pozwalającą odczytywać wysokość poziomu wody. W zależności od poziomu wody, podczas wylewu Nilu obliczano podatki.

Jeśli Nil wylał zbyt mało, brakowało wody w kanałach i w całej dolinie. Jeśli wylew był zbyt duży, woda rozrywała tamy i zamulała kanały. W obu przypadkach podatki były niskie. Najwyższe podatki ustalano wtedy, gdy poziom wody był optymalny.

W drodze powrotnej statku obserwowałem centrum Kairu z wieloma hotelami, np. *Semiramis Intercontinental Hotel*, czy *Nile Hilton Hotel*. Przepływaliśmy obok Muzeum Egipskiego i charakterystycznego budynku Telewizji Egipskiej. Na wyspie *Gezira* widać oświetloną Wieżę Kairską. Przez trzy godziny mogli-

śmy spożywać dowolną ilość potraw i deserów. Jedynie napoje należało zamawiać oddzielnie, oczywiście za dodatkową opłatą. W części przeznaczonej dla gości trwały cały czas występy artystów.

Główną atrakcją był taniec brzucha. Kilka tancerek demonstrowało swoje zwinne ruchy. Ubrane były tak, że brzuch zasłaniał jedynie cienki muślin, więc w czasie tańca można było oglądać ruchy ciała. Tancerki zapraszały do tańca widzów, ale tylko wybranych. Nie można było samemu poprosić o taniec. Zachowanie takie należało do zasad ustalonych i przestrzeganych przez wszystkich.

Miałem wyjątkowe szczęście, bo zostałem zaproszony przez tancerkę na parkiet. Czułem się trochę dziwnie, ponieważ na naszym pokładzie przebywała duża grupa Japończyków, którzy natychmiast zaczęli nagrywać filmy na video. Natomiast sama tancerka była bardzo miła i cały czas uśmiechnięta. Wyróżniała się urodą. Mówiła, że dobrze tańczę i zapraszała do ponownego odwiedzenia statku. Tancerka należała do grupy lekkich pulpecików, bo takie właśnie uprawiają taniec brzucha.

Kair. Początek przejażdżki po Nilu. Od prawej: Andrzej Kopicki, Witek Cichocki z żoną Elżbietą, Wiesia i Zbyszek Sztukiewiczowie oraz żona autora Basia i zasłonięty fikusem autor.

Mieliśmy też inne spotkania z naszymi kontrahentami. Między innymi współpracowaliśmy z niedużą transportową firmą, której szefową była młoda ładna kobieta. Nie przypominam sobie jej imienia, ale pamiętam, jak przyjechała na budowę, aby obejrzeć warunki pracy. Wysiadła z eleganckiego samochodu w ładnych pantofelkach, wprost na piaszczystą drogę bardzo zaśmieconą i zachowywała się tak, jakby była na eleganckiej ulicy. Całym swym zachowaniem, pięknym strojem, ładnym wyglądem dystansowała się od brzydkiego otoczenia.

Zbyszek później wielokrotnie podawał ją za przykład, jak można przyzwyczaić się do brudu i bałaganu dookoła siebie, samemu będąc czystym i eleganckim.

Egipcjanka zaprosiła nas na drinka do hotelu w *Maadi*. Oczywiście pojechaliśmy na spotkanie. Restauracja hotelowa mieściła się na parterze. Po kilku minutach znalazła się nasza znajoma. Razem poszliśmy do baru, gdzie każdy z nas mógł zamówić sobie piwo. Ona do swojego małego piwa zamówiła *seven up*, namawiając nas, abyśmy zrobili to samo. Nie wypadało odmówić. Usiedliśmy przy stoliku w hotelowym holu. Po wypiciu drinków i kilkunastominutowej rozmowie, pożegnaliśmy się i tak skończyło się prywatne spotkanie z egipską biznes - women. Miałem wrażenie, że cały czas byliśmy obserwowani przez jej męskich opiekunów.

Wracając do domu, zatrzymaliśmy się w ulubionym pubie nad Nilem, gdzie można było wypić normalne piwo i pooglądać strzelanie do rzutków.

Obok znajdował się klub strzelecki. Stanowisko do strzelania wysunięte było nad wodę. Niżej umieszczono urządzenie do miotania rzutków. Wszystko pięknie oświetlone reflektorami tak, że rzutki doskonale było widać. To wspaniały odpoczynek przy miłej rozmowie oraz obserwacji zawodów strzeleckich.

Nasze prace cały czas nadzorowali przedstawiciele firmy francuskiej Sofretou. Często przyjeżdżał w teren mr Peckle, mężczyzna w średnim wieku lubiący porozmawiać. Po sprawdzeniu postępów prac siadaliśmy w maleńkim barze przy stoliku. Mogliśmy się tam napić piwa i dobrej kawy. Rozmowy Francuza z Polakiem na przedmieściach stolicy Egiptu wyglądały zabawnie. Peckle i ja znaliśmy angielski na tym samym poziomie, to znaczy słabo. Czasami podpieraliśmy się arabskim. Rozmawialiśmy o wszystkim. Najwięcej opowiadaliśmy o swoich krajach. Bardzo lubiłem spotkania z Francuzem. Myślę, że on też. Pewnie to dlatego, że obydwaj byliśmy sami, z dala od domu i ta godzinna rozmowa pozwalała nam się odprężyć i chociaż przez chwilę poczuć jak w Paryżu czy w Warszawie.

Po kilku miesiącach planowane do wymiany tory zostały ułożone, pospawane i rozprężone. Rozpoczęły się prace wykończeniowe. Następowały ostateczne podbicia podkładów oraz profilowanie tłucznia. Równocześnie z tymi pracami trwał odbiór zakończonych etapów prac, jak spawanie torów, obsypanie tłuczniem.

Finis coronat opus. (Koniec wieńczy dzieło). Kontrola i odbiór wykonanych prac

Załoga w Kairze zmalała do kilku osób. Została moja grupa pomiarowa, obsługa podbijarki i Zbyszek Sztukiewicz. Rozpoczął się odbiór geometrii torów. Przed zgłoszeniem szlaku do odbioru, wykonywałem pomiary kontrolne, sam dokonując wstępnego odbioru.

Tam, gdzie mieliśmy jakiekolwiek niedopuszczalne odchyłki, podbijarki wykonywały korektę położenia. Kontrolowaliśmy też położenie łuków i krzywych przejściowych.

Kair, wrzesień 1988r. Pomiar kontrolny przechyłki toru.

Sprawdzenie łuku polegało na pomiarze strzałki ugięcia, przy cięciwie o długości 20 m. Dopuszczalna odchyłka, pomierzonej długości strzałki, od długości strzałki teoretycznej wynosiła ±3mm. Dla każdego łuku wykonałem wykresy strzałkowe, które pięknie obrazowały, jak układa się tor. W trakcie odbioru miałem ze sobą te wykresy i porównywałem z bieżącymi wynikami. Francuzi z komisji odbioru zainteresowali się nimi i bardzo chwalili nasze poważne przygotowanie do odbioru.

W skład komisji odbioru wchodzili przedstawiciele firmy francuskiej *Sofretou*, przedstawiciel francuskiej firmy wykonawczej, z którą współpracowaliśmy oraz przedstawiciele firmy egipskiej i naszej. Naszą stronę reprezentował Zbyszek i ja. Po kilku dniach odbioru, wieczorem, Zbyszek poprosił mnie, abym jutro pojechał sam, bo on ma pilne spotkanie w Polimexie.

Cały wieczór przygotowywałem się do rozmowy w języku angielskim, bo taki określono w kontrakcie. Dużym zaskoczeniem było to, że na mnie przypadła kolej pisania protokołu. Ale wszystko poszło dobrze. Myślę nawet, że za dobrze, bo Zbyszek doszedł do wniosku, że przy odbiorze prac jeden z nas wystarczy. Od tej pory w osiemdziesięciu procentach naszą firmę reprezentowałem sam.

Wracając do języka, Francuzi z firmy nadzorującej w kontaktach z innymi nacjami używali wyłącznie języka angielskiego, unikając słów arabskich. Tę samą zasadę stosowali również Polacy z Polimexu i naszej ambasady. Wielokrotnie słyszałem, jak pracownicy Polimexu zwracali się w języku angielskim do egipskiego pracownika, który w czasie dnia pracy pełnił funkcję pomocnika od wszystkiego. Między innymi parzył bardzo dobrą kawę. Śmiesznie wyglądało polecenie: *Mohamed, two coffe please*, podczas gdy Mohamed, jak każdy Arab, bardzo szybko uczył się języków obcych i doskonale rozumiał, co mówiliśmy po polsku. No cóż, taka moda.

Inżynierowie z *Sofretou* nie pracowali w komisji dłużej niż cztery godziny. Pozostały czas przeznaczony był na dojazd i analizę wyników pomiarów. Mieliśmy więc dużo czasu na zwiedzanie Kairu i odkrywanie nocnego życia. W naszej dzielnicy działał klub międzynarodowy, do którego wieczorami przychodziło wielu europejczyków, czasami też Japończycy. W klubie można było coś zjeść, wypić drinka z alkoholem lub piwo, oraz zagrać w różne gry planszowe i co najważniejsze – stoczyć pojedynek w rzutki. Na ścianie wisiała korkowa tarcza i obok tablica do zapisywania wyników. Niektórzy z graczy wykazywali się dużą wprawą. Lubiłem, sącząc piwo, oglądać te zacięte pojedynki, które toczyli dorośli mężczyźni, bawiąc się jak dzieci.

Często jeździliśmy do centrum, zaglądając do różnych hoteli i restauracji. Odkryliśmy też klub nocny Borsalino. Otwierano go o północy i czynny był do rana. W klubie przebywało wiele samotnych pań, na ogół czarnego koloru skóry i trochę mężczyzn, w większości białych. Panie tańczyły przy ogłuszającej muzyce, a panowie pili piwo i obserwowali tańczące. W salach panował półmrok. Wszystko było w kolorze bordo lub czerwonym – ściany, meble i oświetlenie. Odbywało się coś w rodzaju giełdy. Widziałem, jak panowie podchodzili do tańczących kobiet i po chwili rozmowy wychodzili z nimi z klubu.

Do Zbyszka przyjechał syn z kuzynem. Pokazywaliśmy im na zmianę Kair. Oczywiście bez nocnych klubów. Mieszkaliśmy w dużym mieszkaniu, które miało, o ile dobrze pamiętam, cztery sypialnie, więc pomieszczeń wystarczyło.

Pobyt w Kairze zbliżał się do końca. Pozostało jeszcze rozliczenie kontraktu i powrót do Moderiet El Tahrir. Prace przy przebudowie metra trwały prawie cały rok.

Rozdział V

POWRÓT DO MODERIET EL TAHRIR

Zmienił się już kierunek prac. W pierwszej kolejności renowację linii robiliśmy pomiędzy Moderiet El Tahrir a Kairem. Teraz cały ciężar robót przeniósł się w kierunku północnym do Etay El Baroud. Przyjechało wiele nowych osób. Między innymi przyjechał Tadek Durlej, mój kolega z Kielc. Tadeusz przywiózł twarzowe kaski na głowę, takie jak nosili w tropikach Anglicy w dziewiętnastym wieku. Wielokrotnie oglądałem to na filmach przygodowych. Tadeusz w dużej części swojego pobytu „uzdatniał" istniejący tor do Tanty, trzeciego co do wielkości miasta w Egipcie. Był to tor odgałęziający się od naszego toru.

Równocześnie z głównymi pracami, tj. wymianą torów, trwały prace wykończeniowe, tzn. ostateczne podbicia torów i stabilizacja wskaźników regulacji torów. Przyjechało trzech geodetów z Lublina pracujących od wielu lat w PKP, a więc doświadczeni fachowcy. To Szczepan, Julian i Leszek, wszyscy z Lublina. Mogliśmy więc prowadzić obsługę geodezyjną w wielu miejscach jednocześnie, przy zrywaniu torów i układaniu nowych, przy dwóch maszynach podbijających tory i przy stabilizacji wskaźników. Mnie przypadła w udziale stabilizacja wskaźników. Robiłem to, ponieważ nowi koledzy nie jeździli w Egipcie samochodami i słabo znali język arabski.

Mój zespół składał się z trzech pracowników egipskich. Byli to Saad, Mahmud i Said. Głównym pomocnikiem został Saad. Stało się to samorzutnie. Ja tłumaczyłem, co mamy robić, a Saad dyrygował swoimi kolegami. O Saadzie już wspominałem, był 23 – letnim kawalerem. Natomiast Mahmud i Said, mimo młodego wieku, mieli już żony. Mahmud miał 25 lat, a Said 20 i był jeszcze bardzo dziecinny. Żonę miał dlatego, że ich rodziny tak postanowiły, a ojciec przeznaczył na ten cel pieniądze. Mahmud był bardzo spokojnym człowiekiem. Małomówny, sprawiał wrażenie pracownika lekko ociężałego umysłowo i leniwego. Bez polecenia nie zrobił nic. Przywiązywał się bardzo do wykonywanej czynności i jeśli mu odpowiadała, to nie pozwalał nikomu na jej zmianę.

Stabilizacja wskaźników do regulacji torów polegała na wytyczeniu równoległej osi toru w odległości dwa metry od wewnętrznej krawędzi szyny. Wskaźniki na odcinkach prostych miały być stabilizowane w pełnych hektometrach i co pięćdziesiąt metrów, natomiast na łukach co dziesięć metrów. Pocięte kawałki szyn rozwoziliśmy drezyną, zrzucając je w miejscach, gdzie miały być stabilizowane. Większy problem był z cementem i wodą. Jedynie piasku mieliśmy wszędzie pod dostatkiem. W ciągu dnia stabilizowaliśmy około osiemnastu wskaźników. Egipcjanie pracowali bez pośpiechu. Po kilku dniach i ustaleniu możliwości pracy zaproponowałem moim pracownikom coś w rodzaju akordu. Zaproponowałem im układ, że jeśli wykonają dwadzieścia dwa wskaźniki, to

będzie koniec pracy w danym dniu. Zgodzili się. Od tej chwili nie było problemu ze znalezieniem wody, z zakupem cementu (znalezieniem sklepu, gdzie można kupić cement) i znalezieniem dobrego dojazdu. Nie było też problemu z długimi przerwami. Pracę kończyliśmy około półtorej godziny wcześniej niż do tej pory. Jedyny problem miałem z dopilnowaniem, aby prace wykonano jakościowo dobrze. Okazało się, że odpowiednia motywacja wyzwoliła w nich inicjatywę i pracowitość.

Z ekipą tą pracowałem dosyć długo. Między innymi wykonywałem pomiar i regulację bocznicy kolejowej ze stacji Khatatba do żwirowni na pustyni. Był to tor o długości dwunastu kilometrów. Bocznica w początkowej części przechodziła przez sady pomarańczowe i mandarynkowe.

Współpracując z wieloma pracownikami egipskimi, rozmawiając z nimi, miałem możność ocenienia poziomu ich wiedzy i wykształcenia. Różnił się on bardzo od naszego. Organizacja szkolnictwa w Egipcie jest podobna do naszego. W szkole podstawowej uczą się najmłodsze dzieci. Dalej jest szkoła przygotowawcza, odpowiadająca naszemu gimnazjum i szkoła średnia, która pozwalała absolwentowi pójść na studia. Dzieci już w szkołach podstawowych uczą się już języka angielskiego.

Poziom nauczania niestety jest bardzo niski. Świadczyły o tym nasze rozmowy, jakie przeprowadzaliśmy z różnymi ludźmi. Mnie pewnego razu młody człowiek wypytywał, gdzie znajduje się Polska. Gdy powiedziałem, że leży w Europie i wymieniłem z kim graniczy, padło pytanie, które wprawiło mnie w zdumienie. „Czy Polska graniczy też z Ameryką?" Innym razem młody chłopak zapytał mnie, czy w Polsce mamy swój język, czy też mówimy po angielsku. Gdy odpowiedziałem mu, że mamy swój język polski, zdziwił się i powiedział – przecież wszyscy mówicie po angielsku.

Jedynie prywatne szkoły średnie i dobre studia dają młodzieży solidne wykształcenie. Bardzo podobał mi się obowiązek noszenia przez uczniów mundurków. Nieważne, jaka to była szkoła, dzieci miały mundurki. W Kairze niektóre prywatne szkoły wprowadziły eleganckie ubrania dla uczniów. Wielokrotnie widziałem, jak ze szkolnego autokaru wysiadała młodzież schludnie i ładnie ubrana. Każda prywatna szkoła miała inny wzór szkolnych mundurków.

W szkołach podstawowych egipscy nauczyciele zazwyczaj nie posiadają stosownego wykształcenia. Nauka najczęściej polega na powtarzaniu na głos całych zdań przez wszystkich uczniów w klasie. Wielokrotnie słyszałem, jak mali uczniowie skandowali podstawowe zwroty angielskie lub zdania arabskie. Ponieważ na szynach i podkładach kolejowych pisaliśmy kredą dane do podbijania torów, uczniowie często prosili o kredę. Pewnego dnia stałem na peronie stacji kolejowej obok szkoły, gdy dzieci wybiegły na przerwę. Dwaj mali chłopcy przybiegli do mnie, prosząc o kredę –„ mister tabaszir". Chłopcy byli sympatyczni, więc wyciągnąłem z pudełka kilka lasek kredy i wręczyłem im. W tym

momencie wyglądający przez okno nauczyciel zawołał dzieci i odezwał się do mnie, że tak nie wolno. Odebrał dzieciom kredę i po obejrzeniu jej zwrócił im. Myślał, że dałem im papierosy. Po chwili przyszedł do mnie z przeprosinami..

Kwiat lotosu

Wykonując pomiary kontrolne przed odbiorem torów, dużo jeździłem wzdłuż całej trasy. To, co zobaczyłem, utkwiło mi na zawsze w pamięci. Pamiętam nieduży kanał o szerokości około sześciu metrów. Typowy nawadniający kanał. Przy zwężeniach lub niewielkich przeszkodach w kanale zbierały się duże, płynące z prądem hiacynty wodne. Rośliny te w korzeniach miały bulwy wielkości niedużych ziemniaków. Prawdopodobnie bulwy te powodowały to, że roślina cały czas dążyła do przyjęcia pozycji pionowej. Duża kępa roślin zebrana w jednym miejscu potrafiła znacznie utrudnić przepływ wody. Przy różnego rodzaju urządzeniach regulujących poziom wody w kanałach stanowiła ogromne utrudnienie w ich funkcjonowaniu. Egipcjanie walczyli z nadmiarem hiacyntów wodnych. Przed dużymi zaporami i śluzami ustawiano na wodzie specjalne zapory, wyłapujące te rośliny. Później specjalne koparki wyciągały je z wody i kwiaty wywożono na wysypiska, gdzie były kompostowane. Chodziło o to, aby hiacynty nie zatykały urządzeń do regulacji przepływów wody w kanałach.

Pewnego dnia zatrzymałem się, aby obejrzeć te rośliny i przy brzegu zobaczyłem przepiękny kwiat lotosu. Tuż obok hiacyntów z wody wystawał niebieski, duży kwiat. Miał on około dwudziestu centymetrów średnicy i kielich zbudowany z wysmukłych płatków. W środku było żółte oczko otoczone białą obwódką, stopniowo przechodzącą w błękitny aż do niebieskiego, a nawet ciemnoniebieskiego koloru. Całość wyglądała przepięknie. Promieniście rozłożone i ostro zakończone płatki powodowały, że kwiat pomimo swojej wielkości był delikatny i jakby nierealny. Zacząłem rozglądać się, aby znaleźć więcej kwiatów. Po chwili zauważyłem mały, dopiero rozwijający się pąk, a dalej jeszcze dwa kwiaty w pełnej krasie.

Już nie dziwiło mnie porównywanie Egiptu do kwiatu lotosu. Po pierwsze – porównanie kraju do tak pięknego kwiatu sugeruje, że kraj ten jest równie piękny. Po drugie, patrząc na mapę nie sposób nie przyznać racji tym, którzy to mówią. Proszę popatrzeć na mapę Egiptu. Delta Nilu kształtem swoim przypomina kwiat lotosu, natomiast sama rzeka przypomina łodygę podtrzymującą kwiat. Łodyga kwiatu nie jest sztywna, ale giętka i powyginana. Koryto Nilu, rzeki bez dopływów, przypomina taką długą łodygę. Motyw tego kwiatu można znaleźć w licznych dziełach sztuki. Wiele kolumn ma zwieńczenie w kształcie kwiatu lotosu.

Drugi raz widziałem kwitnące kwiaty lotosu na małej wyspie na Nilu. Wysepka ta położona jest na południe od wyspy Roda. Można tam dopłynąć specjalnymi łodziami z przewodnikiem. Łódź ma specjalnie wytyczoną trasę pomiędzy trzcinami i papirusami. W wielu miejscach na brzegach kanałów aktorzy grają spektakl prezentujący, jak wyglądało życie w czasach starożytnych. Można zobaczyć, jak powstawały arkusze papirusu, jak łodygi rośliny krojono, wyplatano i prasowano w specjalnych prasach. W innych miejscach pokazywano, jak wyplatano kosze. Na zakończenie trasy łodzie dopływały do pałacu, gdzie można było obejrzeć dawne wyposażenie domu i ładny ogród z oczkami wodnymi, a w nich przepiękne kwiaty lotosu. W pałacu aktorzy też odtwarzali sceny z dawnego życia. Na brzegach kanałów widać było wiele ustawionych posągów starożytnych bogów.

Egipska gościnność. Uniki Mariana

Pewnego dnia zarządziłem przerwę śniadaniową w sadzie, abyśmy mogli zjeść śniadanie w cieniu. Moi pracownicy zawsze byli przygotowani do zaparzenia herbaty. Z puszki po konserwie i drutu mieli zrobione naczynie do gotowania wody. Wodę na herbatę nosili w butelkach po wodzie mineralnej „*baraka*", herbatę w torebce lub w papierku. Zawsze też mieli ze sobą cukier. Robili to bardzo sprawnie. Wystarczyło trochę uschniętych liści, roślin, badyli, aby rozpalić ognisko i zagotować wodę. Do wody wrzucano herbatę i cukier i ponownie gotowano. Herbata była gotowa. Każdy z nich miał swoje niewielkie naczynie do picia, najczęściej małą szklaneczkę o pojemności co najwyżej stu mililitrów. Herbata była bardzo mocna i słodka. Wystarczyło niewiele jej wypić, aby poczuć się ożywionym. Lubiłem drugie śniadanie zakończyć szklaneczką takiej herbaty.

W czasie przerwy prawie natychmiast zjawił się właściciel sadu i zaprosił nas do poczęstowania się mandarynkami. Mahmud i Said poszli z nim w głąb sadu i po kilku minutach wrócili z pełnym wiadrem świeżo zerwanych mandarynek. Owoce były dojrzałe, cudownie pachnące i wygrzane w słońcu, chociaż był październik. Jako pierwsze z owoców cytrusowych dojrzewały mandarynki. Smakowały zupełnie inaczej niż te długo przechowywane. Wystarczyło dwadzieścia minut, aby zniknęły wszystkie w naszych żołądkach. Nadmienić należy, że był to gatunek mandarynek, z których bardzo łatwo można zdjąć skórkę. Arabowie, a właściwie Egipcjanie są bardzo gościnni. Wielokrotnie zapraszali nas na posiłek. Poza miastami i większymi skupiskami ludzi wszyscy przechodnie pozdrawiają się. Najczęściej to pozdrowienie religijne *Salem Allejkum*, na które odpowiada się *Allejkum Salem*, ale też można pozdrawiać się, mówiąc po prostu dzień dobry: *Sabach El Hieir*. Jeżeli pozdrawiało się ludzi spożywających posiłek, w odpowiedzi na pozdrowienie słyszało się zawsze zaproszenie do poczęstunku. Było to bardzo miłe, chociaż czasami krępujące. Nie zawsze chciałem jeść to, co

oni spożywali. Kilka razy dałem się namówić na herbatę i placki z kukurydzy opiekane na ognisku. Placki opieczone w ognisku miały niepowtarzalny smak.

Chcąc dopilnować zamknięcia i uzgodnienia czasu trwania przerwy w ruchu pociągów lub wpuszczenia naszych maszyn na tor, często przebywaliśmy w nastawni. Pracownicy nastawni zawsze częstowali nas kawą lub herbatą. Najczęściej piliśmy herbatę bardzo słodką i mocną. W każdej nastawni zawsze była elektryczna kuchenka, na której w czajniku parzono herbatę. Jeden z pracowników wykonywał wszystkie czynności związane z parzeniem, a pozostali pilnowali, aby robił to dobrze. Dbali o to, aby wsypał odpowiednią ilość herbaty i odpowiednią ilość cukru. Po zaparzeniu, nalewano trochę napoju do jedynej małej szklaneczki i zaczynało się częstowanie. Egipcjanie zawsze zaczynali od gości. Po wypiciu herbaty należało wytrzepać jej resztki na podłogę i podać nalewającemu, który z wysoka wlewał nową porcję tak, że na wierzchu tworzyło się trochę piany i podawał następnemu. Nikt nie opłukiwał szklaneczki ani jej nie mył. Wszyscy pili z jednej.

Marian brzydził się pić z tej samej szklaneczki z innymi, więc wymyślił sposób na grzeczne uniknięcie poczęstunku. Stwierdził, że pije herbatę gorzką. Byliśmy kiedyś razem w nastawni. Marian zgodnie z wymyślonym planem powiedział szefowi nastawni, że pije herbatę tylko bez cukru. Przyrządzający zaparzył herbatę bez dodania cukru. Pozostali natychmiast zwrócili mu uwagę, że jeszcze cukier należy dodać do czajnika. Tymczasem on, spokojnie nalał herbatę do szklaneczki i poinformował wszystkich, że mr Marian pije herbatę niesłodzoną. Niemożliwe - wykrzyknęli, pokaż! Brali po kolei szklaneczkę z gorzką herbatą i każdy próbował, mówiąc *aiło mafisz cuker* (tak, nie ma cukru). Na końcu podali herbatę Marianowi. Mój kolega nie miał wyjścia i musiał wypić, bo pozostali czekali na szklaneczkę. Długo nabijaliśmy się z Mariana i jego sposobu na uniknięcie poczęstunku.

Pracując w niewielkiej grupie, bardzo często byliśmy zapraszani przez miejscową ludność na herbatę, a nawet na wesela. Czekając na rozpoczęcie pracy w Kairze, podziwialiśmy kilka razy uroczystości weselne. Na placu przy ulicy rozstawiano bajecznie kolorowy namiot zrobiony z materiału podobnego do plandeki. Namiot był pomalowany w arabskie desenie i miał różne napisy. Z jednej strony był otwarty, a w końcu namiotu stały na podwyższeniu dwa fotele, na których siedziała młoda para. Wzdłuż ścian namiotu umieszczono krzesła lub ławki, na których siedzieli goście i oglądali młodych. Przed nowożeńcami popisywali się tańcami i śpiewem niektórzy z gości, a pozostali pomagali im, klaszcząc lub wydając wibrujące dźwięki, podobne do głoski „u". Drganie dźwięku uzyskiwano uderzając dłonią w usta. Celowały w tym kobiety. Goście dostawali do picia napoje takie, jak coca cola, mirinda czy seven up. Po kilkunastu minutach dziękowaliśmy za zaproszenie i wracaliśmy do swojej pracy. Działo się to na przedmieściach Kairu, gdzie nie docierali turyści, gdzie nasza obecność zawsze została zauważona przez miejscowych, a nasze pojawienie się, na takiej uroczy-

stości stawało się sensacją i udział w niej, chociażby kilkunastominutowy, był atrakcją zarówno dla nich, jak i dla nas.

Czasem podczas jazdy samochodem po przedmieściach Kairu nocą, pobłądziłem, szczególnie w początkach naszej pracy. Kilka razy zdarzyło mi się, że pytałem o drogę siedzących przed domami ludzi, pijących herbatę i palących nargile. Zawsze znalazł się chętny, który wsiadał do auta, aby wskazać dobrą drogę. Po dojechaniu do miejsca, skąd już wiedziałem, jak jechać dalej, żaden z moich przygodnych pilotów nie pozwolił mi odwieźć się z powrotem w obawie, że pobłądzę, więc wracał do siebie piechotą, zapewniając, że nie ma najmniejszego problemu. W języku arabskim brzmiało to: *mister, mafisz muszkiela, malesz* (mister, nie ma problemu, drobiazg). Czasami musiał wracać około dwóch kilometrów.

Pamiętam, jak w początkach naszego pobytu w Egipcie jechałem sam samochodem (pick upem) drogą przez dawne lotnisko wojskowe (z czasów wojny egipsko-izraelskiej). Część płyt betonowych była już zniszczona i wystawały z nich druty. W pewnym momencie zorientowałem się, że przebiłem oponę. Po wyjściu z auta zobaczyłem, że prawda jest dużo gorsza. Miałem przebite z jednej strony wozu obie opony. Jedną próbowałbym wymienić, ale dwie? Stanąłem bezradnie obok samochodu i postanowiłem czekać. Liczyłem na to, że któryś z naszych będzie jechał z Kairu i sprowadzi pomoc.

Pomoc sama przyszła bardzo szybko i w dodatku niespodziewanie. Pierwszy samochód, jaki nadjechał, zatrzymał się i jadący nim mężczyźni natychmiast przeszli do działania. Po obejrzeniu awarii, zabrali mi kluczyki od mojego wozu, poprosili, abym przesiadł się do ich pojazdu i jeden z nich zawiózł mnie trzy kilometry dalej do kafeterii, gdzie zamówił mi kawę i zimne napoje. Odjeżdżając, widziałem, że zaczęli podnosić lewarkiem mój samochód. Kierowca, który przywiózł mnie do kafeterii, odjechał z powrotem w stronę zepsutego pick upa.

Prowadzący kafeterię cały czas dbał o to, abym miał kawę lub herbatę i zimne napoje. Minęło półtorej godziny. Piłem trzecią bardzo mocną i dobrą kawę. Nie ukrywam, że byłem już lekko zdenerwowany.

Siedziałem w kafeterii co najmniej dwadzieścia kilometrów od naszej bazy, nie miałem samochodu ani kluczyków, a w dodatku kluczyki sam im oddałem. Przynajmniej nie protestowałem, gdy mi je wyjmowano z ręki. W pewnym momencie chłopak obsługujący powiedział do mnie - *arabijia gaj* (samochód nadjeżdża). Zobaczyłem dwa jadące pojazdy. Jeden z nich był moim pick upem.

Egipcjanie zatrzymali się przed kafeterią, oddali mi kluczyki, mówiąc, że samochód jest sprawny i poprosili o kawę i napoje dla siebie i dla mnie. Nalegali, abym z nimi wypił jeszcze jedną kawę i trochę porozmawiał. Rozmowa toczyła się za pomocą rąk i niewielu słów. Za to kawę wypiłem już w bardzo dobrym nastroju. Spotkanie nasze dobiegało końca. Poprosiłem o rachunek za kawę i napoje, ale nikt nie chciał przyjąć moich pieniędzy. Mało tego, Egipcjanie nie chcieli też pieniędzy za naprawę kół. Przecież musieli za naprawę zapłacić.

Nie pomogło nawet moje usiłowanie wetknięcia do ręki któremukolwiek z nich pieniędzy. Tłumaczyli, że jestem gościem w ich kraju i oni są bardzo szczęśliwi, że mogli mi pomóc. Wiele razy przejeżdżałem tą drogą. Gdy tylko mogłem, zatrzymywałem się na kawę. Barman witał mnie zawsze jak dobrego znajomego.

Jeżdżąc wzdłuż kanału, mijaliśmy na skrzyżowaniu dróg małą stację benzynową. Stacja była bardzo stara, a obsługiwała ją młoda dziewczyna. Aby uruchomić pompę stacji, trzeba było wcześniej pokręcić korbą i uruchomić silnik. Początkowo często kupowaliśmy tam paliwo, ponieważ mieliśmy po drodze do miejsca pracy. Obsługująca stację była krępą dziewczyną o ładnej buzi i dużych bardzo silnych dłoniach, którymi pewnie kręciła korbą.

Gdy w pobliżu nie było żadnego Egipcjanina, uśmiechała się zalotnie. Oglądała nas zawsze z ogromną ciekawością, szczególnie Leszka, wysokiego blondyna i mnie ze względu na niebieskie oczy i ciemną brodę. Pewnego dnia podjechałem na stację sam. W pobliżu nie było nikogo, dziewczyna nie wytrzymała i pogłaskała ręką moją brodę, jakby chciała sprawdzić, jakie w dotyku mam włosy i z bliska zajrzała mi w oczy.

Na zdjęciu benzyniarka.

Takich spotkań, w których nas oglądano jak dziwadła, albo co najmniej rzadkich gości, było więcej. Gdy pierwszy raz w Egipcie odwiedziły mnie żona z córką, pewnego dnia pojechaliśmy do niedużego miasta *El Minufija*. To lokalne centrum handlowe, gdzie można kupić owoce, warzywa i wszelkie produkty rolne. Były też sklepy z odzieżą z egipskiej bawełny, sklepy z materiałami oraz produktami technicznymi. Samo centrum ze stoiskami owocowo-warzywnymi zlokalizowano przy placu i odchodzącej z niego zaśmieconej ulicy. Razem z nami do *El Minufiji* pojechał Jurek Kacak z żoną Grażyną. Spacerując po placu i ulicy, wzbudzaliśmy dużą sensację. Odnosiłem wrażenie, że mieszkańcy, a na pewno dzieci, nigdy nie widziały takich gości. Należy dodać, że moja córka, która miała wtedy siedemnaście lat, była szczuplutką blondynką z długimi do ramion, kręconymi włosami. Dodatkowo Basia też miała blond włosy. Na-

tychmiast dookoła nas zebrała się duża grupa ciekawskich dzieci, w większości dziewczynek, które chodziły za nami i z bliska chciały nas obejrzeć. Napisałem nas, a w rzeczywistości chodziło im o nasze panie, a chyba najbardziej o Bogusię. Dookoła niej zebrały się same dziewczynki i cały czas obserwując ją, komentowały jej wygląd, strój i to, co je najbardziej chyba intrygowało, jej włosy. Jedna z dziewczynek, korzystając z tego, że Bogusia coś oglądała na wystawie, wyciągnęła rączkę i chwyciła za włosy, jakby chciała sprawdzić, jakie są w dotyku. Bogusia, czując, że dziecko dotyka jej włosów, odwróciła się i uśmiechnęła do małej. Egipcjanka uznała to za dowód sympatii i już nie odstępowała jej na krok. Dosyć szybko opuściliśmy miasteczko, komentując po drodze sympatyczne, ale zbyt natarczywe zachowanie mieszkańców.

Na początku myślałem, że ulice w miasteczku są gruntowe. Jakże się myliłem. Po jakimś czasie pojechaliśmy do *El Minufiji* i ku zaskoczeniu okazało się, że w tej dzielnicy, którą uznawaliśmy za centrum, trwają prace ziemne na ulicach. Polegały one na usunięciu częściowo wyschniętych i ubitych odpadków z jezdni i chodników. Ubita warstwa śmieci miała co najmniej pół metra grubości. Zrywano ją spycharkami i koparkami ładowano na wywrotki. Tam, gdzie prace już zakończono, ukazywał się asfalt i chodniki. Zapach, jaki się wydobywał przy tych pracach, był okropny. Jednak warto było się pomęczyć, bo miasto wypiękniało.

Zagospodarowywanie pustyni. Sadat City i Omar Oasis.

Około trzydzieści kilometrów od Moderiet El Tahrir na pustyni budowano nowe miasto *Medinet as Sadat*.

Miasto Sadata zaprojektowano i zbudowano od podstaw. Nazwa miała uczcić zmarłego tragicznie prezydenta Anwara Sadata. W Egipcie już wybudowano takie miasta, np. *Medinet 6 October*. Zasiedlano je dopiero po ukończeniu wszystkich domów mieszkalnych, budynków administracji publicznej, handlowych i usługowych, po urządzeniu ulic, placów, chodników, po posadzeniu dużych palm, żywopłotów z oleandrów, po zasianiu trawników i wykonaniu całej infrastruktury. Do czasu zasiedlenia całości pilnowali dozorcy i pracownicy dbający o trawniki, żywopłoty i kwiaty. Codziennie je podlewali. Nigdzie nie było śmieci. Piękne, czyste miasto, tylko puste. Zwiedzaliśmy dzielnicę handlową. Dziwnie wyglądały czyste i błyszczące szyby wystawowe, za którymi nic nie leżało. Chodząc po dokładnie wypolerowanych posadzkach przed sklepami, słyszeliśmy tylko własne kroki. Całe miasto wybudowano za pieniądze rządowe.

Śledziliśmy postęp prac budowlanych przy okazji wyjazdów do Aleksandrii. Jadąc z Moderiet El Tahrir, po przejechaniu kilku kilometrów drogą gruntową, wjeżdżało się na dwupasmową drogę asfaltową. Była to nowa autostrada, jeszcze niedokończona, ale za to już pięknie oświetlona. Drogą tą dojeżdżaliśmy do autostrady pustynnej, łączącej Kair z Aleksandrią.

Teren położony pomiędzy autostradą a zachodnim skrajem delty Nilu sukcesywnie zagospodarowywano. Zakładano duże gospodarstwa rolne. Pustynię podzielono na duże parcele. Ich szerokość przy drodze wynosiła od kilkuset do tysiąca metrów. Podziwialiśmy sposób zagospodarowania, a w zasadzie kolejność wykonywanych prac.

Prace rozpoczynano od wybudowania ozdobnej bramy wjazdowej z pomieszczeniami dla dozorców. Brama posiadała złączenie u góry i dostosowana była do normalnych, niewielkich samochodów. Potem w głębi budowano dom, a właściwie pałac wraz z innymi zabudowaniami. Często na teren budowy wjeżdżały duże samochody z materiałami budowlanymi i wtedy ozdobna brama wymagała naprawy.

Dopiero później budowano duże ogrodzenie wzdłuż ulicy, najczęściej murowane i bardzo ozdobne. Zastanawialiśmy się, dlaczego budowę zaczynano od bramy. Być może chodziło o podkreślenie prawa do gruntu i wyznaczenie miejsca, gdzie nieproszony gość mógł się zameldować, że chce złożyć wizytę. Wejście na posesję w każdym innym miejscu mogłoby być uznane za wtargnięcie na teren prywatny.

Autor przy drodze pustynnej przed Kairem.

Wzdłuż autostrady pustynnej posadzono dużo drzew. Do każdego z nich doprowadzono wodę Z rurki wystającej z ziemi cały czas kapały krople zraszające wyschniętą ziemię wokół roślin.

Za drzewami rosnącymi wzdłuż drogi widać było obszerne pola uprawne i bardzo dużo tuneli foliowych. Pola ciągle nawadniano przez różnego rodzaju deszczownie. Najczęściej spotykaliśmy deszczownie przesuwane na ogromnych metalowych kołach. Deszczownie były długie na kilkaset metrów. Przesuwano je segmentami do następnego ujęcia wody. Te obiekty posiadały własny napęd. Pola uprawne przygotowano tak, że co kilkanaście metrów z ziemi wystawał hy-

drant, do którego podłączano deszczownie. W okresie wegetacji , aż do zbiorów deszczownie działały przez cały dzień bez przerwy. Przy tym upale i na gruntach piaszczystych, odzyskanych z pustyni, był to chyba jedyny sposób utrzymania wzrostu roślin.

W ciągu kilku lat miałem możliwość obserwowania, jak rozrasta się życie wzdłuż drogi. Powstawało coraz więcej nowych osiedli i pojawiało się coraz więcej osób sprzedających swoje produkty. Wznoszono obiekty, gdzie podróżny mógł zatrzymać się na kawę i posiłek.

Pięknym miejscem przy autostradzie, gdzie zawsze robiliśmy przystanek, była nieduża oaza z restauracją Omar Oasis. Restauracja ta posiadała ogromny parking. Zresztą na pustyni miejsca nie brakowało. Otoczenie lokalu bez przerwy upiększano. Oprócz rosnących palm, ławek, daszków i kaskad wodnych, na podjeździe znalazły się przepiękne skamieniałe drzewa. Niektóre kloce miały kilka metrów długości i półtora metra średnicy. Pewnie odnaleziono je na pustyni przy robotach ziemnych. Na tych przełamanych klocach można było policzyć bardzo wyraźne słoje. Niewiarygodne, że żywa niegdyś materia została zastąpiona przez mineralną, nie zmieniając kształtu i wielkości. Krzemionka, zastępując materię organiczną, przejęła nie tylko jej kształt, ale także zabarwienie. Zmienił się za to bardzo ciężar jej właściwy.

W restauracji proponowano dobry obiad lub dowolny posiłek oraz pyszną kawę. Do kawy zamawiało się dużo słodkości, między innymi coś w rodzaju naleśnika robionego z tłustego ciasta, które w widowiskowy sposób rozciągano tak, że stawało się bardzo cienkie.

Przygotowujący placek po wstępnym rozwałkowaniu podnosił go za skraj dwoma rękami i wprawiał w ruch obrotowy. Kręcił nim początkowo przed sobą, by później po rozciągnięciu obracać nim nad głową, uzyskując coraz większą powierzchnię. Tak rozciągnięte ciasto smarowano bardzo słodkim nadzieniem i składano w kopertę. Potem wkładano do pieca i pieczono. Placki nadziewano też zmielonym mięsem.

Miasto Medinet as Sadat odwiedziłem kilka lat po zasiedleniu. Ciężko było poznać to miejsce z okresu budowy. Ulice zaśmiecone, pojemniki na śmieci pełne. Budynki mieszkalne brudne i zniszczone. Ściany zewnętrzne z ogromnymi zaciekami przy rurach kanalizacyjnych, które pewnie były często zatykane. Rury kanalizacyjne poprowadzono na zewnątrz budynków, bo nie było potrzeby chowania ich przed mrozem. W miejscach, gdzie kiedyś rozciągały się trawniki, poustawiano różnego rodzaju budki zrobione z byle czego. Najgorzej wyglądały jednak balkony, na których mieszkańcy zgromadzili dużo „skarbów". Na skwerkach szpeciły miejsca po ogniskach. Dookoła bloków leżało pełno odpadków, pewnie wyrzucanych przez okna. Przed sklepami na pięknych, wykonanych z polerowanych kamieni tarasach, fruwały opakowania z tektury i torebki foliowe. Miasto było zaniedbane i brudne. Niewiele pozostało z tej elegancji, jaką widziałem w czasie budowy i tuż przed zasiedleniem.

Rozdział VI

ZWIEDZAMY EGIPT

Aleksandria

Posuwając się autostradą pustynną na północ, dojeżdżaliśmy do drogi równoległej do brzegu morza. Nowa droga, już nie autostrada w kierunku zachodnim kierowała się aż do Libii. Jadąc w prawo, czyli w kierunku wschodnim, mijaliśmy tereny podmokłe z dużą ilością kanałów. Brzegi kanałów porastały kępy trzciny tak, że zasłaniały wodę i jechało się jak w tunelu. Następnie droga prowadziła przez tereny zrekultywowane i zamienione w nowoczesny park wypoczynku. Były to tereny po dawnym wysypisku śmieci. Jadąc drogami poprowadzonymi przez groble, oglądaliśmy nowe budowle w parku, urządzenia sportowe, miejsca wypoczynku, nowe kluby sportowe. Przeszkadzało tylko jedno – zapach. Przez otwarte okno wpadała mdła woń rozkładających się śmieci. Inżynier Said z dyrekcji kolei przewidywał, że po kilku latach zapach ulotni się i ogromny teren wypoczynkowy dla Aleksandrii będzie bardzo przydatny. Już do części urządzonej najwcześniej wkraczało życie. Czynne były kluby sportowe i część terenów wypoczynkowych. Z drogi tej, po krótkim kluczeniu, wjeżdżaliśmy do centrum Aleksandrii.

Aleksandria to olbrzymie miasto położone na północnym krańcu Afryki w zachodniej części delty Nilu, rozciągnięte wzdłuż morza. Od granicy zachodniej z El Agami do krańców wschodnich metropolii odległość wynosiła około trzydzieści kilometrów.

Wzdłuż brzegu morza prowadzi bardzo długa ulica, promenada Corniche, zabudowana po jednej stronie eleganckimi obiektami. Wznosi się tam wiele budynków publicznych, hoteli i restauracji. Od strony morza brzeg umocniono skarpami, zakończonymi niewysokim murkiem, wzdłuż którego ciągnie się szeroki deptak. W kilku miejscach urządzono parkingi z punktami widokowymi oraz kluby wodne, a przy plażach zbudowano niewysokie budynki z przebieralniami i toaletami. Na poziomie ulicy mieściły się nieduże bary i kawiarnie. Na szczęście takich obiektów powstało mało i nic nie zasłaniało widoku morza.

Z morskiego brzegu rozciągał się przepiękny widok. Szczególnie okazale wyglądała bardzo długa półkolista zatoka z plażami i ciągłą zabudową. Najlepszy widok na miasto i port rozciągał się z Fortu Kaitbeya.

Fort wybudowany został przez mameluckiego władcę Egiptu pod koniec XV wieku.

Wzniesiono go na cyplu zamykającym wejście do portu, obecnie portu jachtowego i rybackiego, w miejscu, gdzie prawdopodobnie stała słynna latarnia morska z Faros, uważana za jeden z siedmiu cudów świata starożytnego. W forcie urządzono muzeum, które przyciąga licznych turystów. Wśród eksponatów można obejrzeć rekonstrukcję szkieletu dinozaura.

Aleksandria – widok zabudowanego wybrzeża Corniche.

Na placu przed fortem na dużym parkingu parkowały też autokary. Pewnego dnia oglądaliśmy grupę młodych Palestyńczyków, jak protestowali przeciwko okupacji Palestyny przez Izrael. Protest polegał na tańcach i śpiewach przerywanych hasłami politycznymi. Występ palestyńskiej młodzieży zgromadził sporą grupę widzów, wśród których znajdowaliśmy się i my, oglądający z zaciekawieniem ludowe tańce.

Tuż przy promenadzie Corniche, pośrodku zatoki Portu Wschodniego, stoi frontem do morza monumentalny Pomnik Nieznanego Żołnierza. Przy pomniku cały czas marynarze z marynarki wojennej pełnią wartę honorową.

Aleksandria – żona i córka autora przed pomnikiem Nieznanego Żołnierza.

Za pomnikiem rozpoczyna się duży plac Orabi, przez który przechodziliśmy do centrum. Dalej kilkoma niedużymi uliczkami dochodziliśmy do dużej i pięknej ulicy Talaat Harb, ulubionego miejsca naszych spacerów, gdzie w małej palarni kawy wypijaliśmy najlepszą kawę capuccino. Szyld nad wejściem informował, że w tym miejscu podawana jest tylko kawa brazylijska. Syn właściciela palarni przy wejściu przyjmował zamówienie na kawę i po zapłaceniu 25 piastrów dawał niewielki kwitek. Kwit wraz z bakszyszem w zwyczajowej wysokości 10 piastrów podawało się przygotowującemu kawę, który jednym ruchem ręki zgarniał bakszysz z kwitkiem do szuflady i przygotowywał kawę. Prawie zawsze stała tam niewielka, kilkuosobowa kolejka. Widać kawa serwowana w palarni miała bardzo dobrą renomę, a wypijało się ją na stojąco przy ladzie i kilku wąskich półkach. Jeśli miało się szczęście, można było trafić na proces palenia kawy. Piec do jej palenia posiadał duży, około dwóch metrów średnicy, blaszany bęben z otworami w dnie. Urządzenie wolno obracało się, a ziarna kawy cały czas przewracane, ogrzewano piecem i przepływającym powietrzem. Zapach, jaki się wtedy wydzielał był cudowny. Idąc ulicą już z daleka wiedzieliśmy, że dziś palą ziarna i kawa będzie wyborna.

Oprócz filiżanki kawy w palarni można ją kupić odpowiednio zmieloną. Była kawa grubo zmielona do ekspresów, inna średnio lub bardzo drobno zmielona. Wiele razy byłem w Aleksandrii z Irkiem. Nigdy nie zdarzyło nam się pominąć przyjemności wypicia filiżanki aromatycznej kawy w tej palarni. Należało to prawie do obowiązku, tak jak pójście na suk, czyli targ arabski. Przed każdym wyjazdem na urlop do kraju kupowaliśmy tu zmieloną kawę, aby mieć ją na prezenty. W Polsce w tym czasie brakowało dobrej kawy.

Aleksandryjski suk

W wąskich uliczkach *suku* (targu) można kupić prawie wszystko. Uliczki zorganizowano tematycznie. Na jednych kupowało się przyprawy, na innych ryby i owoce morza. Były uliczki z ubraniami, z firankami, ze złotem i wyrobami jubilerskimi oraz z różnego rodzaju towarami, jak buty, drobne ozdoby, chusty i sprzęt elektroniczny. Oferowano też dywany, meble i wyroby z miedzi i mosiądzu. Na uliczce z owocami morza działała maleńka restauracyjka, w której serwowano upieczoną na ruszcie, wspaniałą rybę buri, oraz gotowane w ziołach krewetki. Sala konsumpcyjna była maleńka, mieściła trzy albo cztery stoliki przykryte ceratą. W rogu salki przy wejściu siedział właściciel, który przyjmował zamówienia. Potrawy odbierało się przez okienko z kuchni.

Ruszt, na którym pieczono rybę, stał na ulicy przed wejściem do restauracji. Obok rusztu ustawiono urządzenie do przyrządzana specjalnej pasty, którą smarowano ryby przed upieczeniem. Urządzenie to składało się z maszynki do mielenia i wanienki, w której robiono pastę z małych ostrych papryczek, *limo-*

nek (w całości), bananów i gruszek *guawa*. Pasta była bardzo ostra, kwaskowa i jednocześnie słodka. Ryba tak upieczona miała wspaniały smak. Goście chętnie kupowali tę drapieżną rybę morską dosyć dużą (około 30 cm), która ma białe mięso. Lubiliśmy tam chodzić, bo za niewielkie pieniądze zjadaliśmy dobry obiad, składający się z talerza średniej wielkości krewetek i ryby z rusztu.

Na *suku* mieściły się też tak zwane złote uliczki ze sklepami egipskimi. Na wystawach leżało dużo wyrobów ze złota i srebra. W zakładach jubilerskich można zamówić wykonanie kartusza z dowolnym imieniem, wypisanym egipskimi hieroglifami.

Kartusz to imię władcy wypisane hieroglifami w specjalnych ramkach, umieszczane na starożytnych monumentach. Turyści kupowali małe gotowe kartusze lub zamawiali wypisanie imienia, jakie im odpowiadało. Wystarczyło napisać właściwe imię na kartce, a jubiler zapisywał je hieroglifami w ramce ze złota lub srebra. Powstawały więc ładne wisiorki do zawieszania na łańcuszku. Na wykonanie zamówienia czekało się najczęściej dzień.

W Aleksandrii zawsze panowała temperatura niższa o kilka stopni niż w Kairze. Częściej też padało, a deszcz nad morzem Śródziemnym mógł padać już w październiku. Czasami zdarzały się opady ulewne, ale krótkotrwałe.

Pamiętam pobyt na plaży w El Agami, gdy nagle wyszły chmury i zaczęło lać i to prawie pół godziny. Po włożeniu ubrań do samochodu, schowaliśmy się przed deszczem w wodzie, bo morze było dużo cieplejsze od deszczu. Po kąpieli postanowiliśmy pojechać do Aleksandrii. Normalnie droga do centrum miasta z plaży w El Agami zajmowała nam kilkanaście minut, na pewno nie dłużej niż pół godziny. Tym razem miejscami droga nie była przejezdna. Ulewa spowodowała zalanie wielu ulic, zaś woda miejscami sięgała do połowy samochodów osobowych. Musieliśmy czekać aż opadnie. Wyglądało to tak, jakby Aleksandria w ogóle nie miała kanalizacji deszczowej, albo ona nie działała. Woda powoli opadała, wsiąkając w glebę. Wykonanie kanalizacji deszczowej nie powinno nastręczać trudności, gdyż ulice przebiegały w niewielkiej odległości od morza, miejscami wręcz kilkadziesiąt metrów od brzegu. Gdy dojechaliśmy do centrum, już nie było śladu po deszczu. Widać kanalizacja źle działała na przedmieściach.

El Agami – kurort nad Morzem Śródziemnym

El Agami to miasto wypoczynkowe leżące w odległości piętnastu kilometrów na zachód od Aleksandrii. Ma charakter wypoczynkowy nie tylko dla mieszkańców Aleksandrii, ale i dla gości z Kairu i miast położonych w delcie Nilu. Autostrada pustynna łącząca Kair z Aleksandrią ułatwiała dojazd do kurortu. Wystarczyło tuż przed Aleksandrią skręcić na zachód i dojechać do plaży. Lubiliśmy

jeździć na tę plażę o niespotykanym, białym kolorze piasku. Po zejściu ze skał wapiennych wchodziliśmy na szeroką i prawie zawsze pustą plażę. Morze miało piękny niebieski kolor. Dziwny był tylko piasek, bo jego drobinki miały płaski kształt. Powstały one ze skały wapiennej, z której zbudowane jest całe wybrzeże. Blask bijący od jasnego piasku, białych skał i błękitnej wody aż wiercił w oczach. Woda była wspaniała, na ogół z dużymi falami, które często mogły sponiewierać nieostrożnego amatora kąpieli. Mogły przykryć i przeciągnąć go po dnie morza. Znaleźliśmy więc płytsze, bezpieczne miejsce, gdzie można było popływać.

Spotykaliśmy też na plaży kąpiących się Egipcjan. Młodzi mężczyźni byli w spodenkach do kolan lub nawet w długich normalnych spodniach. Natomiast kobiety nas zaskoczyły kompletnie. Kąpały się w całym ubraniu. Czasami śmiesznie to wyglądało, gdy fala, nie dbając o morale arabki, mokre suknie zarzucała na głowę kąpiącej się. Najciekawiej wyglądały kobiety w szerokich czarnych sukniach. Gdy patrzyło się na nie z wysokiego brzegu, wyglądały jak falujące czarne meduzy z głową pośrodku.

Z kobietami często przebywały dzieci. Mali chłopcy nosili krótkie spodenki, natomiast dziewczynki prezentowały sukieneczki. Mężowie na ogół trzymali się oddzielnie, ale wielokrotnie widziałem egipskich ojców, trzymających na rękach pięknie ubrane maleńkie córki, jakby chcieli się nimi pochwalić. Niektóre miały pomalowane rzęsy, oczy i polakierowane paznokcie, jak lalki.

Oczywiście nasza grupa wywoływała zawsze zainteresowanie miejscowych, szczególnie, gdy była z nami Zosia lub inna kobieta w stroju kąpielowym.

Jednak to zainteresowanie czasami stawało się uciążliwe i dlatego przenieśliśmy się na plażę klubową w centrum kurortu. Na tej plaży przebywali ludzie dobrze sytuowani: członkowie klubu, goście hoteli i ośrodków wypoczynkowych. Obcokrajowcy mogli korzystać z plaży po uiszczeniu opłaty. Egipcjanie przychodzili tam całymi rodzinami. Młode kobiety opalały się i kąpały w strojach kąpielowych. Najczęściej były to kostiumy jednoczęściowe z małą falbaną imitującą spódniczkę. Wiele osób grało w piłkę i kometkę, czy też odbijały drewnianymi rakietami piłkę tenisową. Nikt się nami w sposób widoczny nie interesował, chociaż naszą obecność zauważano, ale było zupełnie inaczej niż w miejscach ogólnie dostępnych. No, lecz tu przychodziła elita Aleksandrii.

El Alamejn. Cmentarze wojenne

Jadąc w kierunku zachodnim, dojeżdżało się do El Alamejn - miejscowości znanej z ciężkich walk w czasie II wojny światowej. Jest to najwęższe miejsce pomiędzy Morzem Śródziemnym a ogromną depresją Qattara. Tędy w czasie II wojny światowej, wojska niemieckie usiłowały przejść z Libii do Egiptu.

Wojska mogły próbować obejść depresję przez pustynię od południa, ale byłoby to przedsięwzięcie bardzo trudne do wykonania, a wręcz niemożliwe. Musiałyby przejść całe dywizje, a przemieszczenie takiej liczby wojsk z całym sprzętem wojennym wymagało ogromnego zaopatrzenia i całej logistyki. Ponadto wojska mogły utknąć w piachach i bez walki stracić całą moc bojową.

Jedyną drogę stanowił wąski pas pomiędzy morzem a depresją, ale tu alianci skutecznie zagrodzili drogę siłom niemiecko - włoskim.

W pobliżu El Alamejn w lipcu 1942r. odbyła się wielka bitwa, w której państwa osi poniosły klęskę. Siły niemieckie i włoskie pod dowództwem feldmarszałka Erwina Rommla zostały zatrzymane i nie udało im się wejść do Egiptu.Wojskami alianckimi dowodził marszałek Bernard L. Montgomery.

El Alamejn. W muzeum znajduje się popiersie niemieckiego dowódcy feldmarszałka E. Rommla

W El Alamein znajdują się cmentarze poległych żołnierzy. Jadąc drogą ze wschodu, najpierw spotyka się monument żołnierzy greckich , potem żołnierzy południowoafrykańskich i dalej rozległy cmentarz aliancki.

Wejście na cmentarz aliancki prowadzi przez budowlę wykonaną ze skały wapiennej z krużgankami. Sam cmentarz stanowią rzędy skromnych grobów z krzyżami i tabliczkami z nazwiskami, stopniami wojskowymi i nazwami narodowości. Odnajdywaliśmy nazwiska polskie. Grobowce lotników wyróżniały się umieszczonym na krzyżu śmigłem. Na ścianach krużganków wypisano nazwiska żołnierzy, których ciał nie odnaleziono. Listę tworzyło około dwanaście

tysięcy nazwisk. Chodząc po żwirowych alejkach cmentarza w pełnym słońcu, zastanawiałem się nad bezsensownym działaniem ludzi, wywołujących niepotrzebne wojny, w których giną z daleka od domu tysiące niewinnych osób.

Jaką daleką drogę musieli przebyć żołnierze z Australii, Polski, Grecji, Anglii czy z Południowej Afryki, by tu w piaskach pustyni znaleźć swój kres?

El Alamejn 31 grudnia 1988r. Cmentarz aliancki.
Od lewej: autor, Elżbieta Herszfeld i Leszek Kaczorek.

Kilka kilometrów dalej położony jest niemiecki cmentarz wojenny. Monumentalna, wielokątna, ciężka budowla z zamontowanym u góry symbolem czarnego orła wygląda ponuro. Do niej prowadziła asfaltowa droga, która kończyła się na parkingu przed budynkiem. Zatrzymaliśmy się przed wejściem.

Gdy wyszliśmy z samochodu, ten duży budynek przytłaczał nas swoją wielkością, jakby chciał zwiedzającym pokazać wyższość i butę Niemców.

Samotny budynek na pustyni, widoczny z daleka, budził skojarzenia z dużym bunkrem obronnym. Jakoby był to monument dla uczczenia zwycięzców, a nie pokonanych i pokazywał pychę tych, co tę wojnę wywołali.

Wewnątrz na wysokich ścianach umieszczono mosiężne tablice z nazwiskami poległych żołnierzy. Wiele nazwisk brzmiało swojsko. Byli to pewnie Ślązacy lub Kaszubi wcieleni do Wehrmachtu. Wychodziliśmy stamtąd przygnębieni i smutni. Bardzo mi było żal tych, co zginęli, tych zmuszonych do walki najczęściej wbrew swojej woli.

Około jednego kilometra dalej stał monument włoski. Budynek został wykonany z białego marmuru. Wewnątrz umieszczono białe tablice z czarnymi nazwi-

skami poległych żołnierzy. Mauzoleum to nie sprawiało tak przygnębiającego wrażenia, jak niemieckie, ale wywoływało równie nieprzyjazne odczucia. Nie wiem, jak odczuwali to koledzy, ale myślę, że moja niechęć i krytyczne spojrzenie na te dwa mauzolea wypływały z tego, iż monumenty postawiono ku czci poległych żołnierzy, których uważałem za sprawców wojny.

Moim zdaniem – nie widać w nich ani trochę pokory. Natomiast cmentarz aliancki, w zestawieniu z nimi, wyglądał tak, jak gdyby krzyczał swą ciszą i prostotą nad losem żołnierzy, nad ich niepotrzebną śmiercią.

Jadąc z Aleksandrii do El Alamejn, mijaliśmy nowe miasteczka turystyczne zlokalizowane nad samym morzem, więc część plaży leżała w obrębie miasta. Były one ogrodzone i wjazd do nich wiódł przez strzeżoną bramę. Nas jako białych obcokrajowców wpuszczano po opowiedzeniu się, że chcemy iść do restauracji i na plażę.

Na bardzo szerokiej i dobrze utrzymanej plaży można było zamówić obiad i napoje. Kelnerzy najpierw przynosili stolik, krzesła i parasole, a następnie podawano to, co zamówiliśmy. Oczywiście mieliśmy też do dyspozycji leżaki. Bardzo przyjemnie odpoczywaliśmy na plaży, jedząc posiłek popijając zimne piwo z wysokiej szklanki.

Pytaliśmy kelnerów, kto mieszka w pobliskich apartamentach. Wyjaśnili, że są one własnością bogatych mieszkańców Aleksandrii, Kairu i innych miast. W recepcjach budynków, a raczej w recepcjach kompleksów budynków można wynająć apartament w okresie, kiedy właściciel z niego nie korzystał. Można też uzyskać informację na temat kupna apartamentu.

Jadąc wzdłuż morza, oglądaliśmy z jednej strony brzeg morski, a z drugiej strony, obniżającą się pustynię. Drogę usytuowano w najwyższym miejscu szerokiego nadmorskiego wału, zbudowanego ze skał wapiennych i piachu. Patrząc na opadający teren, szukałem zawsze miejsca, gdzie rozpoczyna się już depresja. Trudno to ocenić na oko, ale myślę, że niewielkim nakładem pracy przy pomiarach wysokościowych, można znaleźć początek depresji.

W wielu miejscach, gdzie depresja oddalała się od morza, obserwowaliśmy eksploatację skał wapiennych. Niektóre mniejsze górki wapienne eksploatowano jako materiał budowlany.

Kamieniołomy wyglądały bardzo dziwnie. Grzbiet górki rozcinały dwie pionowe ściany. To, co było pomiędzy tymi ścianami, wybierano, wycinając bloczki wapienne gotowe do murowania. Z tego materiału wykonano wiele budowli, takich jak baraki, budynki gospodarcze, ogrodzenia. Niektóre pionowe ściany kamieniołomów miały wysokość nawet 40 metrów. Dziwnie wyglądały wzgórza z tak wielką ingerencją ludzi w ich naturalny kształt.

Dalej poza El Alamejn, kierując się w stronę Libii, dojechaliśmy do przepięknej małej oazy. Stał tam hotel z wieloma miejscami noclegowymi i z luksusową restauracją.

Oaza pewnie w całości została założona przez ludzi. Wzniesiono tu duży budynek z restauracją i hotelem, były baseny kąpielowe, rosły palmy i dużo zieleni. Dlatego moje skojarzenie z oazą nie było pozbawione podstaw, tym bardziej, że z trzech stron miejsce to otaczała pustynia, a jedynie od strony północnej morze. Oaza była położona na wysokim brzegu morskim. Mogło to być co najmniej kilkanaście metrów powyżej poziomu morza.

Widok, jaki rozciągał się z tarasu budynku, mógł oczarować każdego. Od końca oazy piaszczysty teren opadał w dół do morza, a dalej woda jakby podnosiła się w górę aż do horyzontu. Woda morska miała przepiękny niebieski kolor, jakiego nigdzie się nie spotyka. Myślę, że na tę cudowną barwę miał wpływ biały kolor dna i piasku powstałego ze skał wapiennych.

Po dobrym obiedzie postanowiliśmy wrócić do domu. W drodze powrotnej w pobliżu Aleksandrii zatrzymaliśmy się przy polach, gdzie posadzono dużo krzewów figowych. Rośliny były młode, nie miały więcej niż półtora metra wysokości, ale już posiadały sporo owoców. Pola obsadzone figowcami rozciągały się na niewielkich wapiennych wzgórzach na dużej przestrzeni.

Wyprawa na Górę Mojżesza

Mieszkając na terenie *campu* nie mieliśmy wielu możliwości na zwiedzanie Egiptu. Każdy wyjazd w dniu wolnym od pracy wymagał zgody szefa kontraktu na wykorzystanie służbowego samochodu. Nie zawsze chcieliśmy go o to prosić i dlatego też korzystaliśmy ze środków transportu ogólnie dostępnych.

Pewnego razu postanowiliśmy wybrać się do Kairu pociągiem, korzystając z linii kolejowej, którą remontowaliśmy. Kursujące pociągi, a szczególnie wagony dawno przeszły okres swojej świetności. Okna zablokowane na stałe były otwarte lub zamknięte w zależności od tego, w jakiej pozycji się zacięły. Żaluzje w oknach od dawna nie działały. Drzwi pomiędzy wagonami nie zamykały się. Usiedliśmy w przedostatnim wagonie, tam, gdzie były wolne miejsca. Pociąg ruszył. Obiecywaliśmy sobie ciekawą wycieczkę po Kairze.

Widzieliśmy wielokrotnie, jakie tumany kurzu wzbijał jadący pociąg. Ale to, co działo się wewnątrz tego pociągu, przeszło nasze wyobrażenia. Kurz w ostatnich wagonach kłębił się w sposób niesamowity. Wpadał przez uchylone okna, drzwi i wszystkie szpary, jakie były w wagonie. Bardzo szybko uciekliśmy do przodu pociągu, bo tam się trochę mniej kurzyło. Zrozumieliśmy, dlaczego nikt nie chciał wsiadać do ostatnich wagonów.

Po godzinie dojechaliśmy do Kairu. Pierwsze, co zrobiliśmy, to umycie twarzy, szyi i rąk na dworcu i zmiana koszul na czyste. Dobrze, że chociaż to przewidzieliśmy. Rozpoczęliśmy zwiedzanie miasta, spacerując po centrum. Zaczęliśmy poznawać uliczki i charakterystyczne miejsca.

Inną wycieczkę zorganizowaliśmy do klasztoru Świętej Katarzyny na Synaju. W planie mieliśmy wejście nocne na górę Synaj zwaną Górą Mojżesza.

Najpierw transport. Jedziemy do Bedr, gdzie umawiamy się z właścicielem mikrobusu. Ustalamy cenę i czas wyjazdu. Jedzie nas dziewięć osób. Jurek, Kazik, Leszek, ja, kucharz, operator zgrzewarki i kilku pracowników. Mikrobus trochę ciasny, ale w wesołych nastrojach wyruszamy rano w drogę. Do przejechania mamy około 500 km. Wycieczkę zorganizowaliśmy w dniach świąt muzułmańskich (Wielki Bajram). W tych dniach nie mogliśmy pracować. Po drodze mijaliśmy wiele samochodów z białymi chorągiewkami. Kierowca egipski wyjaśnił nam, że to muzułmanie jadący do Mekki, aby wziąć udział w corocznej, największej pielgrzymce.

Udział w pielgrzymce jest obowiązkiem każdego muzułmanina, o ile go na nią stać. Podziwiamy sprawność kierowcy, który jedzie dosyć szybko, ale bezpiecznie. Trasa naszej podróży prowadzi przez Kair i dalej w stronę Suezu. Na Synaj wjeżdżamy tunelem pod Kanałem Sueskim, położonym około dziesięciu kilometrów na północ od Suezu. Dalej jedziemy na południe wschodnim wybrzeżem Zatoki Sueskiej. Mijamy tereny niezamieszkane. Pustynia, najpierw piaszczysta, zmienia się w kamienistą. Po przejechaniu od tunelu dobrą drogą asfaltową około stu kilometrów, zatrzymujemy się, by podziwiać pasące się na pustyni białe wielbłądy.

Zaczyna się skalista pustynia. Nasza wycieczkowa grupa ogląda białego wielbłąda.

Zaczynają się góry bardzo mocno zwietrzałe. Skały prawdopodobnie osadowe zostały sfałdowane i poddane bardzo silnej erozji powietrznej. Słońce i wiatry porobiły dziwne, mocno postrzępione wierzchołki. U podnóża skał widać usypiska drobnego materiału, odpadającego ze skał przy wietrzeniu.

Jedziemy dalej. Krajobraz zmienia się. Skręcamy w lewo, kierując się do oazy Fajran. Góry są już inne. To skały głębinowe mocno pofałdowane. Jadąc głębokimi dolinami, pomiędzy górami oglądamy przeróżne formy fałdowania skalnego. Rysunek, jaki tworzą, można prześledzić, obserwując jeden wybrany pokład skalny, najlepiej najbardziej kolorowy. W niektórych miejscach widać, jak pokłady podnoszą się w górę, a następie zawracają lub przewracają się, tworząc wspaniałe esy floresy.

Widać też uskoki, które powstały przez nagłe osunięcie się części górotworu. Wygląda to tak, jakby ktoś rysunek skał przeciął w dowolnym miejscu i obniżył go o stałą odległość. Przy odrobinie wyobraźni można zobaczyć, jak wyglądały pokłady przed zrobieniem się uskoku. Uważam, że studenci wydziałów geograficznych i geologicznych mieliby tu doskonałą lekcję poglądową, jak tworzyły się góry i na czym polegało fałdowanie i erozja skał.

W wielu miejscach droga przebiegała dolinami, gdzie wybudowano mosty i przepusty nad suchymi ciekami. Porobiono zabezpieczenia terenu przyległego przed erozją wody, która płynie okresowo po ulewnych deszczach. Suche koryta w pobliżu przepustów i mostów wzmocniono przez wykonanie murów z granitowych otoczaków. Wyglądało to bardzo ciekawie. Usunięto wszelkie przeszkody, aby nie tworzyły się zatory w miejscach, gdzie płynie woda w czasie deszczu.

Niestety, trzy lata później spadł ulewny deszcz i narobił ogromnych szkód. Część zabezpieczeń została rozmyta, w wielu miejscach zniszczony został asfalt, a w innych woda naniosła na drogę ogromną ilość materiału skalnego i piachu. Przejeżdżałem tą drogą pół roku po ulewie. Widziałem bardzo duże zniszczenia, ale droga była przejezdna, choć miejscami przypominała gruntową.

Duże zniszczenia ulewa uczyniła też w oazie Fajran. Degradacji uległa nie tylko droga, ale woda powyrywała lub połamała część przydrożnych palm. Niektóre z nich rosły w pięknych dużych kępach. Wyglądały prześlicznie. No cóż, taka jest natura. Ulewa, o której wspomniałem, narobiła szkód nie tylko na półwyspie, ale też i na lądzie stałym. Między innymi rozmyła nasypy linii kolejowej z *Portu Safaga* do *Qeny*. Linię tę pomagaliśmy budować. Jurek Andrysiak z Gdańska prowadził tam jeżdżący po torach warsztat mechaniczny.

Po minięciu oazy droga prowadziła coraz wyżej, aż do grzbietu górskiego, od którego zaczynała schodzić w dół na południe w kierunku Sharm El Sheikh. Było tu skrzyżowanie dróg. W lewo prowadziła droga do odległego około dwóch kilometrów klasztoru Świętej Katarzyny, w prawo do nowo budowanej wioski turystycznej. W wiosce tej stały pawilony noclegowe, restauracje i miejsca odpoczynku. Obok troszkę niżej leżała stara wioska beduińska.

Pojechaliśmy do klasztoru. Udało nam się załatwić nocleg w zabudowaniach klasztornych w pokoju noclegowym z piętrowymi łóżkami. Opłata była niewielka, ale warunki dalekie od komfortowych. Mogliśmy skorzystać z pomieszczenia kuchennego i zaparzyć herbatę. Prowiant wzięliśmy ze sobą. Poszliśmy szybko spać, aby o północy rozpocząć przygotowania do nocnego wejścia na Górę Mojżesza. Wyposażeni w latarki, ciepłe kurtki i dobre buty wyruszyliśmy na szlak. Do pokonania mieliśmy 715 metrów różnicy wysokości pomiędzy klasztorem a szczytem góry.

Dolina, na której stoi klasztor, ma wysokość 1570 m n.p.m., a Góra Mojżesza 2285 m n.p.m.

Pierwsza część drogi łatwa. Idziemy drogą, którą można wjechać na wielbłądzie do miejsca, skąd zaczyna się wysokogórskie, schodkowe podejście z łańcuchami.

Wielbłądzia droga biegnie w górę zakosami. Jest tak szeroka, że mogły się swobodnie minąć dwa wielbłądy. Przy drodze tej zbudowano nieduże zatoczki, a w nich kamienne budki z herbatą i przekąskami.

Wejście na szczyt trwa około trzech do czterech godzin. Jest męczące i można się zgrzać. Ciekawie wygląda w nocy wędrówka na szczyt, gdy idzie kilkanaście grup turystów z zapalonymi latarkami. Widać wiele rzędów światełek na różnych wysokościach.

Na szczycie góry jest zimno. Wieje bardzo silny i przenikliwy wiatr. Dobra kurtka z kapturem ułatwia dotrwanie do świtu. Na wierzchołku stoi murowana, kamienna kapliczka oraz mały meczet. Wszystko jest zamknięte.

Wiele z wchodzących grup jest zorganizowanych, z przewodnikami, którzy pomagają słabszym i w razie potrzeby załatwiają transport wielbłądem. Niektórzy turyści wejście na szczyt Góry Mojżesza traktują jak pielgrzymkę. Niemcy po drodze śpiewali psalmy, a na szczycie modlili się.

Dużo młodych osób wchodziło dzień wcześniej ze śpiworami, aby na górze doczekać wschodu słońca. Było też wiele młodych małżeństw z maleńkimi dziećmi, niesionymi w szelkach. Na szczycie można spotkać chyba wszystkie nacje świata.

Synaj (22.07.1989r.).
Góra Mojżesza – oczekiwanie na wschód słońca.
Od lewej:
autor, Bogusia, Tadek Durlej, Jacek Zawiślak i Marian Karasiński.

Około szóstej rano wszyscy zajmują dogodne stanowiska, aby nie przegapić pierwszych promieni słońca. Apara-

ty fotograficzne i kamery w pełnej gotowości. Mimo zimna, wszyscy wyglądają na podnieconych nadchodzącą chwilą.

Poruszenie.

Ktoś już zobaczył pierwsze promienie. Jest, daleko spoza skał trochę w dole wychodzi czerwona kula. Najpierw kawałeczek, za chwilę więcej. Słońce szybko wychodzi, jest go coraz więcej. Po minucie lub dwóch odrywa się od ziemi i zmienia kolor na coraz jaśniejszy. Dookoła słychać klikanie aparatów fotograficznych i szum kamer.

Robię kilka zdjęć w różnych fazach wstawania słońca – widok nie zapomniany.

Można wreszcie obejrzeć górę i pobliskie szczyty. Skały granitowe, koloru szaroczerwonego, miejscami mają barwę rdzy lub wyblakłej cegły. Wszystkie są obłe, wypolerowane przez wiatr.

W miejscach, gdzie góra łagodnie opadała w dół, łącząc się z niższymi szczytami, teren wygląda jakby był zbudowany z ogromnych głazów. Przy poziomo padających promieniach słońca przypomina pofałdowane, czerwonawe morze. Dookoła same skały, ani skrawka zieleni, czy też jakiejkolwiek roślinności. Słońce zaczyna ogrzewać zmarzniętych ludzi.

Po obejrzeniu wszystkich stron świata, rozpoczynamy schodzenie w dół. Idziemy krótszą, ale bardzo stromą, tzw. drogą schodkową. Tę drogę ułożyli ze skał mnisi z klasztoru. Liczy ona 3750 stopni (podaję to za przewodnikiem). Po drodze przechodzimy przez dolinkę, gdzie rośnie ogromny cyprys. Wiek drzewa oceniany jest od pięciuset do tysiąca lat.

Jest też studnia i obok budka, w której Beduini przygotowują herbatę z mięty. Za niedużą opłatą wypijamy słodki napój i po krótkim odpoczynku idziemy dalej. Wypicie tej herbaty należy do rytuału, bowiem, jak twierdzą Beduini, wodę czerpią ze studni, z której pił Mojżesz.

Synaj. Bogusia na drodze schodkowej z Góry Mojżesza.

Schodzimy dalej. Coraz więcej śladów życia. Spotykamy ostre krzewy, mchy i roślinki. W oddali zauważamy skaczące po zboczach kozice. Nie mogę wyjść z podziwu jak zwinnie poruszają się po prawie pionowych ścianach.

Skały już są ostre i pomieszane z rumoszem skalnym. Schodzenie po schodkach staje się coraz mniej przyjemne. Stopnie są wysokie. Przy każdym kroku głowa aż odskakuje. Osoby z większą wagą zaczynają narzekać. Zostaję z maruderami, aby nie panikowali. Pierwsi - Jurek i Adam są już na dole, a my mamy co najmniej jeszcze pół godziny schodzenia.

Podziwiam z góry widok na klasztor i przeciwległy szczyt. Mam dużo czasu do obserwacji, ponieważ moi towarzysze idą wolno i bardzo ostrożnie. No cóż, do chodzenia po górach trzeba się przygotować i kondycyjnie, i sprzętowo. Najważniejsze to dobre buty.

Wreszcie jesteśmy na dole. Niepotrzebnie śpieszyliśmy się, bo klasztor i muzeum można zwiedzać dopiero po godzinie dziesiątej. Na otwarcie klasztoru czeka dużo ludzi. Wszyscy, którzy byli na górze, teraz chcą go zwiedzić, obejrzeć zabudowania, bazylikę i ogród. Do wejścia tworzy się kolejka. Udało nam się zwiedzić bazylikę, zabudowania klasztorne, pokazujące dawne życie w klasztorze, oraz kostnicę, gdzie zgromadzono stertę czaszek zmarłych mnichów.

Przed bramą klasztoru kupuję od młodego Beduina znalezioną przez niego w górach małą geodę agatu. Zadowoleni z wyprawy wracamy do domu.

Podróż do Asuanu i Abu Simbel

Wycieczka na Synaj spodobała się nam bardzo i zmobilizowała do dalszego zwiedzania ciekawych miejsc Egiptu.

Wielokrotnie namawialiśmy szefa kontraktu Zdzisława Sobierajskiego, aby zorganizować wycieczkę do Luksoru. Nie potrafiliśmy go zainteresować. Ponawialiśmy próby wielokrotnie, aż Leszkowi powiedział: „Co wy tak uparliście się z tym Luksorem? Tam nic ciekawego nie ma, tylko kupa kamieni. Wiem, bo trzy razy tam byłem".

Postanawiamy więc jechać na własną rękę, na południe do Asuanu. Korzystając z wolnych dni, w kilka osób decydujemy się na wycieczkę. Kupujemy bilety w pociągu z miejscami sypialnymi i kolacją.

Pociąg przeznaczony jest dla turystów zagranicznych i bogatszych Egipcjan. Przedziały sypialne są dwuosobowe. Wyruszamy wieczorem po dwudziestej. Po spożyciu posiłku podanego przez obsługę pociągu, wybieramy się do wagonu klubowego, gdzie można zamówić whisky z lodem lub piwo.

W tym wagonie spotkaliśmy młodzież z Hiszpanii. Bawią się pięknie, tańczą i śpiewają. Wiele osób z rozbawieniem ogląda ich występy. Wagon jest przepełniony tak, że praktycznie nie można nic zamówić. Wyglądam przez okno, ale nic nie widać. Prawdziwe egipskie ciemności. Pociąg cały czas kołysze na boki.

Kazik stwierdza, że tor jest powybijany, nierówny. Miał rację. Tory wymagały remontu, o czym wkrótce się przekonaliśmy.

O świcie obserwuję przez okno dolinę Nilu, która jest wąska i tylko miejscami zajmuje trochę więcej terenu. Są takie miejsca, że widzę wysokie brzegi pustyni z obu stron doliny. Wszędzie dostrzegam uprawy, dużo trzciny cukrowej, drzew owocowych i palm. Rano jemy śniadanie i około godziny jedenastej jesteśmy w Asuanie.

Po wyjściu z pociągu decydujemy się natychmiast jechać do Abu Simbel, aby obejrzeć wspaniałe świątynie, uratowane przed zalaniem wodą z powodu budowy tamy asuańskiej.

Wynajmujemy taksówkę. Mamy do przejechania ponad trzysta kilometrów w jedną stronę. Jedziemy cały czas drogą asfaltową, przez kamienistą pustynię. Po lewej stronie miejscami widać Jezioro Nasera, które ma ponad pięćset kilometrów długości.

Woda zalała niegdyś uprawną dolinę i teraz prócz wody i skał nie ma nic więcej. Zatrzymujemy się w miejscu, gdzie można podejść do wysokiego brzegu zalewu. Skalisty brzeg, niżej woda i pustka. Widać drugi brzeg jeziora podobny do tego, na którym stoimy.

Dokucza nam mocne, palące słońce i żar bijący od nagrzanych kamieni. W upale żadnej ulgi spowodowanej bliskością wody. Jedziemy dalej. Krajobraz jest monotonny.

Wreszcie pojawiają się palmy. Dojeżdżamy do oazy. Kupujemy coś do picia i oglądamy małe krokodyle, które Nubijczycy hodują w oazie. Za opłatą można zrobić sobie zdjęcie z malutkim krokodylkiem, trzymając go na ręce. Korzystamy z tej niecodziennej okazji i znów jedziemy dalej.

Gdzieś po drodze mijamy **zwrotnik Raka**. Wiem to z mapy.

Dla mnie jest to historyczna chwila, ponieważ pierwszy raz w życiu znalazłem się w tropiku. Tropikiem nazywamy obszar kuli ziemskiej pomiędzy zwrotnikami Raka i Koziorożca. Tak więc w sposób formalny mogę twierdzić, że przekroczyłem zwrotnik.

Dojeżdżamy do Abu Simbel.

Świątynie te znane są na całym świecie, a zostały uratowane przed zatopieniem w czasie budowy tamy w Asuanie. Aby je ocalić, UNESCO rozpisało konkurs na ratowanie tych wspaniałych zabytków kultury.

Te zabytkowe obiekty zostały wykute w wysokim klifie doliny Nilu. Wykonano je dla uczczenia starożytnych bogów – słońca *Amona-Re i Re-Horachte* oraz boga mądrości i stwórcy świata *Ptaha*. W rzeczywistości wykonano je dla uczczenia panującego wówczas faraona Ramzesa II i jego żony Nefertari.

Faraon Ramzes II panował ponad 60 lat. Bardzo dbał o wzrost potęgi Egiptu i w wielu miejscach znajdujemy jego posągi i ślady panowania. Za jego rządów

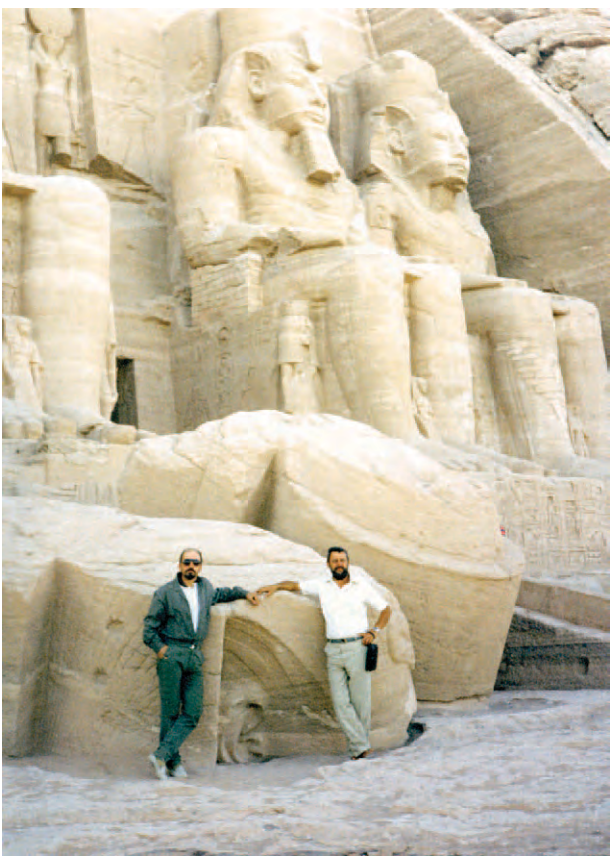
wybudowano wiele świątyń. Świątynie i posągi znajdują się od Abu Simbel aż do Morza Śródziemnego, czyli na przestrzeni ponad tysiąc siedmiuset kilometrów. Osobiście widziałem je w Abu Simbel, w Asuanie, Luksorze, Abydos, Fajum, Memfis i Kairze.

Świątynia w Abu Simbel została wydrążona w skale wapiennej. Ma 63 m długości i składa się z kilku sal bogato zdobionych kolumnami i rysunkami na ścianach. W ostatniej sali świątyni, w litej skale wyrzeźbiono cztery pomniki, trzy wymienionych wyżej bogów i faraona Ramzesa II.

Świątynię ukierunkowano w stosunku do stron świata, tak by dwa razy w roku 21 lutego i 21 października promienie wschodzącego słońca oświetlały posągi faraona i bogów słońca. Promienie słoneczne nie oświetlały jedynie boga *Ptaha*. boga mądrości, stwórcy świata, jednocześnie uważanego za władcę tajemnic i magii, zawsze pozostającego w ukryciu, w cieniu.

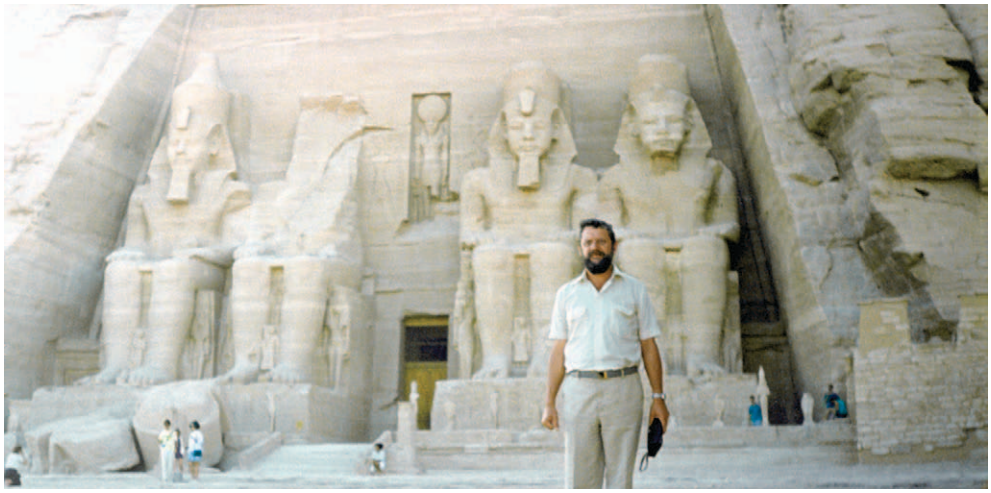
Wizyta słońca przypadała w dniu urodzin faraona Ramzesa II. Mówiono wtedy, że bóg słońca składa wizytę faraonowi Ramzesowi II.

Małe wejście do świątyni otaczała wielka fasada wykuta w wysokiej skale z czterema ogromnymi posągami, przedstawiającymi siedzącego Ramzesa II. Posągi strzegły wejścia do świątyni. Były ogromne, miały powyżej 20 m wysokości. U stóp posągów faraona znajdują się małe, w stosunku do kolosów, posągi żony i córek. Wyglądają na miniaturowe, a w rzeczywistości są kilkakrotnie większe od dorosłej osoby.



Widać zniszczenia spowodowane przez trzęsienie ziemi. Jeden z posągów pozbawiony jest głowy. Części posągu leżą od wieków obok świątyni. Stanowią dodatkową atrakcję dla turystów z uwagi na rozmiary poszczególnych części rzeźby. Wiele osób fotografuje się na ich tle, najczęściej obok ucha, które sięga do ramienia dorosłej osoby.

Abu Simbel
– przy uchu Irek i autor.



Abu Simbel. Wejście do świątyni Ramzesa II. Przed świątynią autor.

Prawie wszyscy turyści, chcąc podkreślić wielkość posągu, fotografują się przy nodze posągu, często siadając na palcu.

Świątynie przez wiele wieków, pozostawały zasypane przez piaski z pustyni. Dopiero na początku dziewiętnastego wieku zostały odkopane i tak dotrwały do chwili ich przeniesienia.

Przy przenoszeniu świątyni zadbano o to, aby nic nie zmieniło się w układzie przestrzennym. Wszystkie części uszkodzonego posągu ułożono w ten sam sposób, w jakim pozostawały przez wiele wieków.

Obok mieściła się świątynia królowej Nefertari, zadedykowana bogini Hathor. Była dużo mniejsza, choć i tak imponująca. Przed wejściem wzniesiono posągi królowej Nefertari i Ramzesa II – stosunkowo małe, mają tylko po 9,5m wysokości.

Kilkakrotnie widziałem w telewizji kairskiej transmisję ze wschodu słońca w Abu Simbel. Pokazywano, jak promienie słońca oświetlają posąg Ramzesa II i boga słońca Amona Re, stojące w ostatniej sali świątyni. Po dwudziestu minutach promienie słońca znikały. Oczywiście oglądałem transmisje już ze świątyni przeniesionej wyżej na wysoki brzeg klifu, ponieważ budowa tamy w Asuanie podniosła poziom wody tak, że dawne miejsca znalazły się pod wodą.

Przeniesienie obu świątyń stanowiło ogromne przedsięwzięcie. Ale inżynierowie poradzili sobie. Całość góry razem ze świątyniami pocięto na ponad tysiąc kawałków o wadze około trzydziestu ton każdy. Bloki skalne przeniesiono wyżej około 65 m. W każdym bloku skalnym osadzono punkty geodezyjne i przed wycięciem określono współrzędne przestrzenne. Po przeniesieniu wszystkich bloków, ułożono je z powrotem tak, aby odtworzyć stary układ przestrzenny. Uzupełniono szczeliny, jakie powstały po cięciu skały. Całość przeniesionej świątyni osłonięto dużą kopułą betonową, na którą nawieziono ziemię. Wycinanie bloków skalnych rozpoczęto w maju 1964 r. Latem 1965 r. wody zalewu zalały miejsce, gdzie pierwotnie stały świątynie. Prace rekonstrukcyjne zakończono w 1968 r.

W lutym 1969 r. promienie słońca znów oświetliły pomnik Ramzesa II, ale o dzień później, niż czyniły to przez całe wieki. Przesunięcie o jeden dzień słonecznego spektaklu – moim zdaniem – spowodowane zostało zmianą wysokości położenia świątyni. Teraz wznosi się ona o 65 m wyżej w stosunku do usytuowania pierwotnego.

Ponieważ można obejrzeć przestrzeń pomiędzy przeniesionymi skałami a betonową kopułą, skorzystaliśmy z tej możliwości. Chodząc po przeniesionej górze, widzieliśmy miejsca, gdzie były cięcia skały. W każdym bloku znajdowałem małe punkty geodezyjne ze stali nierdzewnej, służące później do prawidłowego umieszczenia bloku skalnego w odtwarzanej świątyni. Znajdowałem też numerację każdego bloku skalnego.

Rozpisałem się o świątyni w Abu Simbel i kulcie faraona Ramzesa II, aby podkreślić ogromną wiedzę starożytnych Egipcjan, jak dobrze znali astronomię, świetnie potrafili określić kierunek prac przy drążeniu komnat w górotworze. Z jaką precyzją wskazano miejsce, w którym należało wykuć w skale posągi Ramzesa II i bogów, czyli jak umiejętnie wykonywano prace geodezyjne, chociaż posługiwano się prymitywnymi narzędziami.

Na uwagę zasługuje fakt, jakimi wykształconymi pochlebcami otaczał się faraon, gdy każdego 21 lutego mówili, że bóg słońca składa wizytę Ramzesowi II siedzącemu na tronie w ostatniej sali świątyni, pomaleńku oświetlając całą jego postać, zaczynając od stóp.

Dodam jeszcze tylko, że z placu przed świątyniami roztacza się wspaniały widok na Jezioro Nasera i na drugi, pusty brzeg zalewu. Na jeziorze, daleko, płynęła jedna łódź żaglowa.

Abu Simbel – widok na jezioro Nasera. Autor stoi na górze przeniesionej świątyni. Bloki skalne z widocznymi uchwytami metalowymi zostały przeniesione w nowe miejsce. Z prawej strony widać numerację bloku skalnego.

Po obejrzeniu obu świątyń wróciliśmy do Asuanu. Wracając, zwiedziliśmy jeszcze wysoką tamę. Jest ona ogromna i wysoka. Na dole wybudowano elektrownię wodną.

W Asuanie widać pierwszą kataraktę na Nilu. Są to wystające z wody skały i progi skalne, utrudniające żeglugę.

W mieście znaleźliśmy hotel i po zakwaterowaniu się poszliśmy na długi, wieczorny spacer wzdłuż Nilu. Kolację zjedliśmy w ładnej restauracji położonej na brzegu rzeki, tak że część szklanej podłogi umieszczona była nad przepływającą wodą zaś wieczorny spacer przy zachodzie słońca był bardzo atrakcyjny, bo widać było Nil, wyspy na nim i zachodni brzeg doliny z grobowcami. Po Nilu pływały feluki pięknie oświetlone zachodzącym słońcem, z wypukłymi od wiatru żaglami. Podczas spaceru spotkaliśmy bardzo wielu turystów.

Następnego dnia zwiedziliśmy piękną świątynię Izydy na wyspie File. Świątynia faktycznie już nie leży na File, ponieważ została przeniesiona w nowe miejsce, około pół kilometra na północ, na inną wyspę. Upodobniono ją do File, wyrównując miejsce pod nową lokalizację.

Z wyspy wróciliśmy na ląd stały. Potem wynajętą feluką popłynęliśmy na wyspę Kitchenera.

Samo pływanie feluką, łodzią żaglową z wysokim, charakterystycznym trójkątnym żaglem, sprawia niesamowitą frajdę. Zestawienie słów: Nil, pierwsza katarakta, feluka miały dla nas ogromną wymowę.

Wyspa, na którą popłynęliśmy, była jednym wielkim ogrodem, w którym posadzono drzewa i krzewy sprowadzone ze wszystkich zakątków świata. Szczególnie okazale prezentowały się różnego rodzaju bambusy.

Generał Horatio lord Kitchener, dowódca wojsk angielsko – egipskich w XIX w. zasłynął tym, że stłumił rebelię Mahdiego, a wyspę otrzymał na własność w uznaniu zasług. I to on, zamieszkawszy na niej, założył te przepiękne ogrody.

Po zwiedzeniu wyspy i powrocie tą samą feluką do miasta, mieliśmy czas na zwiedzenie Muzeum Nubijskiego, które jest bardzo ciekawie zaprojektowane i godne polecenia. Niektóre posągi są tak wspaniałe, że kilkakrotnie wracałem, aby je podziwiać. Moją uwagę zwrócił niewielki (około jednego metra wysokości) posąg kobiety, wykonany z czarnego bazaltu. Piękne rysy twarzy i cała postać kobiety przyciągały spojrzenia zwiedzających. Przekonałem się o tym, spotykając te same osoby, wracające, aby jeszcze jeden raz obejrzeć tę rzeźbę. Uznałem, że są to osoby bardzo wrażliwe na piękno. Po uśmiechach poznałem, że oni to samo myślą o mnie (mówiąc nieskromnie).

Spacerując promenadą Corniche El-Nil, dostrzegłem po drugiej, zachodniej stronie Nilu, wysoko na wzgórzu, Mauzoleum Agi Chana – przywódcy religijnego szyitów, które jest miejscem licznych pielgrzymek muzułmanów.

Asuan to największe miasto w Nubii. Nubijczycy różnią się wyglądem od Egipcjan z terenów położonych na północ od Asuanu. Mają ciemny kolor skóry, kędzierzawe włosy, są szczupli i wysocy. Różnią się wyglądem też od Sudańczyków i mieszkańców z głębi Afryki. Są bardzo dumni, ale uprzejmi.

Z Asuanu wracamy do Kairu. Tym razem wagon restauracyjny jest pusty. Zamawiamy drinki i w dobrych nastrojach obserwujemy mijane krajobrazy. Do przejechania mamy 900 kilometrów.

Zmęczeni, ale szczęśliwi docieramy do Moderiet El Tahrir, gdzie wiele osób zazdrości nam odwagi i determinacji turystycznej.

Wyjazd służbowy do Luksoru

W grudniu 1987 r. jedziemy do Luksoru, tym razem służbowo. Nasze konsorcjum podejmuje rozmowy dotyczące renowacji linii kolejowej na odcinku Qena – Luksor. Jedzie szef kontraktu Janusz Herszfeld, Andrzej Schab i ja. Po drodze odwiedzamy Jurka Andrysiaka w jego wędrującym po torach warsztacie na trasie z Portu Safaga do Qeny. Linia przebiega z dala od osiedli, spotkanie więc jest przy bocznicy kolejowej na pustyni.

W Qenie, już razem z naszymi wspólnikami z Egiptu, przesiadamy się na drezynę i jedziemy na przegląd trasy do Luksoru.

Jedziemy wolno, aby dokładnie obejrzeć trasę, drogi dojazdowe do torów oraz położenie linii kolejowej w terenie. Obserwuję, jak biegnie linia kolejowa. Miejscami widać Nil. Na ogół tory biegną wzdłuż kanałów. Na wielu odcinkach kanały przebiegają z obu stron torów. Brzegi kanałów są porośnięte trzcinami, w wielu miejscach rośnie trzcina cukrowa. Widać wiele palm i drzew cytrusowych. Cytrusy rosną w pobliżu zabudowań. Tam, gdzie jest woda, spotykamy dużo zieleni.

Często wychodzę z kabiny na zewnętrzną platformę, aby obejrzeć teren kolei i przyrodę w dolinie Nilu. Przy niedużej prędkości wrażenie jest niesamowite. Mimo iż jest grudzień, ciepły wiatr rozwiewa włosy i przynosi całą gamę zapachów. Dojeżdżamy do Luksoru. Szef umawia się na dalsze rozmowy w Kairze.

Mamy sporo czasu, aby zwiedzić najważniejsze zabytki. Zaczynamy od świątyni w Luksorze. Równolegle do Nilu położona jest aleja sfinksów, która wiodła do świątyń w Karnaku.

Z alei sfinksów przez wielki pylon (bramę) prowadzi droga na dziedziniec Ramzesa II. Przed bramą stoi z boku wielki obelisk bogato ozdobiony. Do 1831 roku stały dwa obeliski, ale Mohammed Ali – ówczesny władca Egiptu, z pochodzenia Albańczyk, jeden z obelisków podarował Francji i obecnie podziwiany jest w Paryżu.

Jeden z zachowanych obelisków. Wśród widocznych symboli znajduje się kartusz z imieniem władcy, któremu ten obelisk poświęcono (w górnej części fotografii obok wyszczerbionej krawędzi) oraz dwa znaki anch - klucze życia.

Dziedziniec Ramzesa II oraz następne, ozdabiają piękne kolumnady.

Słońce zbliża się ku zachodowi, daje to niesamowity efekt świetlny. Niektóre detale są mocno oświetlone bocznym światłem, a inne skryte w cieniu. Liczba kolumn jakby się podwoiła. Dochodzą nowe kolumny utworzone przez cienie.

Zaczynamy szukać hotelu. Okazuje się, że grudzień to środek sezonu w Luksorze. Ciężko znaleźć dobry hotel w niewysokiej cenie. Nam wówczas dolar kojarzył się z dużą wartością. Było to jeszcze przed reformą Balcerowicza. Dobre hotele miały dla nas astronomiczne ceny, natomiast hotele średniej klasy, ale dobre, były przepełnione. Wreszcie znajdujemy hotel z wolnymi miejscami w centrum Luksoru, bardzo blisko Świątyni Luksorskiej. Budynek dawniej był bardzo elegancki. Posiadał duże i wysokie pokoje. Wszędzie widać było dawną świetność, ale wyposażenie nie przystawało już do nowoczesnych czasów. Chodzi mi o łazienkę i toaletę. Nie było ciepłej wody i klimatyzacji. W pokojach wieczorem panował chłód. Za to cena za nocleg była niska, wręcz śmieszna. O ile pamiętam, wynosiła 5 funtów od osoby. Natomiast w hotelu sieci Meridien doba kosztowała 120 dolarów.

Rano zwiedzamy Teby. Na drugą stronę Nilu przepływamy promem samochodowym. Nil, najdłuższa rzeka świata, jest w tym miejscu dosyć szeroki i budzi respekt.

Zwiedzamy świątynię królowej Hatszepsut. Po drodze mijamy budynki, w których mieści się polska baza archeologiczna. Świątynię Hatszepsut odkryli bowiem i odrestaurowali polscy archeolodzy i konserwatorzy zabytków. Widzieliśmy, jak jeden z nich na rusztowaniu pracował przy konserwacji malowidła.

Później pojechaliśmy do Ramesseum, zespołu pałaców i świątyń poświęconych faraonowi Ramzesowi II. Wielkie wrażenie wywarły na mnie ruiny ogromnego posągu Ramzesa II. Miał on około 20 m wysokości i ważył ponad tysiąc ton. Wykonany był z jednego kawałka skały granitowej, sprowadzonej z Asuanu. Posąg uległ zniszczeniu podczas trzęsienia ziemi na początku II wieku naszej ery.

Zastanawiałem się, w jaki sposób przetransportowano bryłę kamienną o wadze około 1200 ton. Kamień został wycięty w kamieniołomach w Asuanie. Jak go przetransportowano, w pierwszej kolejności do rzeki i czym dalej go przewieziono 200 kilometrów, jak go dostarczono na miejsce, w którym stał przez wiele wieków. Dla porównania przypominam, że ogromne ciężarówki do transportu kamienia z kamieniołomów mają ładowność około 30 ton. Posąg miał około 20 metrów wysokości, a więc tyle co pięciopiętrowy budynek! W jaki sposób, przy ówczesnych technologiach, transportowano takie ciężary o wielkich gabarytach?

Innym przykładem na to, że wykonywano takie zadania, a jednocześnie obrazującym sposób pracy, jest niedokończony obelisk w kamieniołomach asuańskich. Obelisk został już wykonany z trzech stron. Pozostało odciąć go od litej skały. Ma on 42 m długości i ważyłby prawie 1300 ton. Zrezygnowano z dokończenia prac po stwierdzeniu, że skała pękła. Gdyby nie to, pewnie stałby w jakimś odległym miejscu.

Dzięki temu pęknięciu dowiadujemy się, w jaki sposób odcinano obelisk od skały. Otóż przy samym podłożu wywiercono dookoła obelisku poziome otwory o takiej samej długości i średnicy. W otwory te wbijano jednakowe, suche kołki z takiego gatunku drewna, które pod wpływem wody bardzo zwiększało swą objętość. Wystarczyło teraz nalać wodę do koryta, jakie powstało pomiędzy obeliskiem a litą skałą i czekać, aż drewniane kołki napęcznieją i oderwą go od podłoża.

Zastanawiałem się, dlaczego angażowano takie siły i olbrzymie środki, aby te monumentalne budowle powstawały z jednego kawałka skały, aby nie składały się z mniejszych, połączonych później ze sobą części.

Te potężne pomniki miały świadczyć o wielkości władcy, który kazał takie monumenty wykonać i o ogromnych możliwościach technicznych, jakimi dysponowali starożytni Egipcjanie. Odwiedzający faraona goście, widząc te budowle, pewnie dochodzili do przekonania, że przybywają do ogromnego kraju, rządzonego przez potężnego władcę, którego stać na wzniesienie tak okazałych budowli wzbudzających respekt.

Ponadto mogły też świadczyć o przebiegłości dworzan, którzy prześcigali się w pomysłach zaspokojenia pychy faraonów i podkreślenia ich wielkości.

Po drodze oglądamy Kolosy Memnona. Są to dwa siedzące posągi o wysokości 17 m zwrócone twarzą w stronę Nilu. Wyglądają, jakby oczekiwały na przybyszów lub witały ich, pokazując jednocześnie potęgę faraona, który polecił je wznieść.

Wracamy na wschodnią stronę Nilu. Zwiedzamy świątynie w Karnaku. Myślałem, że nic już mnie nie zaskoczy. To, co tutaj zobaczyliśmy, a w szczególności w świątyni Amona z wielką Salą Hypostylu, przeszło moje oczekiwania. Sala o wymiarach 100 m na 52 m mieściła aż 134 kolumny. Ogromne. Najwyższe mają 21 m wysokości i ponad 2 m średnicy. Niektóre ustawiono tak blisko siebie, że utrudnione jest poruszanie pomiędzy nimi. Ten las kolumn przytłacza swą wielkością tak jak przed wiekami.

Idąc główną nawą, wyobrażałem sobie, jak czuli się poddani wchodząc do świątyni. Jacy byli mali wobec potęgi władcy, który polecił wybudować świątynię i rządził całym krajem. Jak byli przytłoczeni wielkością kolumn i posągów, ogromem całej świątyni oraz ceremoniałem, jakiemu zostali poddani przez kapłanów strzegących tych budowli.

Goście z obcych krain pewnie zastanawiali się, jak potężni byli władcy kraju, który był w stanie zrealizować takie budowle. Jakże mocno musiała być rozwinięta nauka i technika konieczna do zaprojektowania i wybudowania tych miejsc kultu bogów i faraonów. Jak doskonała była organizacja pracy i nadzoru. Jakie rzesze ludzi brały w niej udział?

Z Karnaku w stronę świątyni w Luksorze prowadzi aleja sfinksów, która kiedyś łączyła obydwa obiekty. Sfinksy w Luksorze to lwy z głowami ludzi, leżące na cokołach, wyglądające, jakby strzegły osób poruszających się aleją. Natomiast w Karnaku, w alei wiodącej do Nilu sfinksy mają głowy baranów, a każdy sfinks strzeże, umieszczonej z przodu pomiędzy nogami, postaci, która przedstawiała faraona Ramzesa II. Oznacza to, że bóg Amon, opiekun faraonów, strzeże faraona Ramzesa II. W sztuce boga Amona często przedstawiano jako człowieka z głową barana – zwierzęcia świętego.

Po zwiedzeniu zabytków Karnaku wracamy do Kairu. Samochód prowadzi Andrzej Schab. Bije rekord długości jazdy bez postoju. Przejeżdżamy ponad 500 km. Zatrzymujemy się nad Zatoką Sueską, gdzie przy zachodzącym słońcu kąpiemy się w morzu. Woda jest cieplejsza od powietrza. Przejeżdżający obok Egipcjanie zatrzymują się, aby popatrzeć na kąpiących się przy takim zimnie. Natomiast my uważaliśmy, że woda jest cieplejsza niż w lipcu w Bałtyku. Przypominam, że mieliśmy koniec grudnia.

Koniec grudnia 1987r. Morze Czerwone pomiędzy Portem Safaga a Hurgadą.
Kąpią się szef kontraktu Janusz i autor.

Drugi raz odwiedzam Luksor z Basią oraz Witkiem Cichockim i jego żoną Elą. Jedziemy fiatem Regata. Po drodze zwiedzamy oazę Fajum i dalej drogą wzdłuż Nilu do Luksoru. Jest koniec kwietnia 1989 roku. W Luksorze temperatury dochodzą do 43°C w cieniu. Nie wszyscy z naszej czwórki dobrze znoszą tak wysokie temperatury. Nie dziwię się, bo Basia i Ela dwa dni wcześniej przyleciały z Polski, gdzie występowały jeszcze niskie temperatury. Witek też źle znosił upały, ale on pracował w klimatyzowanym biurze.

Luksor 30.04.1989r. Upał 43°C. Basia chowa się przed słońcem w cieniu kolumny.

Zwiedzamy Dolinę Królów. Temperatura i słońce robią swoje. Basia i Witek zobaczyli tylko grobowiec Tutenchamona i zrezygnowali z dalszego oglądania. Znajdujemy w kawiarni wolny stolik z dobrze ustawionym parasolem i zamawiamy zimne napoje i dobrą kawę. Na dalsze zwiedzanie grobowców decyduje się żona Witka i ja. W grobowcach panuje niesamowita duchota, ale warto pocierpieć, aby obejrzeć te przepiękne dzieła sztuki.

Zbyt duża liczba zwiedzających, przy braku odpowiedniej wentylacji, powoduje osadzanie się na ścianach grobowców wilgoci, która stanowi ogromne zagrożenie dla samych ścian i znajdujących się na nich reliefów i malowideł. Później zwiedzamy świątynie w Karnaku.

Wracamy do Moderiet El Tahrir inną drogą. W Qenie wyjeżdżamy z doliny Nilu i kierujemy się na wschód nad Morze Czerwone do Portu Safaga. Droga wiedzie przez pustynię. Po lewej stronie widzimy nową linię kolejową. Mamy niewielki swój udział w budowie tej linii. To na niej Jurek Andrysiak prowadził ruchomy warsztat mechaniczny, w którym usuwano awarie maszyn kolejowych.

Dojeżdżamy do Hurghady. Znajdujemy ładny hotel w starszej części miasta tuż nad samym morzem. Hotel El Gezira, zbudowany w kształcie prostokąta, posiada coś w rodzaju wewnętrznego wirydarza. Na dole urządzona jest kawiarnia, z której siedząc przy kawie można podziwiać gwiazdy. Hotel posiada cztery piętra. Późnym wieczorem wolna przestrzeń zamykana jest dachem z gęstej siatki, który chroni przed wiatrem i komarami.

Następnego dnia zwiedzamy Suez i port przy Kanale Sueskim. Podziwiamy przepływające statki. Wszystkie płyną w jednym kierunku, do Morza Czerwonego. Ze względu na to, że kanał jest wąski, statki muszą płynąć w jedną stronę. Jedyne miejsce, gdzie mogą się wymijać, to Jezioro Gorzkie obok Ismailii.

Statki przepływają całymi grupami, jeden za drugim. Płyną kontenerowce, z dużą liczbą kontenerów ułożonych na pokładzie. Płyną tankowce puste, bo burty bardzo wysoko wystają z wody, pokazując rdzawe plamy na kadłubie. Pewnie przez Morze Czerwone kierują się do Zatoki Perskiej po ropę naftową.

Wieczorem wracamy do Kairu ale po drodze duże zaskoczenie. Reflektory w samochodzie stały się mleczne i mają rozpraszające światło. Całe szczęście, że dojechaliśmy do oświetlonego Kairu i światła nie były konieczne. Szukamy przyczyny zniszczenia reflektorów, a ta okazała się bardzo prosta. Po drodze mieliśmy burzę piaskową i silny wiatr wiejący z pustyni niósł duże ilości piasku. Piasek momentami przelatywał przez drogę, jak w Polsce śnieg w czasie zamieci. W powietrzu unosiło się dużo pyłu, widoczność spadła tak, że włączyliśmy światła mijania. Tubylcy tylko nie włączyli świateł, ale na dodatek wszyscy mieli pozasłaniane reflektory tekturą falistą. Bardzo krytykowaliśmy ich za brak oświetlenia i stworzenie przez to zagrożenia przy ograniczonej widoczności.

Rano po obejrzeniu samochodu wszystko stało się jasne. Piasek zmatowił nam reflektory tak, że nadawały się już tylko do wymiany. Poza tym wypolerowane były wszystkie ranty w karoserii. Piasek zdarł lakier do czystego metalu. Nie mieliśmy ani jednego owada przyczepionego do karoserii, samochód był czyściutki. Okazało się, że miejscowi kierowcy byli dużo mądrzejsi od nas. Oni wiedzieli, czym grozi jazda przez pustynię w czasie burzy piaskowej.

Oaza Fajum

Kilkadziesiąt kilometrów na południe od Kairu znajduje się oaza Fajum. Oaza ta jest jedną z największych znanych w Afryce Północnej. Mieszka w niej ponad milion ludzi (niektóre źródła podają 1,3 mln). Głównym miastem jest Medinet El Fajum, mające około 400 tysięcy mieszkańców.

W północnej stronie oazy rozciąga się duże słone jezioro Birket Karun. Wzdłuż południowego brzegu jeziora prowadzi asfaltowa droga, która łączy szereg rybackich wiosek położonych na brzegu jeziora.

Przy drodze stoi ładny hotel, dawny pałacyk myśliwski króla Faruka. Andrzej Kopicki namawia nas do zatrzymania się na kawę. Jest godzina jedenasta. Jesteśmy chyba pierwszymi i jedynymi gośćmi. Oglądamy jezioro. Widać przeciwległy, północny brzeg na lekko wznoszącej się pustyni. Ani jednego drzewa, nic, po prostu skały przykryte piaskiem.

Będąc tu pierwszy raz z Zosią, zrobiliśmy sobie zdjęcia z rybakami. Mieliśmy wyjątkowe szczęście, widząc ich wyciągających sieci z łodzi rybackiej. Wyglądali bardzo malowniczo w swoich oryginalnych strojach i czapeczkach.

Jezioro nie ma odpływu, a ponieważ cały czas dopływa woda z Nilu, w akwenie pozostaje coraz więcej soli. Cała dopływająca woda wyparowuje, przez co wzrasta zasolenie jeziora. Aby ratować rybołówstwo, sprowadzono specjalne gatunki ryb, które potrafią żyć w takiej wodzie.

Brzeg jeziora nie zachęca do spacerów. Woda przy brzegu jest zanieczyszczona i miejscami niełądnie pachnie. Przypuszczam, że to rozkładające się glony wydzielają taki zapach.

Zwiedzamy też Medinet El Fajum. W centrum oglądamy piękne zabytkowe koła wodne. Te ogromne koła służą do transportowaniu wody na wyższy poziom. Tuż obok można napić się dobrej kawy i zjeść obiad. Kawę pijemy przy stolikach pomiędzy rozłożystymi akacjami. Drzewa dają dużo cienia, a przelewająca się obok w kołach wodnych woda łagodzi upał.

Jeżdżąc drogami oazy, podziwiamy równe i bardzo dobrze uprawione pola. Widzimy też w wielu miejscach daktyle, suszące się na plandekach rozłożonych na ziemi. Jest ich bardzo dużo. Miejscami tworzą piękne, żółto-czerwone, ogromne plamy na czarnej ziemi. Z daleka przypominają kolorowe kobierce.

Należy podkreślić, że cała oaza czerpie wodę z Nilu. Już w starożytności doprowadzono ją kanałem. Oaza leży w zagłębieniu terenu (80 m poniżej poziomu morza), zapadlisku tektonicznym oddzielonym od Nilu wąskim pasem pustyni. Jezioro powstało poprzez wypełnienie niecki wodą z rzeki.

Wody prawdopodobnie dopływały pierwotnie odnogą Nilu, chociaż część znawców twierdzi, że woda dopływała kanałem wybudowanym około 4 tys. lat temu. Niezależnie od prawdy, kanały rozprowadzają wodę po całej ogromnej oazie. Ich budowę niektórzy uważają za większe przedsięwzięcie niż wzniesienie piramid. Ziemia w oazie jest bardzo żyzna i dlatego uzyskiwano wysokie plony. Oazę dawniej nazywano: ogrodem Egiptu.

Kanał Sueski

Kanał Sueski łączy Morze Śródziemne z Morzem Czerwonym. Kanał ma 163 km długości i oddziela półwysep Synaj, czyli Azję, od Afryki.

Główne miasta nad kanałem to Port Said nad Morzem Śródziemnym, Ismailia w środku kanału i Suez nad Morzem Czerwonym.

Suez, półmilionowe miasto odbudowywało się ze zniszczeń wojennych, jakich doznało w 1973 r. podczas wojny Egiptu z Izraelem.

Polimex-Cekop remontował zniszczoną w czasie działań wojennych elektrownię. Nasi pracownicy mieszkali w ładnych domach w dzielnicy willowej. Lubiłem jeździć do Suezu, a najbardziej do portu na końcu Kanału Sueskiego. Tam, siedząc w restauracji przy kawie, mogłem obserwować przepływające statki.

Suez. Początek Kanału Sueskiego.
Statek płynie w stronę Port Saidu.Nad kanałem stoi Bogusia.

Mieszkając w Kairze, początkowo jeździliśmy przez Suez do Ain Sochna na plażę nad Zatoką Sueską. Później poznaliśmy inną drogę – z Maadi przez pustynię nad naszą ulubioną zatokę.

Droga wiodąca przez pustynię miała bardzo dobrą nawierzchnię asfaltową i z Kairu w kierunku południowo-wschodnim, prowadziła przez niewielkie wzgórza, a po obu jej stronach były dzikie wysypiska śmieci. Nasi egipscy współpracownicy mówili, że jest to teren niebezpieczny, ponieważ zamieszkany przez biednych ludzi oraz takich, którzy są na bakier z prawem. Po kilku kilometrach zaczynała się już tylko pustynia.

W połowie drogi przejeżdżaliśmy obok cementowni, która bardzo mocno dymiła. Pył cementowy unosił się wszędzie. Samochody jeżdżące po terenie cementowni wzniecały tumany kurzu. Jedynym pocieszeniem było to, że w pobliżu nie znaleźliśmy nic więcej prócz piasku i niewielkich wzgórz, w których eksploatowano surowiec do produkcji cementu.

Ain Sochna (Oko Ciepła) to maleńka miejscowość, w pobliżu której rozpoczynano budowę turystycznych obiektów. My znaleźliśmy bardzo ładną, dziką plażę w pobliżu niewysokiego wzgórza, które było dla nas bardzo istotne, ponieważ po południu padający na plażę cień chronił nas przed palącym słońcem

Samochodami wjeżdżaliśmy na samą plażę, gdyż zawsze mieliśmy dużo sprzętu: parasole, materace do pływania, duże termosy z wodą do picia. Wjazd na plażę łączył się jednak z pewnym ryzykiem. W czasie przypływu morze mogło zalać

drogę wyjazdową i unieruchomić samochód, a w konsekwencji zalać go wodą. Pamiętam, jak pierwszy raz uciekaliśmy z plaży przed zatopieniem samochodów. Kilka razy przenosiliśmy parasole i koce, bo woda podchodziła coraz bliżej i zmuszała nas do wycofania się na suche miejsce.

W pewnym momencie jeden z odpoczywających spojrzał na nasze auta stojące niebezpiecznie blisko wody i krzyknął, że niedługo woda je zaleje. Leszek i ja szybko wskoczyliśmy za kierownice i udało nam się wyjechać. W najniższym miejscu drogi woda już podeszła. Jeszcze kilkanaście minut i nasze pojazdy ugrzęzłyby w mokrym piachu.

W wodzie, około trzydziestu metrów od plaży, widzieliśmy piękną rafę koralową. W czasie odpływu rafa sięgała prawie do lustra wody. Oglądaliśmy często życie na rafie, pływając na materacu z głową w wodzie. Nie można było pływać bez materaca, ponieważ odległość pomiędzy rafą i lustrem wody była zbyt mała i przy pływaniu zawadzało się o nią nogami.

Pewnego razu na rafie pokaleczyłem sobie kolano. Było to bolesne i nieprzyjemne skaleczenie, bo bardzo długo ciągnęło się leczenie. Pewnie do zadrapania dostały się jakieś toksyny z rafy.

Pływając na materacu, też trzeba było uważać, aby nie poparzyć pleców i nóg wystawionych na działanie słońca. Ja pływałem w podkoszulce i z ręcznikiem na nogach. Obserwowanie rafy z góry to zajęcie bardzo zajmujące, gdyż widać było przepiękne kolorowe ukwiały i ławice barwnych ryb szczególnie w miejscach oświetlonych przez słońce.

Czasami na plaży zdarzały się sytuacje wywołujące duże emocje. Odpoczywaliśmy w Ain Sochna. Część osób pluskała się w wodzie, między innymi Bogusia, gdy ktoś zauważył wystające z wody i szybko poruszające się płetwy grzbietowe. Głośno krzyknął: rekinyyy! Wszyscy zaczęli uciekać z wody. W tym momencie Zbyszek lub Andrzej zawołał głośno: spokojnie, nie przedostaną się przez rafę. Rzeczywiście, rafa skutecznie oddzielała nas od morza, tworząc spokojną zatokę. Po dłuższej chwili, rzekome rekiny zaczęły się popisywać przed nami pięknymi skokami. Okazało się, że to podpłynęło stado okazałych delfinów, które chyba chciały obejrzeć jedyną w tej okolicy kąpiącą się grupę ludzi i pokazać swoją sprawność i wdzięk.

Odpoczynek w Ain Sochna. Od lewej stoją: autor, Leszek, Tadek, płynie Zbyszek.

Należy przypomnieć ostatnie dzieje Kanału Sueskiego. Po wojnie w 1973.r (o której wspomniałem wcześniej) kanał był nieczynny, został zamknięty dla ruchu. Statki, które w momencie wybuchu wojny znalazły się na Jeziorze Gorzkim, zostały uwięzione. Między innymi statek polski. Wyłączenie kanału z ruchu spowodowało jego zamulenie i konieczność żmudnych prac przy ponownym otwarciu go dla ruchu. Uwięzione statki już nigdy nie odpłynęły z jeziora.

Podczas ostatniej wojny wojska izraelskie, chcąc przejść z Synaju na drugą stronę kanału, po prostu zasypały kanał piachem i przeszły bez konieczności budowy mostu lub przeprawy. Zasypanie kanału w pobliżu Suezu przeprowadzono bardzo szybko. Ustawiono potężne pompy, które, mieszając piasek z pustyni z wodą, zamuliły kanał.

Izraelczycy przeszli do delty Nilu i zaczęli kierować się w stronę Kairu. Sytuacja dla Egipcjan, po sukcesach, jakie uzyskali na początku wojny, stała się bardzo groźna. Nie dosyć, że wojska izraelskie wypchnęły Egipcjan z Synaju, to jeszcze zaczęły zagrażać stolicy kraju.

Teraz, przy drodze z Kairu do Suezu, stoi pomnik upamiętniający miejsce, w którym wojska egipskie zatrzymały wroga. Wojska izraelskie wycofały się później poza Kanał Sueski. Podpisano rozejm. Po dwóch stronach kanału stały wrogie armie i pilnowały, by nikt tą drogą się nie przedostał.

Zatrzymanie pochodu wojsk izraelskich uznane zostało przez Egipt za sukces i zwycięstwo. Ale prawda mogła też być inna. Słyszałem, że interwencja ONZ i Stanów Zjednoczonych powstrzymała dalszy pochód Izraelczyków i zmusiła, bez walki, do wycofania się na Synaj.

Po walkach pozostały zniszczone miasto Suez, port, rozbite ogromne zbiorniki przy rafinerii i uszkodzona elektrownia. W wielu zbiornikach rafinerii, jeszcze długo straszyły wielkie dziury po pociskach artyleryjskich i rakietach.

Jadąc przez Synaj drogą wzdłuż kanału, można do tej pory zobaczyć ślady walk, jakie się tu toczyły. Widać wiele wraków samochodów wojskowych, rozbitych armat i czołgów. Dużo śladów wojny częściowo zasypały wędrujące wydmy. Szczególnie widoczne jest to w części północnej Synaju, gdzie piaszczysta pustynia liże rany wojenne kraju.

Podróżując drogą wzdłuż kanału i dalej aż do El Arish, mijamy piękne wędrujące wydmy. Wiejący z jednego kierunku wiatr, przesuwa sypki piasek na drugą stronę wydmy i zmienia ona swe położenie. Najlepiej to widać po rosnących palmach. Niektóre zasypane są do samego wierzchołka.

W czasie wspomnianej już wojny z Izraelem w walkach brał udział późniejszy prezydent Egiptu Mohamed Hosni Mubarak. Był generałem lotnictwa i dowodził siłami powietrznymi. W Cytadeli Kairskiej w muzeum znajdują się sale poświęcone tamtym wydarzeniom, a w wielu miejscach ekspozycji podkreśla się bohaterski udział prezydenta w działaniach wojennych.

Bardzo dokładnie przyjrzeliśmy się tej części Synaju w czasie naszej wyprawy do El Arish. Na wyprawę wybraliśmy się w czterech: Andrzej, Leszek, Marian i ja. Jedziemy z Kairu do Ismailii. Podziwiamy miasto z licznymi szerokimi alejami i z dużą ilością zieleni.

Szczególnie zachwycające są kwitnące akacje. Drzewa te mają bardzo dużo czerwonych kwiatów. Falujące na wietrze gałęzie z daleka przypominają płomienie ognia. Stąd pewnie piękna nazwa tych akacji płomień Afryki.

Po posiłku w restauracji, gdzie jedliśmy ryż zapiekany z owocami morza, postanowiliśmy wykąpać się w jeziorze. Znaleźliśmy plażę miejską. Do wody schodziło się po kamiennych schodkach. Woda bardzo ciepła i trochę mętna nie budzi naszego zachwytu. W porównaniu z Morzem Czerwonym czy też Śródziemnym, wygląda bardzo źle. Dodatkowo, wychodząc z wody, na schodkach nadepnąłem na muszlę ze ślimakiem. Muszla typu mureks miała dużo ostrych kolców. Jeden z nich wbił mi się w nogę. Po wyciągnięciu kolca, wyrzuciłem muszlę do wody i obejrzałem schodki. Leżało na nich kilkanaście muszli. Nie wiem, dlaczego ślimaki tu wpełzały, ale na pewno świadczyły o tym, że ze schodków nie korzystało dużo kąpiących się ludzi.

Jadąc dalej, obserwowaliśmy kanał i jego okolice. Bardzo ciekawie wyglądały statki płynące kanałem. Ponieważ z drogi nie było widać wody, a jedynie niewysoki wał przy kanale, statki wyglądały jakby poruszały się po piachu. Przesuwały się dosyć szybko, jeden za drugim. Widać było połowę burty i wszystko to, co było powyżej niej. Nadmienię jeszcze, że teren przy kanale jest płaski i nic nie zasłania widoku.

Przez kanał przepłynęliśmy promem w miejscowości El Kantara. Nieduży statek zabierał kilka samochodów i przewoził na drogą stronę. Stamtąd dobrą drogą asfaltową, podziwiając piękne wydmy i miejscami palmy, skierowaliśmy się w kierunku El Arish.

Obecnie w El Kantara wybudowany jest most łączący Afrykę z Synajem, no i oczywiście nazywa się Most Pokoju Mubaraka.

W El Arish wynajęliśmy bungalow, położony przy plaży. Bungalowy w zabudowie szeregowej oddzielały ruchliwą drogę od plaży. Plaża była przepiękna, szeroka, z szeregiem wysokich palm. A palmy na plaży to wyjątkowe zjawisko.

Rano, przy odpływie, z piasku wychodziły małe kraby, które bardzo szybko umykały przed człowiekiem i zagrzebywały się w piasku. Przy braku kryjówki, się, przyjmowały postawę obronną, wyciągając w stronę napastnika szczypce.

Z bungalowu wychodziło się wprost na plażę. Rano po umyciu zębów najpierw kąpiel w morzu, a później prysznic. Rewelacja!

El Arish, miasto turystyczne z czystymi plażami, położone jest w pobliżu granicy z Izraelem. W El Arish znajduje się wspaniały bazar rybny. Wieczorem kupujemy dobre ryby na kolację, którą przygotowujemy sobie sami w kuchni bungalowu.

Rozpisałem się tak dużo o podróżach, ale te wycieczki pozwalały nam łatwiej znieść monotonię życia na kontrakcie i tęsknotę za bliskimi.

Przez sześć dni tygodnia, od rana do wieczora praca i przygotowania do niej na dzień następny. Dlatego wyjazdy do Kairu lub nawet do pobliskiego Bedr były dla nas dużym urozmaiceniem życia. Chętnie korzystaliśmy z każdej przerwy w pracy, z każdych dni wolnych, pozwalających gdzieś wyjechać.

W okresie naszych świąt, gdy przyjeżdżały rodziny pracowników w odwiedziny, urządzaliśmy wycieczki do Kairu. Wielokrotnie jeździłem z nimi w roli przewodnika i kierowcy. Raz nawet zdarzyło mi się kierować autokarem, ponieważ kierowca, który miał prowadzić autobus, zbyt długo czcił przyjazd żony.

Port Said

Pamiętam pierwszy wyjazd do Port Saidu. Ahmed załatwił kilka miejsc w autokarze, którym mieliśmy jechać na zakupy, ponieważ w tych dniach proponowano wielką obniżkę cen.

W Port Saidzie była strefa wolnocłowa, która pozwalała na bardzo korzystne zakupy. Oczywiście przy wyjeździe z miasta wszyscy byli poddani kontroli celnej i jeśli celnicy uznali, że trzeba płacić cło, to nie było odwołania.

Port Said, miasto nad Morzem Śródziemnym, powstało w związku z budową Kanału Sueskiego. Tu znajdują się budynki Admiralicji Kanału z charakterystycznymi zielonymi kopułami. Tu statki oceaniczne wpływają do Kanału Sueskiego. Tu decyduje się o ruchu na kanale, o kolejności, w jakiej statki mają płynąć. Port Said jest drugim – co do wielkości – po Aleksandrii, portem Egiptu i można w nim podziwiać wielkie statki oczekujące na przepłynięcie kanału.

W Port Saidzie odwiedziliśmy też ogromne bazary. Towary przywozi się tu z całego świata. Pomiędzy stoiskami przejścia są tak wąskie, że trzeba się przeciskać obok sprzedających, kupujących i zwykłych gapiów.

Przypuszczam, że potrzeba co najmniej dwóch dni, aby obejrzeć wszystkie stoiska. Unikałem chodzenia po bazarach, bo nie lubię powtarzających się towarów na kolejnych straganach.

Wolałem oglądać port, marząc o dalekich podróżach i zazdroszcząc marynarzom, którzy mogli odwiedzać najciekawsze miejsca na świecie. Obserwując z brzegu statki, nie myślałem o tym, że to bardzo ciężka i niebezpieczna praca. Ale takie są marzenia. No bo kto marzy o ciężkiej pracy, o monotonii i nudzie na morzu czy dalekim oceanie?

Pewnego dnia Zbyszek, jego syn z kolegą i ja po zwiedzeniu Port Saidu postanowiliśmy pójść na miejską plażę.

Była szeroka, piasek zanieczyszczony ciemnymi osadami pochodzenia organicznego. Tłumy wypoczywających. Prawie wszyscy rozbijają na plaży namioty i parawany dla osłony przed słońcem i wiatrem. Nie można przejść w plątaninie lin i sznurków. Dochodzimy do wody, która jest mętna, fale długie i płaskie. Po szybkiej kąpieli rezygnujemy z wypoczynku i jedziemy do Kairu.

Zatrzymujemy się kilkanaście kilometrów dalej, aby wypłukać się w czystej wodzie.

Port Said kojarzy nam się z powieścią Henryka Sienkiewicza „W pustyni i w puszczy". To w tym mieście zaczyna się akcja utworu. Tu ojcowie Stasia i Nell pracowali przy budowie Kanału Sueskiego.

Jadąc do Port Saidu z południa, często zastanawiałem się, jak w XIX wieku wyglądał ten teren, z której strony obecnego Kanału Sueskiego uciekali porywacze. Myślę, że pierwsze dni akcji powieści rozgrywały się na Synaju, po wschodniej stronie kanału. To tu jest pustynia piaszczysta i skalista, tu można było ukryć się przed pościgiem i przemknąć z dala od osiedli ludzkich.

Jeżdżąc z Kairu do Port Saidu, najczęściej wybieraliśmy drogę przez środek delty, wzdłuż Damietty, jednej z dwóch głównych odnóg Nilu. Mijaliśmy po drodze takie miasta, jak Tanta, Al Kubra, Al Mansura, Damietta. Damietta, jest miastem portowym, pozostałe są przemysłowymi. W Al Kubra na przykład produkowano podobno najdelikatniejszą i najlepszą bawełnę. A egipska bawełna jest delikatna, przewiewna i miła w dotyku, zaś bawełniana bielizna ma bardzo wysoką jakość.

Zbliżając się na północ do Damietty, mijaliśmy tereny, gdzie uprawiano bardzo dużo drzew mango. W czasie zbiorów widzieliśmy samochody załadowane różnymi gatunkami tych owoców. W większości owoce były bardzo duże, co najmniej dwukrotnie większe od tych, które kupujemy w naszych marketach. Okrągłe kule lekko spłaszczone o kształcie nerki, zielone, zielono-ceglaste lub też całe czerwono-ceglaste niektóre, tak duże, że ważyły około 0,8 kg.

Drzewa mango rosły też w naszym sadzie w Moderiet El Tachrir . Duże drzewa posiadały długie liście zebrane w rozety. Najbardziej ciekawie wyglądały owoce, które wisiały na bardzo długich ogonkach, dochodzących nawet do 40 cm. W tych długich ogonkach było bardzo wysokie ciśnienie soku. Przy przecięciu go sok wytryskiwał na sporą odległość. Nie byłoby problemu, gdyby nie ciemne plamy pozostawione przez sok na skórze i ubraniu. Niestety plamy na ubraniach były nie do usunięcia, a te ze skóry znikały dopiero po około dwóch tygodniach mycia.

Egipcjanie znaleźli jednak na to sposób. Do zbioru mango używali specjalnych narzędzi. W jednej ręce zbierający trzymał siateczkę na owoce na długiej, około półtorametrowej rączce, a w drugiej – też na wysięgniku – nożyk do obcinania owoców. Siatkę podkładał pod owoc i po podniesieniu go lekko w górę obcinał ogonek. Owoc wpadał do siatki i bezpiecznie lądował w skrzynce. Wytryskujący sok nie plamił zbieracza.

Natomiast każdy, kto nie był odpowiednio przygotowany do zrywania tych owoców lub nie wiedział, jakie to niesie skutki, miał na twarzy, rękach i ubraniu ciemne plamki. Dla miejscowych te plamki świadczyły o nielegalnym zrywaniu owoców. Pokazując plamki, mówili: *Alibaba, enta harami* (Alibaba, jesteś złodziejem).

Określenie *„alibaba"* w potocznym języku oznaczało złodzieja, człowieka stosującego przemoc lub nawet obcego, nieznanego przybysza, który różnił się od miejscowych.

Pamiętam wioskę położoną na uboczu, przez którą prowadziła polna droga do remontowanego przez nas toru. Było to kilkanaście kilometrów na północ od Moderiet El Tahrir. Jadąc samochodem wzbudzaliśmy zawsze sensację. Nasze auto dzieci rozpoznawały już z daleka. Zbliżając się do wioski, słyszeliśmy ciągłe okrzyki: *Alibaba, Alibaba, Alibaba*…. Wszystkie dzieci wychodziły na drogę i stojąc w miejscach, skąd szybko mogły uciec pod opiekę dorosłych wołały *Alibaba*. Do dzieci dołączali dorośli, którzy w milczeniu oglądali nasz przejazd.

Taka sytuacja powtarzała się dwa razy dziennie - rano, gdy jechaliśmy do pracy i przy powrocie. Dzieci znały godziny naszych przejazdów i czekały na nas. Dorośli nie reagowali.

Pytałem współpracujących z nami Egipcjan o powód takiej reakcji na nasz widok. Wszystkie wyjaśnienia były podobne. Usprawiedliwiali zachowanie dzieci tym, że znały one bajkę o Alibabie i czterdziestu rozbójnikach (*Alibaba wi arbain hara:mi*).

Każdy obcy, a już na pewno noszący brodę (tak jak ja), kojarzył im się z kimś niebezpiecznym i wzbudzał strach. Alibaba, według nich, był postacią negatywną.

Damietta to miasto leżące nad Morzem Śródziemnym, przy ujściu odnogi Nilu – rzeki Damietty, która nazwę swą wzięła od nazwy miasta.

Droga z Damietty do Port Saidu wiedzie wzdłuż brzegu morskiego przez cały szereg mierzei i mostów. W wielu miejscach jest bardzo wąsko. Woda występuje z obu stron drogi. Z północnej strony ciągnie się morze, natomiast z południowej jezioro Al Manzila. Miejscami widać duże płyciny podzielone groblami. Tu po odparowaniu wody zbierano sól. W wielu miejscach leżały pryzmy białej soli.

W pobliżu Port Saidu, gdzie było trochę szerzej, zatrzymywaliśmy się, aby na brzegu zebrać trochę ciekawych muszli małży o średnicy około pięciu centymetrów. Miejscami leżało ich więcej niż kamieni.

Oaza Bahariya

Dużo muszli spotkałem w najmniej oczekiwanym miejscu. Otóż z Kairu w kierunku południowo-zachodnim, zaraz za Gizą przebiega asfaltowa

droga, która prowadzi do miasteczka Bawiti w oazie Bahariya, oddalonej od Kairu około 300 kilometrów.

W pobliżu oazy działa kopalnia rudy żelaza, do której dochodzi linia kolejowa. Szef kontraktu Janusz prowadził ze wspólnikami egipskimi rozmowy na temat ewentualnego remontu tej linii. Konieczna była wizja w terenie. Jedziemy obejrzeć tory. Droga i linia kolejowa biegną równolegle do siebie. Pomiędzy nimi, przy drodze stoją słupy telefoniczne. Prócz piasku i miejscami spalonego przez słońce rumoszu skalnego nie ma nic więcej. Jedyny padający cień to ten od słupów telefonicznych.

Zatrzymujemy się w wielu miejscach, aby obejrzeć tory bardzo mocno wyeksploatowane. Prawie nie widać podkładów, które zasypał piasek. Na wierzchu leżą same szyny. Tor długo nie był remontowany. Jest nierówny, posiada bardzo dużo odchyłek od linii prostej. Łuki nieregularne, nie mają przechyłki. Na odcinkach prostych toki szyn są na różnych poziomach, co powoduje kołysanie się wagonów. W wielu miejscach główki szyn wewnątrz toru są wytarte przez koła wagonów nawet do połowy swojej szerokości, a że lśnią, to i świadczą o tym, że tą trasą często jeżdżą pociągi. Wożą rudę żelaza z kopalni w Bawiti. W wielu miejscach, gdzie zatrzymywaliśmy się, pustynię pokrywały częściowo już skamieniałe muszle małży, około pięciu centymetrów średnicy i grube, nawet do trzech centymetrów. Stwierdzenie, że były częściowo skamieniałe (zmineralizowane) opieram na tym, że część tych muszli dawała się kruszyć w palcach, szczególnie od wewnętrznej strony. A wiele muszli wyglądało tak, jakby ktoś przykleił do nich dużo sprasowanego piasku.

Znajdujące się tutaj muszle świadczyły o tym, że tu kiedyś było morze, które stworzyło bardzo dobre warunki dla życia biologicznego i trwało to wiele lat. Dodać należy, że oaza leży w depresji pustynnej.

Tereny, przez które przejeżdżaliśmy do oazy Bahariya, jak i sam Kair położone są około 20 m ponad poziomem morza. Kair oddalony jest od morza około 250 kilometrów. Nic więc dziwnego, że woda w Nilu płynie wolno i dostojnie przez tereny nizinne, miejscami przechodzące w depresję.

Największa jest depresja Qattara, położona w północno - wschodniej części Egiptu. Północny skraj depresji leży w pobliżu Morza Śródziemnego, z pozostałych trzech stron występuje pustynia. Depresja ta jest największą i najgłębszą w Egipcie. Przebycie jej chyba nie jest możliwe z uwagi na klimat oraz niekorzystne ukształtowanie i wiele terenów podmokłych. Miejscami są one niebezpieczne ze względu na wciągające w głąb kurzawki. Woda w depresji jest słona, ponieważ przesiąkała z Morza Śródziemnego.

Spotkałem turystów niemieckich wracających z wyprawy do depresji. Wszyscy mieli doskonałe terenowe samochody i co najważniejsze – miejscowych przewodników. Byli zachwyceni dziką przyrodą, bardzo ciekawymi i niebezpiecznymi miejscami, a ich brudne od jazdy terenowej auta świadczyły o wielkiej przygodzie.

Po trzystu kilometrach dojeżdżamy do oazy Bahariya. Z daleka widać palmy i trochę domów. Budynki zlokalizowane są na niewielkim płaskowyżu. To miasteczko Bawiti. Egipcjanie twierdzą, że mieszka tu cztery tysiące ludzi. Zabudowa wiejska, przypominająca tę z delty i z doliny Nilu. Na dachach pełno słomy z kukurydzy, uschniętych liści palmy i wszelkich innych dóbr. Po prawej stronie od wjazdu widać z daleka obniżenie terenu. Jedziemy tam.

Oaza Bahariya – październik 1987r. To w tej kępie palm biją dwa źródła.

Po wyjściu z samochodu schodzimy po skarpie do dużej kępy palm. Pośród nich znajdują się dwa źródła, z których wypływająca woda łączy się, dając początek niewielkiemu strumykowi. Źródła, wyglądające jak dwa okrągłe, małe stawy , przedzielała niewielka grobla o szerokości kilku metrów.

Ciekawe, że źródła te miały różną temperaturę wody. Podobno różnica temperatur wynosiła kilka stopni. Zanurzyłem rękę w obu źródłach. Woda w jednym była lekko chłodniejsza. Zastanawiałem się, skąd to zjawisko. Widocznie woda wypływała z różnych pokładów wodonośnych, czyli z różnych głębokości. To, że tak blisko biły źródła obok siebie, mogło być następstwem fałdowania i późniejszego uskoku skalnego.

Wracamy do Kairu. Nie pamiętam, ile minęliśmy samochodów, ale nie było ich więcej niż pięć. Te trzysta kilometrów drogi, to trzysta kilometrów pustyni pustej i monotonnej. Zdawałem sobie sprawę, że to dopiero niewielka część pustyni. Dawniej, gdy nie wybudowano jeszcze drogi, wyprawa do oazy musiała być dużym przedsięwzięciem. Nic dziwnego, że wojska niemieckie nie odważyły się przejść z Libii przez pustynię, by wkroczyć do Egiptu.

Pustynia. Trudno opisać ją w sposób jednoznaczny. Raz jest to pustynia piaszczysta z pięknymi wydmami, raz żwirowa z twardą powierzchnią, po której można jeździć samochodami, poprzecinana suchymi dolinami i jarami, a innym razem kamienista, ze zwietrzałym rumoszem skalnym.

Jak wcześniej wspomniałem, ze stacji Khatatba odchodziła bocznica kolejowa do żwirowni, położonej kilka kilometrów w głębi pustyni. Przy regulacji modernizowanego toru wielokrotnie jeździliśmy wzdłuż torów. Do kopalni jeździło dużo wywrotek po żwir. Na tej żwirowej pustyni nie było żadnej urządzonej drogi. Każdy jeździł swoim szlakiem, kierując się sobie tylko znanymi wskazówkami. Jeżdżąc tam uważałem zawsze, aby nie zbliżyć się zanadto do innego samochodu, ponieważ nie obowiązywały tu żadne zasady ruchu drogowego. Wystarczyły tylko dwa auta na dużej przestrzeni, aby doprowadzić do kolizji. Pamiętam, że przez kilkanaście dni stały na pustyni dwa samochody, które się ze sobą zderzyły. Było to przy drodze do Medinet Sadat. Nie wiem, jak to się stało, że te pojazdy zderzyły się, mając tyle wolnego miejsca do swobodnej jazdy.

Rozdział VII

OBRAZKI Z ŻYCIA

Różne obserwacje

Pracując długo w niewielkim zespole, miałem większą możliwość obserwacji codziennego życia w Egipcie. Szczególnie wtedy, gdy w skład zespołu wchodzili sami Egipcjanie. Przebywając cały dzień z nimi, uczyłem się języka arabskiego i miałem okazję wypytywania ich o zwyczaje, o to, jak wygląda codzienne życie. Gdy wykonywaliśmy pomiary bocznicy kolejowej do szkoły technicznej (kolejowej) ze stacji Wardan, przechodząc przez niewielki mostek nad kanałem zauważyłem pływające w szuwarach zwłoki. Pokazałem to moim pracownikom, którzy zareagowali w sposób dla mnie bardzo dziwny. Otóż wyglądało na to, że wiedzą o zabitym mężczyźnie, mało tego, wiedzą, kto to zrobił i dlaczego. Gdy powiedziałem, że trzeba zgłosić to na policji, najpierw stwierdzili, że policja o wszystkim wie, że wszyscy wiedzą. Ponieważ upierałem się, aby powiadomić policję, przerażeni zaczęli mnie prosić, bym tego nie robił, bo spotka nas zemsta ze strony rodziny sprawcy. Policja, mimo tego, że o wszystkim wiedziała, nie zareagowała, bo taki jest zwyczaj i władza do sporów pomiędzy rodzinami się nie wtrąca. Gdy wracaliśmy po godzinie, w kanale zwłok już nie było. Moi pracownicy z dużą ulgą wmawiali mi, że chyba pomyliłem się, bo to była sztuczna kukła.

Pogawędka przy kawie

Na stacji Wardan, na peronie, miejscowa kobieta handlowała batonikami i różnymi napojami. W porze deszczowej (nasza zima) swoje towary sprzedawała w prowizorycznej budowli. Było to coś w rodzaju wiaty ze ścianami ze słomy kukurydzianej. Dach tworzyły liście z palmy daktylowej. Wewnątrz, pod ścianami stały ławki.

Kobieta posiadała kuchenkę gazową na gaz z butli. Można było u niej napić się bardzo dobrej kawy po turecku. Wiata nie chroniła przed deszczem, który na szczęście bardzo rzadko padał, a jeżeli już padał, to bardzo krótko. Natomiast wiata ta doskonale chroniła przed chłodnym wiatrem i piekącym słońcem. Czekając na rozpoczęcie pracy na szlaku, lubiłem napić się kawy i często chodziłem tam sam lub z kolegami. Kobieta wyglądała na zniszczoną przez życie. Zawsze była ubrana w czarną abaję, lekko pochylona i zaniedbana. Nazywaliśmy ją „wiedźmą z Wardan."

Pewnego dnia zamówiłem kawę. Byłem sam. Kobieta, przyglądając się jak piję kawę , zapytała mnie o imię. Gdy udzieliłem odpowiedzi, padło następne pytanie o mój wiek. Odpowiedziałem (odejmując sobie trochę), że czterdzieści. W tym momencie kobieta ucieszyła się i powiedziała, że tyle samo ma jej mąż. Zdziwiłem się bardzo, bo ja oceniałem jej wiek na co najmniej pięćdziesiąt lat.

Uprzedzając jej dalsze pytania, sam zacząłem wypytywać o to, ile ma lat, ile dzieci. Okazało się, że mając piętnaście lat wyszła za mąż za mężczyznę o piętnaście lat starszego. Dziś ona ma dwadzieścia pięć lat, pięcioro dzieci i dziesięcioletni staż małżeński. Dzieci rodziła co dwa lata.

Przyjrzałem jej się z bliska, faktycznie twarz miała młodą.

Klimat, wczesne małżeństwo, ciężka praca, wychowywanie pięcioroga dzieci zrobiły swoje. Na pierwszy rzut oka wyglądała, jakby miała dwa razy więcej lat.

Po tej rozmowie kobieta traktowała mnie jak dobrego znajomego i zawsze zapraszała na kawę, a widząc mnie idącego w jej stronę, zaczynała już ją przyrządzać.

Ciekawość Egipcjan

Podczas pobytu w Egipcie wielokrotnie byłem pytany o to, ile mam lat. *Enta sea kem?* (ile masz lat?) zazwyczaj pytali młodzi ludzie. Gdy odpowiadałem zgodnie z prawdą, to słyszałem w odpowiedzi: *o enta aguuz!* (o, to ty jesteś stary !). Zacząłem odejmować sobie trochę lat, zaokrąglając do czterdziestu. Niewiele pomogło. Odejmowałem więc więcej, mówiąc bez mrugnięcia okiem, że trzydzieści pięć. Wtedy reakcja pytającego była normalna. Dalsza rozmowa wyglądała tak: *czy masz żonę?* Tak. *Ile?* Jedną. *Uchm, u nas wolno cztery*. Ile masz dzieci? Jedno. Tu zazwyczaj rozmówca kręcił z dezaprobatą głową, uważając mnie za człowieka, któremu nie powiodło się. Nie chcąc narażać się na kręcenie głową, na podobne pytania odpowiadałem, że mam 35 lat, pięć żon i dwadzieścioro dzieci. Moi rozmówcy zawsze protestowali, że prawo pozwala mieć tylko cztery żony. Na co odpowiadałem, że w Polsce wolno mieć pięć żon i wtedy oni mi zazdrościli. Najczęściej byli to młodzi ludzie, którzy jeszcze nie byli w związkach małżeńskich i pewnie nie mieli na to szans w najbliższych latach.

Niektóre zwyczaje ślubne

Młody Egipcjanin, aby mógł się ożenić, musiał spełnić szereg warunków. Pierwszy warunek to posiadanie odpowiedniego mieszkania. W zależności od zamożności i statusu kandydata do małżeństwa, mieszkanie mogło być pałacem, pięknym lokalem w dobrej dzielnicy lub lepianką z mułu rzecznego zmieszanego ze

słomianą sieczką. Rodzina kandydatki na żonę, a w szczególności jej żeńska część, musiała zaakceptować to mieszkanie. Następnie ustalano warunki finansowe.

W bogatych rodzinach spisywano intercyzę małżeńską, dokładnie określając, co która strona wnosi do małżeństwa. Ustalano też, co będzie w wypadku rozwodu. Jako regułę przyjmowano, że to żona pozostaje w mieszkaniu, które małżeństwu zapewnił mężczyzna.

W biedniejszych rodzinach zazwyczaj ustalano, ile kandydat na męża musi wnieść pieniędzy. Ogólną kwotę dzielono na trzy części. Jedna część pieniędzy przeznaczona była na urządzenie mieszkania, następna część na kupno prezentu (w postaci złotej biżuterii) dla panny młodej. Ostatnią część przekazywano ojcu panny młodej, jako zabezpieczenie przyszłości kobiety w razie rozpadu małżeństwa lub deponowano na specjalnym koncie w banku, którym zarządzał jej ojciec. Zasady bardzo proste.

Nie napisałem jeszcze o bardzo ważniej sprawie. Była nią zgoda głowy rodziny na ożenek.

Saad, o którym pisałem wcześniej, miał następną kandydatkę na żonę. Wszystko było już umówione. Potrzebował jeszcze zgody głowy rodziny.

Ojciec Saada już nie żył, więc głową rodziny był jego najstarszy brat, który posiadał własną rodzinę, to jest żonę i czworo dzieci. Brat był o kilkanaście lat starszy, miał już czterdzieści cztery lata. Początkowo zgadzał się na małżeństwo Saada, ale gdy przyszło do realizacji umówionych zobowiązań, odmówił zgody.

Uznał, że za pieniądze, które rodzina miała wydać na ożenek młodszego brata, sam weźmie sobie drugą, czternastoletnią żonę. Nawet miał już upatrzoną kandydatkę. Pomiędzy braćmi doszło do awantury. Nie wiem, jak to się zakończyło, ponieważ wróciłem do kraju, po zakończeniu pierwszego, głównego kontraktu.

Dopiero po kilku miesiącach, po powrocie do Egiptu dowiedziałem się, że Saad jednak ożenił się i po kilku miesiącach rozwiódł. Nie wiem tylko, czy to była ta sama dziewczyna i nie znam przyczyny rozwodu.

Wielokrotnie byłem świadkiem kupowania złotej biżuterii dla panny młodej. W sklepie jubilerskim w Bedr widziałem, jak przyszła panna młoda w otoczeniu kilku kobiet w różnym wieku oglądała bransolety i naszyjniki. Po dokonaniu wyboru i odłożeniu kilku bransolet, zaczęło się przymierzanie.

Towarzyszące jej kobiety skrupulatnie liczyły, ile co kosztuje i sprawdzały, ile jeszcze mogą kupić. Wyglądało to bardzo ciekawie, bo w całym zamieszaniu najmniej do powiedzenia miała oblubienica. Przynajmniej takie odniosłem wrażenie. Jej gust też się chyba nie liczył.

Byłem też kiedyś świadkiem przymierzania bransolety, a właściwie zakładania jej na rękę, przez dojrzałą kobietę ubraną na czarno, a więc mężatkę. Kobieta na rękach miała już wiele złotych bransolet i zakładała następne. Bransolety sta-

nowiły pełne koła bez żadnego zapięcia. Trudno było je przesunąć przez dłoń. Żeby założyć na rękę, sprzedawca miał bardzo prosty sposób. Na dłoń i nadgarstek zakładał torebkę foliową (bez dna) tak, aby wystawała poza palce. Następnie torebkę smarował wazeliną i wsuwał na nią bransoletę. Gdy napotkała na opór dłoni, sprzedawca wywijał torebkę foliową i ściągał ją w stronę łokcia. Bransoleta łatwo przesuwała się w stronę nadgarstka. Operacja była zakończona. Nowa bransoleta dołączyła do wcześniejszych.

Na lewej ręce kobieta ta miała ich co najmniej dziesięć. Oczywiście jej też towarzyszyły inne kobiety przy zakupie. Nie czekałem na dalszy ciąg, aby nie być natrętem i wycofałem się ze sklepu.

Później zapytałem Ahmeda, z jakiej okazji mężatka dostaje takie prezenty. – Pewnie z okazji urodzenia dziecka. W rodzinach urodzenie dziecka jest bardzo ważnym wydarzeniem – odpowiedział Ahmed.

Nasz wieloletni pracownik Ahmed El Zomoor, socjolog, absolwent Uniwersytetu Kairskiego, potomek znanej rodziny, która popadła w niełaskę po zamachu na Sadata, próbował ustabilizować swoje życie i ożenić się.

Pracując u nas i pośrednicząc w handlu z polskimi firmami, zebrał część pieniędzy umożliwiających kupno mieszkania w Gizie. Oczywiście pomogła mu w tym rodzina, oraz kredyt bankowy. Mieszkanie było w nowym budynku i miało około stu metrów kwadratowych. Ahmed pomału je urządzał. Brakowało tylko żony.

Zgodnie ze zwyczajami panującymi w wyższych i średnich sferach, poszukiwania zaczął w szerokiej rodzinie. Znalazł kandydatkę, daleką kuzynkę, i rozpoczęły się rozmowy. Kuzynka miała wyższe wykształcenie, była stomatologiem, planowała otworzyć własny gabinet.

Kandydatka na żonę Ahmeda miała wygórowane ambicje, bardzo mocno podsycane przez matkę i ciotki. Długo trwały wstępne rozmowy rodzin, podczas których nie rozmawiano jeszcze o szczegółach.

Z relacji Ahmeda wynikało, że druga strona do pomysłu małżeństwa podchodzi z wielką rezerwą. Chłopak, chcąc przekonać rodzinę o poważnym podejściu, zaprosił kuzynkę i jej matkę z ciotkami do nowego mieszkania, w którym miało mieszkać przyszłe małżeństwo. Był bardzo dumny i szczęśliwy z powodu posiadania tego mieszkania.

Tymczasem kobiety nie okazały zachwytu. Ich zdaniem mieszkanie było zbyt małe, miało tylko jedną sypialnię.

Następnego dnia Ahmed w pracy powiedział nam, że chyba nie dojdzie do tego mariażu i miał rację. Nie był zbyt bogaty, aby mieć taką żonę.

Rozpoczęły się poszukiwania innej, odpowiedniej kandydatki.

Zawiedziony Ahmed związał się z Noel, byłą żoną swego kuzyna. Noel była pio-

senkarką, a jej mąż pełnił rolę impresaria. Codziennie woził ją mercedesem do różnych restauracji i klubów, gdzie miała swoje występy. Małżeństwo to trwało do czasu, gdy jej mąż, który był muzułmaninem, postanowił wziąć drugą, bardzo młodą żonę. Noel była chrześcijanką wyznania koptyjskiego, więc nie wyraziła na to zgody. Nastąpił rozwód, bardzo łatwy, ponieważ nie mieli dzieci, a dodatkowo według prawa islamskiego, Noel nie była pełnoprawną żoną, ponieważ nie była muzułmanką.

Związek Ahmeda z Noel rozpadł się, jako niemający żadnych szans na przetrwanie i negowany przez jego rodzinę. Później ożenił się z biedniejszą kuzynką z małego miasteczka, z którą ma dwóch synów. Tworzą szczęśliwe małżeństwo.

Zamieszkali w tym mieszkaniu, które kupił w nowej dzielnicy w Gizie, w pobliżu Alei Piramid *(Szaria al Ahram)*.

Po zakończeniu naszego kontraktu Ahmed pracował w Biurze Radcy Handlowego w Kairze i zajął się swoją działalnością. Jego działalność zaczęła się od pomagania polskim przedsiębiorcom, którzy próbowali rozpocząć handel z firmami egipskimi. Pamiętam początki działalności Ahmeda. Wiedział on, kiedy przylatują samoloty z Warszawy. W tamtych czasach był tylko jeden samolot LOT-u raz w tygodniu. Polscy handlowcy zazwyczaj zatrzymywali się w małym hotelu na Zamalku, w pobliżu naszej ambasady. Hotel był niedrogi i w dobrym miejscu, dlatego goście polecali go znajomym, którzy wyjeżdżali w interesach. Ahmed w dniu przylotu samolotu z Warszawy czekał w recepcji na okazję porozmawiania z Polakami i zaoferowania im swojej pomocy w poruszaniu się po Kairze. Nasi handlowcy, którzy nie znali języków obcych albo znali bardzo słabo, słysząc Ahmeda mówiącego po polsku byli szczęśliwi. Wreszcie ktoś ich rozumiał. Ahmed rano wpadał do mnie, prosząc o to, by po zawiezieniu operatorów do pracy, mógł wykorzystać samochód i pomóc polskim handlowcom. Oczywiście wyrażałem zgodę. Ahmed nie tylko służył za tłumacza i kierowcę, ale zaczął pomagać im, podpowiadał, jak załatwić kontener, jak go wysłać do Polski. Goście oczywiście Ahmedowi za pomoc płacili. Po dotarciu kontenera z towarem do kraju, Egipcjanin dostawał dodatkową zapłatę i to wysoką. Polscy handlowcy bardzo szybko uczynili Ahmeda swoim pełnomocnikiem i zamawiali towary telefonicznie, bez przyjazdu do Egiptu. Wszyscy oszczędzali czas i pieniądze, a Ahmed zarabiał. Tak więc znajomość języka polskiego pozwoliła Ahmedowi zdobyć fundusze na kupno niedużej fabryki.

Aleja Piramid była najkrótszą drogą z Kairu do piramid w Gizie. To szeroka dwujezdniowa ulica, z charakterystycznymi drzewami cytrusowymi , rosnącymi pomiędzy jezdniami w pasie zieleni i przyciętymi w kształcie piramid. Jednakowy kształt tych drzew zapewniał specjalny stelaż zrobiony z żelaznych kątowników. Wystarczyło przy podcinaniu gałęzi obciąć wszystko to, co wychodziło poza wyznaczone obramowanie i otrzymywano oczekiwany kształt.

Aleja stanowi efektowne wprowadzenie, do tego, co po kilkunastu minutach jazdy jest już widoczne – wspaniałe piramidy.

Wielokrotnie miałem propozycje pozostania w Egipcie na stałe, szczególnie w ostatnim okresie mojego pobytu, gdy byłem szefem grupy podbijającej rozjazdy i tory na stacjach kolejowych. Egipcjanie dbali też o to, abym miał zapewnione normalne życie i proponowali mi ożenek. Gdy odpowiadałem, że mam już żonę i nie chcę się rozwodzić, zawsze padało pytanie: a ile masz żon? Jedną. Ach, to wszystko w porządku. Możesz się żenić. U nas prawo pozwala mieć cztery żony.

Zaciekawiły mnie niektóre zwyczaje ślubne. Widziałem kiedyś młodą parę spacerującą po całej wiosce, pokazującą wszystkim, że są małżeństwem. Panna młoda była ubrana w długą, białą suknię z trenem, który ciągnął się po ziemi. Dosłownie po ziemi, ponieważ drogi były gruntowe. Tren sukni, zamiatając drogę, wzbijał lekki kurz. Młodej parze towarzyszyło kilkanaście osób, które wystukiwały rytm na bębenkach, śpiewały i pokrzykiwały wesoło, jakby chciały zwrócić uwagę wszystkich mieszkańców na nowożeńców.

Ponieważ orszak przechodził obok mnie, miałem możność przyjrzenia im się z bliska. Panna młoda była wysoka, szczupła, z bardzo ładną buzią. Jej mąż trochę wyższy od niej i przystojny. Oboje mieli czarne włosy, ona długie, upięte z tyłu. Na głowie miała coś w rodzaju białego czepka z niewielkim welonem. Speszyła się tak bardzo, że widać było zaczerwienienie na jej policzkach z powodu jasnej karnacji. Pan młody włosy miał krótko ostrzyżone i ubrany był w ciemny garnitur. Oboje wyglądali bardzo ładnie. Zdawali sobie sprawę z tego, że są oglądani przez wszystkich z dużą ciekawością. A tu w dodatku trafili im się cudzoziemcy. Nasze zachowanie było bardzo uprzejme, zatrzymałem na drodze samochód, aby nie wzbijać kurzu i czekałem aż przejdą. Myślę, że nas zrozumieli, bo przy mijaniu podziękowali podniesieniem ręki.

Rozrywka

Zaciekawiły mnie bardzo zasady wynagradzania artystów występujących w restauracjach, kasynach i klubach. Aby wejść do takiej restauracji lub kasyna, należało wykupić bilet. Po wybraniu stolika zamawiało się obiad lub inny posiłek. Najlepsze stoliki stały w miejscu, skąd widać było scenę.

Odwiedziliśmy kilka razy kasyno w Gizie. Ahmed rezerwował dla nas stolik wtedy, gdy występowała Noel. Właściwie to ona załatwiała rezerwację dla swoich zagranicznych gości, bo wieczorami lokal był wypełniony po brzegi. Najczęściej chodziliśmy w składzie: Irek, Leszek, Kazik i ja, no i oczywiście Ahmed. Prawie cały lokal mieścił się na świeżym powietrzu, tylko kuchnia i zaplecze były w budynku. Scenę, wszystkie stoliki i ruszt chroniły przed słońcem i wiatrem dachy z siatki i liści palmowych. Wewnątrz rosły okazałe palmy, tworząc naturalne filary dla dachu. Cały teren kasyna otoczono siatką i liśćmi z palmy.

Po załatwieniu formalności ze wstępem, obsługa pomagała zająć miejsce przy stoliku. W kasynie tym dostępne było piwo. Po zamówieniu posiłku i napojów mogło się obserwować artystów.

Artysta wykonujący swój utwór przerywał występ na chwilę, by przekazać różne życzenia, np. z okazji dwunastej rocznicy urodzin córki od jej rodziców i pokazywał, ile dostał za to pieniędzy. Najczęściej był to banknot o nominale dziesięciu lub dwudziestu funtów egipskich. Życzenia dla dziewczynki przesyłali też jej krewni, którzy w dużym gronie rodzinnym gościli w kasynie. Solistka, bo najczęściej była to piosenkarka, śpiewała dalej. Pieniądze chowano do specjalnego pudełka stojącego na scenie. Po chwili podchodził nowy klient i po krótkiej rozmowie z artystką wracał na miejsce, a piosenkarka przekazywała nowe przesłanie. Bardzo często były to pozdrowienia, które przesyłał mieszkaniec innego kraju arabskiego dla Egipcjan. Pewnego razu w kasynie bawiła delegacja Jordańczyków. Przekazywanie życzeń dla mieszkańców Egiptu rozpoczął mieszkaniec Jordanii. Po chwili inny z gości prosił o przekazanie życzeń Jordańczykom i tak trwała zabawa w pozdrowienia. Pozdrawiały się wszystkie kraje arabskie. My też dostaliśmy pozdrowienia, szczególnie, gdy śpiewała Noel. W odpowiedzi pozdrawialiśmy wszystkich Egipcjan. Artysta za każdym razem, podnosząc rękę z pieniędzmi do góry, pokazywał, ile warte są dane pozdrowienia i wkładał pieniądze do pudełka.

Orkiestra asystująca występom, w czasie pozdrowień grała ciszej. Poza tym muzyka towarzyszyła gościom bez przerwy. Często artyści zapraszali na scenę gości siedzących najbliżej sceny i zachęcali ich do wspólnego tańca. Obsługa kasyna dbała zaś o to, aby najbliżej sceny siedzieli goście najbogatsi. Byli to zazwyczaj mieszkańcy Arabii Saudyjskiej lub Emiratów Arabskich. Zaproszeni goście za umożliwienie im tańca rewanżowali się banknotami, które natychmiast lądowały w pudełku. Pewnego razu widzieliśmy, jak gość z Emiratów, ubrany w biały garnitur, obsypywał banknotami dwudziestofuntowymi swoją partnerkę, którą sprytny artysta też zaprosił na scenę. Banknoty spadały na podłogę, z której po zakończeniu tańca chłopak z obsługi pozbierał je i włożył do pudełka. Bogaty tancerz z wewnętrznej kieszeni marynarki wyciągnął plik banknotów w banderoli i wysuwając pieniądze spod opaski, sypał je na głowę partnerki. Robił to z wielką nonszalancją, pokazując, jak bardzo jest bogaty.

Ahmed wytłumaczył nam zasady podziału zarobków. Wszystkie pieniądze zebrane przez artystę, dzielono na trzy równe części. Jedną część dostawał solista, następną członkowie orkiestry, a trzecią zabierał właściciel lokalu.

Każdy z występujących solistów, po zakończeniu swojego występu, przenosił się do następnego lokalu. Oczywiście kolejność i czas występów były z góry ustalone i przestrzegane.

Mąż Noel ustalał wszystko i myślę, że rządził też zarobionymi pieniędzmi. Dochody te, jak na warunki egipskie, nie były małe. W ciągu jednego popołudnia i wieczoru Noel występowała w kilku lokalach i w każdym otrzymywała swoją część.

W przerwach pomiędzy występami solistów na scenę wchodzili mali goście. Najczęściej były to dziewczynki, które na biodrach zawiązane miały szarfy, aby podkreślić ruch bioder w tańcu. Szarfa lub szalik zawiązane na biodrach, powodowały optyczne zwiększenie ruchu. Nawet malutkie, kilkuletnie dziewczynki bardzo ładnie poruszały się w rytm muzyki.

Typowa dla krajów arabskich muzyka ma inne brzmienie niż europejska. Jest bardzo rytmiczna i głośna. Wszystkie instrumenty są specjalnie dostrojone do ich dźwięków. My śmialiśmy się, że były arabizowane.

Prawie wszyscy znani mi Egipcjanie mieli dobre wyczucie rytmu i każdy z nich dobrze grał na bębenkach. Wystarczył jeden bębenek, aby wszyscy już tańczyli i śpiewali.

Lokal, który odwiedziliśmy położony był w części willowej Gizy przy drodze do autostrady pustynnej. Dzielnica willowa nie przypominała naszych. Domy wybudowano w dużych sadach. Część z nich wykorzystywano jako obiekty wypoczynkowe. Wielu właścicieli posiadało konie, ale wyłącznie do celów sportowych i rekreacyjnych.

Przed wybuchem wojny z Irakiem (Pustynną Burzą), w pobliżu piramid w Gizie wieczorami przebywało bardzo dużo ludzi, różni turyści, ale w większości przychodzili tam mieszkańcy Kairu. Jedni spacerowali, inni jeździli konno. Niektórzy na koniach jechali w głąb pustyni, by tam urządzać wyścigi.

Przedłużenie urlopu bezpłatnego

Prace na głównym kontrakcie przeciągały się. Mieliśmy dużo problemów z dostawami materiałów – szyn i podkładów. Zmalała liczba pracujących do około siedemdziesięciu osób.

Na niektórych stacjach i szlakach kolejowych trwały prace porządkowe. Minęły dwa lata. Do końca mojego urlopu bezpłatnego, w macierzystej firmie, pozostały cztery miesiące.

Po uzgodnieniu z szefostwem kontraktu, złożyłem wniosek o przedłużenie urlopu bezpłatnego o kolejne dwa lata. Po trzech miesiącach dowiedziałem się, że jestem bardzo potrzebny w firmie geodezyjnej w kraju i dyrektor zdecydował o tym, że nie udzieli mi dalszego urlopu.

Na moją prośbę, firma organizująca wyjazd – Zakłady Budownictwa Kolejowego w Radomiu – wystąpiła z wnioskiem, do mojego macierzystego zakładu pracy, o przeniesienie mnie do ZBK, na podstawie porozumienia pomiędzy zakładami pracy. Po miesiącu dyrektor mojej firmy nie wyraził na to zgody. Nie odpowiedział też na mój wniosek o rozwiązanie umowy o pracę w drodze porozumienia stron. Dwa tygodnie później, następnego dnia po zakończeniu urlopu

bezpłatnego, rozwiązał ze mną umowę o pracę z powodu porzucenia jej. Rozwiązanie umowy o pracę zaprzeczyło wcześniejszym deklaracjom przedsiębiorstwa geodezyjnego, że jestem potrzebny do pracy w przedsiębiorstwie.

Przyjechałem na urlop do kraju. Spotkałem się dyrektorem ZBK Radom. Gdy pokazałem mu korespondencję z przedsiębiorstwem geodezyjnym, bardzo brzydko określił dyrektora mojej firmy i zaproponował mi pracę w ZBK Radom, do czasu zakończenia kontraktu w Egipcie. Następnego dnia, już jako bezrobotny, załatwiłem w Radomiu wszystkie formalności i po kilku dniach spędzonych w domu wróciłem do Egiptu.

Tak więc bezinteresowna zawiść i złośliwość dyrektora mojej firmy geodezyjnej okazała się chybiona i nie przyniosła zamierzonego efektu. Mało tego, zyskałem więcej niż planowałem. Mogłem spokojnie pracować do zakończenia kontraktu.

Po pierwszych wyborach prezydenckich i wolnych wyborach do sejmu, czyli po zmianach ustrojowych w Polsce, nielubiany przez pracowników dyrektor firmy geodezyjnej stracił pracę. Nie znalazł jej w żadnej jednostce geodezyjnej na terenie Kielc. Nie wiem, co robił dalej. Prawdopodobnie jakiś czas handlował dywanami.

Pamiętam mój przyjazd na urlop do kraju. Był maj. Jadąc przed południem z Okęcia do Kielc, oglądałem cały czas krajobraz. Pogoda piękna, jak na zamówienie. Nie mogłem napatrzeć się na świeżą zieleń. Była prześliczna. Wjeżdżamy do Kielc. Z ulicy Tarnowskiej roztaczał się cudowny widok. Góra Telegraf i zieleń po obu stronach drogi wyglądały jak z bajki. Te różne jej odcienie, od bardzo ciemnej drzew iglastych, aż po jasnozieloną, delikatną, prawie prześwitującą przez listki młodych brzóz. Drzewa, krzewy, kwiaty i trawniki tworzyły przepiękny kobierzec.

Długie przebywanie w spalonym słońcem Egipcie i oglądanie pustynnego krajobrazu spotęgowało tęsknotę za kolorami naszej wiosny. Nie mogłem oderwać oczu od tej pięknej góry, otulonej zielenią w tak wielu odcieniach. Oglądałem ten widok tysiące razy, a jednak zostałem zaskoczony i zauroczony. Myślę, że tak wyraziła się tęsknota za rodzinnym miejscem, za krajobrazem i za łagodną polską wiosną.

Sylwester w ambasadzie

Urlop szybko się skończył, wróciłem do Egiptu. Prace trwały dalej.

Koniec 1988 roku. Zbliża się Boże Narodzenie. Już na miesiąc przed świętami wszystkie sklepy i miejsca publiczne przystrojone są świątecznie. Mnóstwo kolorowych światełek i symboli Bożego Narodzenia. W każdym, najmniejszym nawet sklepiku, wywieszono życzenia świąteczne i noworoczne. My zauważamy życzenia napisane w języku angielskim: Mary Christmes i Happy New Year.

W egipskich sklepach oczywiście można kupić wszystko, co potrzebne na święta i na przywitanie Nowego Roku. Szczególnie kobiety mają przeogromny wybór balowych sukien, butów i ozdób. Przypominam, że jesteśmy w kraju muzułmańskim.

Do Egiptu przyjeżdżają rodziny pracujących na kontrakcie. Wigilia jak poprzednia, pięknie przygotowana i trochę sentymentalna. Jest kilka żon, więc pada pomysł z zabawą sylwestrową. Janusz Herszfeld, szef kontraktu, staje na wysokości zadania i załatwia kilka miejsc na uroczysty wieczór w naszej ambasadzie.

Wybieramy się dwoma samochodami. Jedziemy w kilka małżeństw: szef z żoną Elżbietą, Bibi, czyli Zbyszek z żoną Wiesią, lekarz Bombon z żoną i ja z Basią. Ponieważ bal jest składkowy, wieziemy ze sobą duży gar bigosu, przygotowany przez naszych kucharzy. Basia i ja jedziemy jednym samochodem z Herszfeldami.

Szef jak zwykle dba o szczegóły. Sprawdza, czy wszystko zabraliśmy. Wylicza: bigos jest, suknie balowe są, ubrania męskie też. Swój garnitur zabiera z wieszakiem i starannie wiesza w samochodzie.

Drugi samochód prowadzi Zbyszek. Jedziemy do Kairu. Zatrzymujemy się w służbowym mieszkaniu przy ulicy Brasil, na Zamalku. Wnosimy ubrania na górę. Wszyscy są zadowoleni.

Najpierw przebierają się panie. Robimy sobie kawę i czekamy na naszą kolej. Szef zaczyna pierwszy i tu konsternacja. Na wieszaku jest sama marynarka. Nie ma spodni. Pyta żonę – Elu, gdzie są moje spodnie?

– Powiesiłam na krześle, żeby wyschły po prasowaniu.
– Gdzie , tu ich nie ma.
– Jak to gdzie? Tam, gdzie prasowałam, w mieszkaniu, na campie.
– To ich nie zabrałeś?

Dalsza wymiana zdań zaczynała być nerwowa. Zaległa wymowna cisza z pytaniem: to w czym pójdę do ambasady?

Nie było mowy o tym, aby jechać z powrotem po spodnie. Odległość zbyt duża, ponad dziewięćdziesiąt kilometrów w jedną stronę. Te, w których przyjechał, nie bardzo nadawały się, ponieważ były to spodnie popelinowe i przez długą jazdę pomięte.

Stwierdzam, że dalsze rozmowy nic nie wniosą, postanawiam zabrać szefa na zakupy. Po krótkim namyśle wychodzimy. W odległości kilkudziesięciu metrów od naszej kamienicy znajdujemy wiele otwartych sklepów z ubraniami. W jednym z nich kupujemy nowe, dopasowane do marynarki spodnie i po pół godzinie jesteśmy z powrotem. Minęła już dziesiąta wieczorem.

Z lekkim opóźnieniem zajmujemy swoje stoliki w pomieszczeniach ambasady. Zaczyna się bal. Oglądam wszystko z ciekawością. Część osób jest nam znana z wcześniejszych kontaktów. Przybył ambasador z małżonką, radca handlowy i wszyscy ważni dyplomaci i urzędnicy (oczywiście z żonami). Przyszli też szefowie central handlowych i kontraktów.

Atmosfera jest bardzo miła. Wszyscy tańczą. Niektórzy już przed północą trochę przeholowali z mocnymi napojami, prym w tym wiódł radca handlowy. Humor miał wyśmienity. O północy życzenia noworoczne i krótkie przemówienie ambasadora.

Po północy zabawa staje się mniej oficjalna. Zaproszeni goście, tacy jak my, wciągani są do wspólnej zabawy i do wspólnych toastów.

Panie prezentują nowe stroje. Żona radcy handlowego przechadza się w etoli z czarnych lisów. Wzbudza to, u niektórych kobiet, trochę niechęci do niej. Natomiast jej mąż krąży pomiędzy stolikami, przy każdym spełniając toast.

Ambasador dba o dobre samopoczucie wszystkich gości, podchodząc na chwilę rozmowy z kieliszkiem wina w dłoni. Po kilku minutach rozmowy życzy dobrej zabawy, upija łyk wina z kieliszka i podchodzi do następnej grupy. W pewnym momencie podczas tańca zwraca uwagę radcy handlowemu, aby zrobił przerwę w piciu, na co ten z czapeczką na głowie i bardzo mocno rozbawiony dmuchnął w gumową jaszczurkę, a ona wysuniętym językiem uderzyła ambasadora w policzek, więc ten się uśmiechnął i odsunął. Bawiący się w pobliżu goście udawali, że nic nie zauważyli, uśmiechając się dopiero po upewnieniu, że szef tego nie widzi.

Kair 31.12.1988r. Sylwester w polskiej ambasadzie. Od lewej: Basia, ambasador, Wiesia, szef Janusz i bokiem autor.

Toast noworoczny wznoszą Basia i Zbyszek z żoną Wiesią.

Zabawa była bardzo udana. Goście przybyli z kraju najbardziej cieszyli się z wysokiej temperatury, jaka panowała na zewnątrz pomieszczeń. Przy wyjściu na taras lub do ogrodu panie mogły pozostawać w sukniach, bez konieczności narzucania czegokolwiek na ramiona. Nawet czarne lisy stały się zbędne.

Zmiany ustrojowe

W Polsce następują zmiany po okrągłym stole. Zaczynają się pierwsze demokratyczne wybory. Nasz lokal wyborczy mieści się w ambasadzie. Jedziemy wszyscy do Kairu. Czekamy na wyniki. Informacje z kraju docierają z opóźnieniem. Powstaje nowy rząd. Tadeusz Mazowiecki jest nowym premierem. Nikt z nas o nim nic nie wie. Podobno jest dziennikarzem. Czekamy na szczegółowe informacje z Polski. Codziennie mamy strzępy wiadomości przekazywanych ustnie przez pracowników naszej ambasady.

Dowiadujemy się o rozwiązaniu PZPR. Najbardziej ucieszył się z tego nasz kadrowiec Leszek. O, to już nie muszę płacić składek, powiedział. Kadrowiec był jednocześnie przedstawicielem służb bezpieczeństwa, dlatego jako pracownik Polimexu miał prawo przebywać na kontrakcie razem z żoną i dzieckiem. Traktowaliśmy go jak zło konieczne, ale bez złośliwości. Zresztą był to skryty, niezbyt towarzyski człowiek. Nigdy nie uczestniczył w naszych spotkaniach, być może ze względu na żonę.

Część pracowników ambasady szykuje się do wyjazdu z Egiptu. Czekają na decyzje z kraju. Ci, którym kończą się kontrakty, wyjeżdżają. O sekretarzu partii już wspominałem wcześniej. W kraju zaczynają się reformy.

W Moderiet El Tahrir pracujemy już w niewielkim składzie. Praca jak co dzień. Coraz więcej torów jest gotowych do oddania. Komisje z Generalnej Dyrekcji Kolei Egipskich przyjeżdżają na odbiór poszczególnych szlaków i stacji. Między innymi przyjeżdżają też geodeci. Sprawdzają położenie torów i wykonują kontrolny pomiar wysokości torów i peronów. Towarzyszę im przy pomiarach kontrolnych. Wyniki są bardzo dobre. Pytają mnie, czy to ja wykonywałem prace pomiarowe. Odpowiadam twierdząco. Nie bardzo wiedziałem, o co im chodzi. Wyjaśniło się to przy odbiorze następnego szlaku i stacji. Gdy znajomi kontrolerzy zobaczyli mnie, ucieszyli się bardzo i zapytali, czy tu też wykonywałem prace związane z geometrią torów i czy wszystko jest dobrze. Po moim potwierdzeniu, że sprawdzałem wszystko i jest dobrze, zrezygnowali ze swoich pomiarów kontrolnych, bo według nich stanowiłem gwarancję solidnie wykonanej geometrii toru. Było mi bardzo miło i przyjemnie. Takie zaufanie mobilizowało do bardzo dokładnej pracy, być może nawet więcej niż kontrola.

Dzikie zwierzęta

Dużo jeździłem wzdłuż torów i kanałów, więc miałem możliwość obserwowania toczącego się obok życia. Czasami dochodziło do niesamowitych spotkań.

Jechałem z Kafr El Daud do El Tarana gruntową drogą, położoną pomiędzy polami a kanałem. W pewnym momencie zobaczyłem ogromnego węża, który pełzł przez drogę w stronę kanału. Zatrzymałem się, żeby go nie rozjechać.

Wąż patrzył na samochód, chociaż byłem przekonany, że na mnie. Był bardzo duży. Myślę, że miał około siedmiu metrów długości. Gdy jego głowa skryła się w zaroślach, ogon był jeszcze z drugiej strony drogi. W środkowej części swojego ciała miał około dwudziestu centymetrów średnicy. Skóra węża pięknie błyszczała w słońcu. Wydawało mi się, że mieni się wszelkimi kolorami. Wąż zniknął w zaroślach pomiędzy drogą a kanałem. Wysiedliśmy z samochodu. Zaglądam w miejsce, gdzie schował się wąż. Nie widać go, ukrył się w gęstej roślinności lub schował w wodzie w kanale. Jedyny ślad, jaki po nim został, to wijący się trop na piaszczystej drodze. Ślad miał ponad czterdzieści centymetrów szerokości.

Moi egipscy pracownicy, z którymi jechałem, żałowali bardzo, że go nie rozjechałem. Mieliby dużo mięsa do jedzenia.

Z wężami mieliśmy jeszcze różne spotkania. Najniebezpieczniejsze miał Leszek. Czekaliśmy na wjazd pociągów na szlak przy przejeździe kolejowym. Obok stała wybudowana ze słomy zagroda bez dachu, służąca do przechowywania owoców

lub zwierząt. Leszek poszedł ją „obejrzeć". Po chwili wrócił blady i powiedział tylko jedno słowo. Kobra. Pobiegliśmy tam, ale kobra już zniknęła.

Po kilku minutach Leszek opisał swoje spotkanie oko w oko z kobrą. Wygrzewała się ona w słońcu, leżąc na słomie. Gdy usłyszała Leszka, podniosła głowę i zasyczała. Głowa jej powiększyła się, tworząc okrągłą tarczę z oczami. Cały czas obserwowała go, czekając, co on zrobi. Leszek pomaleńku cofnął się do wejścia i gdy spojrzał na miejsce, gdzie leżała kobra, już jej tam nie było.

Węże żyły wszędzie. Były w sadzie dookoła campu, a nawet na terenie campu. Świadczyły o tym znajdowane przez nas „wylinki" skóry węży. Zwierzęta te rosnąc, musiały zrzucać co jakiś czas zbyt małą już wierzchnią warstwę skóry.

Spotkałem kiedyś piękną żmiję, płynącą małym, służącym do nawadniania sadu betonowym kanałem, który miał około jednego metra szerokości. Gdy ją zobaczyłem, nie znajdowała się dalej jak trzy metry ode mnie. Woda w kanale płynęła z dużą prędkością. Żmija, gdy tylko mnie dostrzegła, podniosła głowę tak, że wystawała co najmniej piętnaście centymetrów ponad wodę i patrzyła tak, jakby chciała mnie zahipnotyzować. Oddalała się z prądem wody, cały czas śledząc moje poczynania. Zniknęła dopiero, gdy zasłoniła ją kępa roślinności. Muszę przyznać, że czułem się trochę nieswojo, obserwując jej gotowość do obrony, na to, jak na mnie patrzyła, jak zmusiła do zatrzymania się, aby dać jej czas do odpłynięcia na bezpieczną odległość.

Na pustyni spotykaliśmy ślady węży. Równoległe ślady w formie lekko zgiętych kresek o długości około 30 cm , świadczyły o przejściu niedużego węża, który przemieszczał się skokami. Podpierając część swojego ciała na piasku, podskokiem podciągał pozostałą część ciała. Wygląda to tak, jakby poruszała się spirala. Gdy pokazałem te ślady moim egipskim pracownikom, zaczęli krzyczeć, żeby dalej nie iść, bo tam może czekać wąż, niezwykle jadowity.

Bardzo dużo spotykaliśmy różnego rodzaju jaszczurek. Jedne maleńkie, inne większe, a niektóre całkiem duże. Spotykaliśmy spore skupiska jaszczurek w miejscach kamienistych i zabudowanych niedużymi murkami. Jaszczurki szybko uciekały przed nami i chowały się w szczelinach i różnych zakamarkach skalnych.

Czasami można było spotkać większego kameleona. Nasi robotnicy łapali te zwierzęta i przywozili na teren *campu*. Obserwowaliśmy ich zachowanie. Irek nawet nagrał kamerą wideo bieg kameleona do wolności. Oczywiście każdy z przywiezionych kameleonów bardzo szybko odzyskiwał wolność.

Ptaki

Najpopularniejszymi ptakami, jakie można spotkać w Egipcie, były nazywane przez nas ibisami, przypominające wyglądem białe, małe czaple. Żyją one w całej delcie i dolinie Nilu. To one pomagały fellachom w uprawie ziemi, pracowicie wyłapując owady i pędraki. Występują na wsi, nad kanałami wodnymi, na polach uprawnych i miastach - parkach, a nawet na wysypiskach śmieci. Są wszędzie, gdzie można znaleźć coś do jedzenia. Przepięknie wyglądały, brodząc w płytkiej wodzie na rozlewiskach Nilu.

W alejkach i na drogach w sadach, obok naszego campu, wcześnie rano spotykałem dudki z charakterystycznymi grzebieniami na głowie. Wyglądały pięknie, spokojnie chodząc po drodze.

Czasami nad kanałem widziałem klucz ptaków, podobnych do kaczek lecący nisko nad wodą. Leciały w ciszy, słychać było jedynie szum skrzydeł.

Natomiast małych ptaszków było bardzo mało. Egipski inżynier Ezat opowiadał, że małe ptaszki wyłapywane są przez biednych ludzi w celach kulinarnych.

Egipcjanie hodują dużo gołębi. Gołębniki miały kształt stożka zaokrąglonego u góry. Były wysokie na kilka metrów, widziałem nawet około pięciometrowej wysokości. Zostały ulepione z gliny. Na wielu poziomach gołębnika wykonano okrągłe otwory, służące do komunikacji i wentylacji.

Byliśmy kiedyś zaproszeni przez współpracujących z nami Niemców na spotkanie towarzyskie. Wybraliśmy się we czterech: Leszek, Kazik, Marian i ja. Niemcy mieszkali w Kairze, w pięknej dzielnicy Heliopolis. Poszliśmy razem do restauracji na obiad i piwo. Wtedy właśnie po raz pierwszy w życiu jadłem pieczone gołębie. Nie byłem zachwycony.

Niemieccy koledzy dosyć szybko przesadzili w piciu piwa i trochę zdegustowani wróciliśmy do domu.

Agawy i inne egzotyczne rośliny

Biegając lub spacerując po dróżkach w sadzie, obserwowałem jak rosną, kwitną i rozmnażają się agawy. Nad maleńkimi kanałami w wielu miejscach znajdowało się ich dużo. Agawa kwitnie jeden raz w życiu. Roślina o grubych liściach, zebranych w rozetę, po osiągnięciu dojrzałości wypuszcza długi pęd kwiatowy. Dzieje się to wtedy, gdy liście mają około półtora metra długości. Pęd kwiatowy dorasta do kilku metrów wysokości. Oceniałem, że niektóre pędy miały nawet sześć metrów wysokości, a ich średnica wynosi od pięciu do ośmiu centymetrów. U góry wyrastały małe, boczne pędy, na końcu których rozrastały się gałązki, tworząc koliste rozety. Z daleka wyglądało to tak, jakby ktoś do łodygi przyczepił duże

talerze, rozmieszczając je wkoło na różnych poziomach, tak by sobie wzajemnie nie przeszkadzały. Dopiero na tych rozetach zakwitały małe, niepozorne kwiaty.

Moderiet El Tahrir – autor nad małym kanałem nawadniającym. Z lewej strony pęd kwiatowy agawy.

O tym, że kwiaty już się pojawiły, świadczyła duża liczba owadów, które uwijały się nad rozetami.

Później, po dłuższym okresie czasu, zauważyłem w miejscu kwiatów maleńkie, kompletnie wykształcone agawy. Każda z nich wypuszczała kilka niedużych korzonków. Maleńkie agawy miały około pięciu centymetrów długości. Wystarczyło, że spadając trafiła na ziemię i po ukorzenieniu się, w tym miejscu wyrastała nowa dorodna roślina.

Macierzysta agawa tak wysila się na wypuszczenie łodygi i całego kwiatostanu, że stopniowo obumiera. Liście jej stają się cieńsze, wyginają się, żółkną i opadają. Równocześnie łodyga kwiatowa zaczyna pochylać się, jakby traciła oparcie. Pozwala to na opadanie maleńkich agaw, nie tylko w pobliżu starej rośliny, ale też w trochę większej odległości od niej. W ten sposób coraz większy teren porośnięty jest tymi roślinami.

Opis rozmnażania agaw jest bardzo krótki, a w rzeczywistości cały proces, od początku wyrastania łodygi kwiatowej, do jej przewrócenia się – obumarcia trwa ponad rok. Zatrzymałem się nad opisem tego procesu, ponieważ miałem możliwość długiej obserwacji całego cyklu.

Innymi roślinami, których tym razem szybki wzrost obserwowałem były bambusy.

Przy drodze z Kairu do Moderiet El Tahrir rosła duża kępa bambusów. Pewnego dnia zauważyłem nowy pęd, o średnicy około sześciu centymetrów. Pęd bambusa rósł bardzo szybko. Po około dwóch miesiącach osiągnął wysokość ośmiu metrów. Nowy pęd był gładki, z niewielkimi, ledwie zaznaczonymi zgrubieniami na listki lub gałązki. Dopiero później po osiągnięciu pełnej wysokości zaczęły wyrastać gałązki z listkami. Po roku pęd pokryty był wieloma gałązkami i razem ze starszymi pędami tworzył dużą kępę zarośli bambusowych.

W Egipcie występuje też wiele roślin nieznanych w Polsce. Do takich należało duże drzewo iglaste, przypominające wyglądem nasze sosny. Nazywaliśmy je piniami, chociaż nie przypominały pinii rosnących na półwyspie Apenińskim. Posiadały one bardzo długie, nawet do trzydziestu centymetrów, wieloczłonowe, cienkie igły. Poszczególne człony, o długości około czterech centymetrów, połączone były maleńkimi kolankami.

Pracownicy egipscy nazywali to drzewo gazolin – benzyna. Tłumaczyli mi, że drzewo to wydziela bardzo dużo olejków eterycznych i pali się jak benzyna, szczególnie wyschnięte igły. Pod tym drzewem występowało mało dokuczliwych owadów.

W pewnym okresie zauważyłem, że niektóre drzewa zaczynają schnąć. Była to wiosna. Końce długich igieł zaczynały być rude, a później brązowe. Przyjrzałem się tym igłom. Ich końcówki stały się grube. Przy poruszeniu wysypywał się z nich ciemny pyłek. Każdy większy podmuch wiatru przenosił dużo pyłku na sąsiednie drzewa. Okazało się, że to drzewa rozdzielnopłciowe. Osobniki męskie wytwarzały pyłek, natomiast osobniki żeńskie miały maleńkie szyszki. Myliłem się bardzo myśląc, że drzewa schną. One po prostu miały czas kwitnienia i zapylania.

Główna aleja w naszym sadzie wysadzona była drzewami pomarańczowymi. Ich owoce nie nadawały się do jedzenia. Na drzewach wyglądały przepięknie. Miały intensywny kolor ciemnej pomarańczy. Były bardzo kwaśne i miały grubą skórkę z jeszcze grubszym białym miąższem. Egipcjanie twierdzili, że są to pomarańcze przemysłowe, wykorzystywane jako dodatek zapachowy. Z drzew tych pozyskiwano również kwiaty dla przemysłu perfumeryjnego. Pod drzewem układano na ziemi plandeki i strząsano kwiaty. Strząsanie odbywało się przez walenie długimi kijami w gałęzie drzewa. Oprócz kwiatów na plandekę spadały liście i połamane gałązki. Pomimo tak barbarzyńskiego traktowania tych drzew, jesienią pojawiało się na nich dużo owoców. Kwiaty pachniały wspaniale

Koniec kontraktu.
Powrót i przystosowanie się do nowych warunków w kraju

Rozpoczynają się prace przygotowawcze do opuszczenia Egiptu. Żadne nowe kontrakty nie wypaliły. Cały sprzęt, oprócz podbijarki rozjazdów, odjeżdża do portu w Aleksandrii. Zostaje niewielka grupa osób do odzyskania wszystkiego, co jest opłacalne i do rozliczenia kontraktu. Zostaje szefostwo, które ma dużo pracy z załatwieniem różnych spraw. Został Janusz, Andrzej i Zbyszek. Został też Kazik, który prowadzić miał podbicia rozjazdów i torów na stacjach kolejowych, remontowanych przez egipsko - niemiecką firmę „Egerco" w dolinie Nilu.

Wracam do kraju z dużą grupą naszych pracowników. Między innymi leci Leszek i Irek Bogucki, który alkoholem szybko znieczula swój strach przed lataniem, a może wypił za dużo z radości, że wraca na łono rodziny.

Razem z nami w samolocie jest grupka polskich pracowników z Libii. Dzielimy się wrażeniami z pobytu. Wszyscy mają dużo do opowiedzenia. W Egipcie cały czas trwa stan wyjątkowy. W Libii dyktatura Kadafiego. Z porównania warunków życia wynika, iż dużo większa swoboda panuje w Egipcie.

Samolot Lotu jak zwykle leci w nocy. Prawdopodobnie mniejsza jest w nocy opłata lotniskowa. Wcześnie rano lądujemy w Warszawie. Po ponad trzyletnim pobycie w Egipcie uzbierało mi się dużo urlopu. Razem z dniami wolnymi za pracę w soboty, miałem prawie dziewięć miesięcy urlopu.

Zaczynam zapoznawać się z nową polską rzeczywistością. Zmieniło się bardzo dużo. Powstają prywatne firmy geodezyjne.

Dużo odpoczywam. Uczę się jeździć samochodem po Polsce. Denerwuje mnie, oględnie mówiąc, nieuprzejmy styl jazdy Polaków. Prawie wszyscy usiłują bezwzględnie wyegzekwować swoje pierwszeństwo. Przypominają mi się zwyczaje kairskie, gdzie nikt nie denerwował się z powodu błędu źle jadącego, gdzie nikt nie wygrażał mu pięścią, nikt nie pukał się w czoło, pouczając innego kierowcę o przepisach jazdy. Dodatkowo bardzo złości mnie nieumiejętne parkowanie samochodów. Do dziś wielu kierowców parkuje w zbyt dużej odległości od stojącego samochodu i zajmuje dwa miejsca postojowe. Wynika to chyba z tego, że instruktorzy jazdy nie zwracają na to uwagi w trakcie szkolenia lub po prostu ze zwykłego braku uprzejmości. Ważne jest tylko to, że ja zaparkowałem.

Rozdział VIII

KOLEJNY KONTRAKT

Nowa propozycja wyjazdu do Egiptu

Po miesiącu pobytu w domu zaczynam wchodzić w prace geodezyjne. Myślę o założeniu własnej firmy. Mija kilka miesięcy. Kazik, który pozostał w Egipcie, nie chce przedłużyć dalej umowy.

Jurek Kacak pełni w ZBK funkcję kierownika do spraw eksportu. W międzyczasie zmieniła się dyrekcja przedsiębiorstwa. Dyrektorem naczelnym został Wiesiek Lesisz.

Pewnego dnia telefonuje do mnie Jurek. Proponuje mi ponowny wyjazd do Egiptu, na miejsce Kazika. Nie wyrażam zgody, nie chcę wracać do Egiptu. Jurek szuka kandydata na wyjazd. Szuka we wszystkich dyrekcjach kolejowych, gdzie są komórki geodezyjne. Zgłaszają się chętni na wyjazd. Warunki, jakie muszą spełnić, są następujące: powinien to być inżynier geodeta, posiadający doświadczenie w geodezyjnych pracach kolejowych, a w szczególności przy obsłudze podbijarek, powinien znać język angielski i mieć prawo jazdy.

Kandydaci do wyjazdu, po zapoznaniu się w Radomiu ze szczegółowymi wymogami związanymi z pracą, po kilku dniach, po przemyśleniu, rezygnowali, tłumacząc się najczęściej nagłą chorobą żony.

Prawdziwą przyczyną było co innego. Gdy dowiadywali się, że nie jest to kontrakt zbiorowy, że nikt nie będzie im tam pomagał, że muszą sami wszystko na miejscu załatwiać i nie będą mieli tłumacza, a dodatkowo będą jeszcze odpowiadać za operatorów maszyn i sprzęt, po prostu się bali.

Natomiast ja co drugi dzień miałem telefon z Radomia z pytaniem, czy przypadkiem nie zmieniłem zdania.

Wreszcie po dwóch miesiącach dostałem zaproszenie na spotkanie z dyrektorem ZBK w Radomiu. Jadę z przekonaniem, że chodzi o wyjazd do Egiptu, pomimo że w zaproszeniu mówiono tylko o planowanym kontrakcie w Nowym Jorku.

Przed wyjazdem do Radomia uzgodniłem już z Basią, że pojadę jeszcze na pół roku do Egiptu. Po dotarciu do ZBK natychmiast zaprowadzono mnie do dyrektora, który już czekał. Zaproponował kawę i zaczął opowiadać o projektowanym kontrakcie, który obejmował remont metra w Nowym Jorku. Opowiedział, że do negocjacji podano już skład przyszłej załogi, w której oczywiście i ja się

znalazłem. Poprosił Jurka Kacaka, aby przedstawił trochę szczegółów i przyłączył się do naszej rozmowy. Jurek pełnił funkcję szefa działu eksportu w ZBK.

Zaczęliśmy rozmawiać o Egipcie. O doświadczeniach, jakie zdobyliśmy na tej budowie. O tym, że Kazik uparł się, aby zakończyć pracę w Egipcie. Nie wytrzymałem dalszego kluczenia obok głównego tematu i zapytałem wprost, po co mnie zaprosili. W tym momencie dyrektor powiedział: jedź chociaż na cztery miesiące do Egiptu. My w tym czasie znajdziemy kandydata, którego przeszkolisz na miejscu i wrócisz. Wyraziłem zgodę na takie rozwiązanie. Kierownik eksportu już miał wszystko przygotowane. Brakowało tylko mojego podpisu i uzgodnienia terminu wyjazdu.

Czytając umowę, zwróciłem uwagę, że przygotowana jest na rok, a nie na cztery miesiące. Jurek zaczął tłumaczyć, że to tak na wszelki wypadek, gdyby coś się nie udało z nowym kandydatem. Mając kartę przetargową w ręce, powiedziałem: zgoda, ale nie za te pieniądze. I tu zaskoczył mnie szef Wiesiek, zwracając się szefa eksportu: Jurek zobacz, czy możemy dać coś więcej.

Po kilku minutach Jurek wrócił z nową umową, dużo korzystniejszą dla mnie i ponowił prośbę o podpisanie. Sądząc z prędkości działania, obie umowy miał przygotowane wcześniej. Tak więc zostałem pełnomocnikiem dyrektora ZBK na Egipt. Tylko takie stanowisko pozwalało na wyższą pensję.

Po podpisaniu umowy Wiesiek zaproponował uczcić to kieliszkiem koniaku. Jurek przy koniaku opowiedział, jakie miał kłopoty ze znalezieniem kandydata do wyjazdu, ile to go kosztowało nerwów. Cały czas miał nadzieję, że namówi mnie do pracy w Egipcie.

Tymczasem Kazik ciągle dopraszał się o zastępstwo. Zacząłem szykować się do wyjazdu. Czasu miałem niewiele, bo tylko kilka dni. Jurkowi udało się załatwić przelot liniami szwajcarskimi przez Zurych. Przygotowano mi dokumenty, załatwiono wizę i wszystko gotowe.

W domu sytuacja trochę smutna, no bo kontrakt opłacalny i pieniądze są bardzo potrzebne do urządzenia domu, ale z drugiej strony znowu rozłąka z rodziną i kłopoty związane wyjazdem.

Początek nowego kontraktu

Szybko przygotowuję się i jadę. Zabieram ze sobą jak zwykle podręcznik do geodezji (prof. Michała Odlanickiego Poczobuta, z którego korzystałem w czasie studiów w Akademii Górniczo - Hutniczej w Krakowie), podziałkę transwersalną, cyrkiel, książeczkę z wzorami rozjazdów kolejowych i łuków.

Lot do Zurychu spokojny. Za to przed dalszą częścią lotu niespodzianka. Ogłaszają przez megafony, że pasażerowie lecący do Kairu muszą wykupić dodatko-

we ubezpieczenie ze względu na wojnę w Iraku. Był rok 1990. W Iraku trwała „pustynna burza".

Aby opłacić ubezpieczenie, trzeba odstać w kolejce. Ubezpieczenie – jak na nasze stosunki – wysokie, wynosi aż sto dwadzieścia dolarów. W kolejce stoi wielu Polaków. Wszyscy narzekają na brak informacji w Warszawie. Później okazuje się, że można było za to ubezpieczenie zapłacić też w Kairze.

Znowu jestem w Egipcie. Tym razem odprawa w nowym terminalu. W porównaniu ze starym jest elegancko i nowocześnie. Z lotniska odbiera mnie bardzo ucieszony Kazik. Jedziemy do hotelu na Zamalku.

Kazik już w nocy chce mi wszystko przekazać. Powstrzymuję go, tłumacząc, że i tak nie wezmę teraz żadnej dokumentacji, ponieważ pracuję dopiero od rana. Wypijamy po drinku i kładziemy się spać. Rano jedziemy do Polimexu. Szefem jest Janusz Szcześniak. Ucieszył się, że to ja przyjechałem i że nie będzie miał żadnych kłopotów. Siadamy do omówienia wszystkich spraw kontraktowych. Kazik oświadcza mi, że wieczorem muszę zawieźć go na lotnisko, bo w nocy wyjeżdża do Polski.

Mamy cały dzień do omówienia prac, jakie są do wykonania, spotykam się z kierownictwem firmy Egerco. Ustalam z Januszem sposoby kontaktów i rozliczeń. Po południu zjawia się Irek Jesionek. Okazuje się, że pracuje w tej samej firmie w warsztatach remontowych. Zajmuje się naprawami układów elektronicznych w maszynach kolejowych. Umawiamy się na spotkanie za dwa tygodnie, gdy przyjadę do Kairu. Kazik tłumaczy mi, gdzie mam jechać.

Mieszkanie mam wynajęte w Asjut. Czekają tam dwaj nowi operatorzy podbijarki - Wiesiek i Krzysiek. W Egipcie są dopiero od dwóch tygodni.

Asjut to miasto położone w środkowym Egipcie nad Nilem, największe na południe od Kairu. To centrum islamistów. Obecnie Asjut nie jest polecane dla turystów.

Odległość z Kairu do Asjut wynosi ponad czterysta kilometrów. Późnym wieczorem odwożę Kazika na lotnisko – doczekał się wreszcie powrotu do domu.

Przypominam sobie, jak kiedyś, w początkach naszego pobytu w Egipcie, gdy jeszcze nie znaliśmy miasta, wybraliśmy się wieczorem na lotnisko. Kierunek mieliśmy dobry, ale za bardzo pojechaliśmy na wschód i znaleźliśmy się na przedmieściach Kairu za wzgórzami Mokkatanu. Pytaliśmy wielokrotnie o drogę na lotnisko, ale nikt nas nie rozumiał. Jurek Kacak, jako najlepiej mówiący z nas po angielsku, pięknie wymawiał słowa „ air port", ale nic nie pomagało. Dopiero gdy znaleźliśmy się na trasie podchodzenia do lądowania, samoloty wskazały nam kierunek dalszej jazdy. Później, gdy poznaliśmy więcej słów arabskich, nie było już problemu z dopytaniem się o drogę.

W Egipcie wiele osób zna podstawowe angielskie zwroty. Musieliśmy trafić na osoby nieznające języka angielskiego lub takie, które dawno temu chodziły do szkoły *(madrasy)* lub też nigdy się nie uczyły. Znaleźliśmy się przecież na biednych przedmieściach Kairu.

Następnego dnia rano jadę do Polimexu, troszkę pobłądziłem, ale była to dla mnie nowa dzielnica. Po wypiciu kawy i zabraniu potrzebnych dokumentów wyruszam na południe. Jadę drogą wzdłuż Nilu. Przed wieczorem docieram do Asjut. Wiem, że kamienica, w której mam mieszkać, znajduje się na *Corniche*, alei wzdłuż zachodniego brzegu Nilu, obok dużego hotelu.

Widzę hotel. Szukam miejsca do zatrzymania się. Przed hotelem stoją dwaj młodzi ludzie, jeden z nich jest blondynem. To Krzysiek i Wiesiek, którzy wyszli na ulicę, aby tam na mnie poczekać. Poznajemy się. Opowiadają o sobie, co dotychczas robili. Gdy zaczynam mówić o sobie, przerywają mi mówiąc, że wszystko wiedzą od Kazika. Oczywiście częstuję ich produktami przywiezionymi z Polski. Tym w płynie też. Wypijamy za spotkanie i idę spać, zmęczony długą podróżą i wrażeniami.

Rano jedziemy na stację kolejową. Tam przy maszynie poznaję pracownika Egerco, inżyniera Ezata. Pełni on funkcję łącznika pomiędzy nami a Egerco i kolejami egipskimi. Idziemy do naczelnika stacji z kurtuazyjną wizytą. Po drodze spotykamy całą świtę kolejarzy, a między nimi dyrektora okręgu południowego kolei egipskich, inżyniera Manducha.

Mister Manduch wcześniej w dyrekcji kolei w Kairze był odpowiedzialny za nasz główny kontrakt. Bardzo ucieszył się na mój widok. Pamiętał mnie i wiedział, co robiłem na wcześniejszym kontrakcie. Witając się ze mną pocałował mnie w oba policzki i długo potrząsał ręką. Następnie wyjaśnił towarzyszącym mu osobom, że mnie zna i wysoko ceni moją pracę. Poprosił towarzyszące mu osoby o udzielanie mi pomocy w pracy. Naczelnik stacji zaprosił nas na kawę.

Ezat mówił później, że wszyscy już wiedzą o tym, że jestem znajomym dyrektora okręgu i należy liczyć się ze mną. Poznaję też kierownictwo z Egerco, wykonujące wymianę torów. Zaczyna się normalna praca. Egipcjanie wymieniają tory i rozjazdy, moja grupa wykonuje podbicia rozjazdów i podbicia torów na terenie stacji kolejowych.

Na szlakach działają inne grupy podbijające. Grupa Niemca Filipa oraz grupa Jurka Andrysiaka działają tak jak i ja – w ramach firmy Egerco. Natomiast grupa Francuza Pitera w ramach firmy egipsko - francuskiej Egyfrai.

Czasami spotykamy się na stacjach kolejowych lub w dyrekcji Egerco w Kairze. Główną osobą, odpowiedzialną za sprawy techniczne i osobą, z którą się kontaktujemy jest dyrektor mr Zakkaryja. To starszy pan dobrze posługujący się językiem angielskim. Egipcjanin i jego ludzie uzgadniają kolejność prac i ich

zakres. On koordynuje całością prac w uzgodnieniu z dyrekcją kolei egipskich, które są stroną zlecającą prace i dokonującą odbioru po ich wykonaniu.

Skomplikowane są wszystkie powiązania, ale nic nie ma prostego. Praca jak na poprzedniej linii kolejowej. Nie ma żadnych projektów. Jedynie rysunki ideowe, na których podano, ile ma być rozjazdów i jakie są długości torów. Praca polega głównie na wymianie starych torów na nowe i bardzo niewiele jest nowych, dodatkowych układów torowych.

Krzysiek i Wiesiek to bardzo sympatyczni i młodzi operatorzy, ale bez wielkiego doświadczenia. Po kilku dniach poznajemy się na tyle, że współpraca zaczyna się dobrze układać. Uczę ich tyczenia rozjazdów, tłumaczę, skąd biorą się wysokości i dlaczego należy zrobić tak, a nie inaczej. Do pracy dojeżdżamy samochodem.

Przyjmuję zasadę, że z miejsca zamieszkania dojeżdżam nie dalej niż sto pięćdziesiąt kilometrów w jedną stronę. Gdy stacja kolejowa oddalona jest więcej i mamy na niej pracować dłużej niż tydzień, szukamy w pobliżu dodatkowego mieszkania lub hotelu. Te, w których moglibyśmy zamieszkać, były jedynie w większych miastach.

Pamiętam jak szukaliśmy odpowiedniego mieszkania w Minii. To miasto oddalone od Asjut około 180 km na północ. Oglądamy kilka mieszkań, które są do wynajęcia. Nigdzie nie ma klimatyzacji. W jednym tylko na stałe u sufitu jest zainstalowany duży wiatrak. Przedstawiciel właściciela usiłuje wmówić nam, że to jest klimatyzacja.

Decyduję się na wynajęcie pokoi w dosyć ładnym i dobrze wyposażonym hotelu. Mieszkanie w hotelu ma szereg niedogodności. Między innymi taką, że jesteśmy skazani na posiłki w restauracji. Nawet herbaty nie możemy przyrządzić sobie sami.

Jedyne, co w Minii bardzo mi się podobało, to piękna aleja nad Nilem, tzw. *Corniche*. Po obu stronach rosną piękne drzewa akacjowe - „płomień Afryki".

Na *Cornichu* stał sympatyczny, nieduży lokal, w którym zdarzało nam się coś zjeść i wypić bardzo dobrą kawę po turecku. Kawa parzona po turecku w małych mosiężnych tygielkach miała niepowtarzalny smak. Parzono ją razem z cukrem.

Ja zamawiałem zawsze kawę średnio posłodzoną, czyli nie za słodką i nie za gorzką. W języku arabskim nazywała się *ahła mazbut*. Słowo *ahła* oznaczało kawę, a *mazbut* dobrze, w sam raz, akurat.

Kawę taką parzyło się w tygielku, często bardzo małym tylko na jedną porcję. Podawano ją w różny sposób. Czasami podawano na tacy filiżankę na spodeczku i tygielek z zaparzoną kawą lub podawano filiżankę z kawą. W niektórych kawiarniach kelner przynosił na tacy kawę w tygielku i przy stole nalewał do filiżanki.

Oczywiście, niezależnie od sposobu podawania, zawsze przynoszono szklaneczkę z wodą.

Znam dwa sposoby parzenia kawy. Pierwszy sposób polega na tym, że do miedzianego tygielka wlewa się odpowiednią ilość wody. Gdy chcę otrzymać trzy filiżanki kawy, wlewam cztery filiżanki wody i wsypuję trzy łyżeczki cukru. Doprowadzam do wrzenia. Zdejmuję z ognia i wsypuję zmieloną kawę (dwie łyżeczki na filiżankę) i mieszam. Następnie tygielek stawiam na ogniu i napój zagotowuję. Trzeba bardzo uważać, aby kawa nie wykipiała. Po podniesieniu się kawy i rozmieszaniu jej, można już nalewać do filiżanek.

Drugi sposób: do tygielka wlewa się zimną wodę, dodaje kawę i cukier w proporcjach jak w sposobie pierwszym i gotuje. Taką kawę najczęściej można wypić w różnych restauracjach i kawiarniach, a także w maleńkich przydrożnych kafeteriach. Widziałem, jak na jednym gazowym palniku ustawiono cztery tygielki z kawą.

Prace gwarancyjne na trasie El Manashi – Ety El Baroud

Co najmniej dwa razy w miesiącu jeżdżę na dwa dni do Kairu. Początkowo zatrzymywałem się w hotelu, później miałem duże mieszkanie, około dwieście metrów kwadratowych, z czterema sypialniami.

W Polimexie dowiaduję się, że moja ekipa musi wrócić na linię kolejową, którą remontowaliśmy na głównym kontrakcie. Egipscy kolejarze chcą, aby na dużych stacjach kolejowych, tam gdzie są łuki, wykonać przechyłki na torach szlakowych. Praca ta ma być wykonana w ramach gwarancji kontraktowych.

Spotkanie z moimi wcześniejszymi pracownikami egipskimi.
Stoją od prawej: Mahmud, Wiesiek, Said, Krzysiek, Saad, chłopiec egipski (walet) i autor.
Kucają chłopcy, których jest wszędzie pełno.

Przejazd z południa bez większych problemów. Przyjeżdżamy na pierwszą stację. Idę z Ezatem na nastawnię uzgodnić zamknięcie toru. Na stacji znajomi, którzy po roku witają mnie jak dobrego przyjaciela.

Jak zwykle najpierw herbata, potem interesy. Ustalam parametry łuku i obliczam przechyłkę. Robimy pomiary i rozpisujemy dane na podkładach kolejowych. Czekamy na zamknięcie toru. Wypiliśmy już co najmniej pięć herbat. Wreszcie możemy wjechać. Praca zaczyna się bez problemów. Zajmuję miejsce w maszynie przy nastawianiu danych. Podbicie idzie szybko.

Po zakończeniu łuku konsternacja. Przechyłka wykonana jest odwrotnie, czyli na zewnętrzną stronę, a nie do środka łuku. Cała praca na nic. Mało tego, trzeba obniżyć tor, aby zacząć ponowne podbijanie. Sprawdzamy, co się stało. Wszystkie nastawienia w podbijarce dobre. Dlaczego maszyna podbija odwrotnie? Po dłuższym poszukiwaniu Wiesiek znalazł przyczynę. Otóż jeden z przełączników został przestawiony tak, że maszyna wykonywała odwrócony tok podnoszenia. Po analizie doszliśmy do wniosku, że przestawienie tego przełącznika to był „dowcip" poprzednich operatorów maszyny, którzy niedawno wyjechali do kraju. Podobno w tej grupie pracowniczej takie dowcipy były normą.

Pozostał problem, co zrobić, aby obniżyć tor i wykonać dobrze przechyłkę. Maszyna już dobrze zaprogramowana. Pozostało jeszcze obniżenie toru i ponowne obsypanie go tłuczniem.

Porozumiewam się z naczelnikiem stacji i przedstawicielem egipskiej firmy kolejowej. Naczelnik wprowadza czasowe ograniczenie prędkości pociągów. Uzgadniam, że jutro wieczorem przyjedzie pięćdziesięciu robotników i obniżą tor. Przed wieczorem są robotnicy. Przynieśli ze sobą kilka ręcznych podnośników (lewarków) i nic więcej. Tłuczeń wybierali gołymi rękami. Po kilku godzinach trzysta metrów toru zostało obniżone.

Pozostało teraz ponownie obsypać tor i rozpocząć podbijanie.

Oczywiście za dodatkową pracę pięćdziesięciu robotników i ich szefów musiałem zapłacić. W sumie ta przygoda pokazała mi, jak należy załatwiać różne sprawy. Przy zlecaniu prac zawsze musiał być określony cel i pieniądze. Po kilku dniach bezawaryjnej już pracy wróciliśmy do środkowego Egiptu.

Asjut

Miasto położone nad Nilem 400km na południe od Kairu, a jeszcze dalej na południe, z Asjut do Luksoru jest około 250 km.

W Asjut znajdują się siedziby organizacji islamskich. Miasto położone na zachodnim brzegu Nilu, wyglądało jakby jednym bokiem było przyklejone do rzeki.

Trochę dalej zaczynała się pustynia. Jedynie wzdłuż Nilu zlokalizowano duże hotele i reprezentacyjne budynki, ale im dalej od alei *Corniche*, tym miasto przybierało bardziej arabski wygląd.

Czasami wypuszczaliśmy się do dzielnicy handlowej. Nie widziałem obcokrajowców, chociaż powinni być. W Asjut rozbudowywano elektrownię położoną nad Nilem. Przy rozbudowie pracowali Koreańczycy, a nadzór sprawowała firma belgijska. W nadzorze pracowali Belgowie, Anglicy i Polacy. Między innymi pracował inżynier Romek z Katowic, który mieszkał w hotelu obok naszej kamienicy. Bardzo szybko zaprzyjaźniłem się z nim. Spędzaliśmy razem sporo wolnego czasu. Wieczorami chodziliśmy do restauracji hotelowej na piwo lub do klubu prawnika. W tym rejonie temperatury osiągały powyżej 40°C. Codziennie sprawdzałem temperaturę przed północą. Przez całe lato nie spadała poniżej 38°C. Pomimo tego, że w ciągu dnia wypijałem kilka litrów płynu, nie były potrzebne toalety. Cały płyn wyparowywał, chłodząc organizm. Przed wyjściem do restauracji wypijałem w domu cztery szklanki zimnej wody, a później w restauracji piwo. Dopiero po takim zabiegu nerki rozpoczynały swoją pracę.

Obok naszego domu nad samym Nilem znajdował się klub prawnika. Zajmował duży obszar zakrzewionego terenu, na którym urządzone były boiska, place zabaw dla dzieci i alejki. Na terenie działało kilka pawilonów, w których można było zamówić posiłek i coś do picia. Wszędzie stały stoliki, przy których piliśmy dobrą kawę i zimne napoje, oczywiście bezalkoholowe. Serwowano tam dania mięsne, warzywne i słodycze. Posiłki i napoje podawali kelnerzy. Wstęp do klubu mieli członkowie klubu z rodzinami i obcokrajowcy. Lubiłem tam chodzić, ponieważ panowała sympatyczna i kulturalna atmosfera. Nikt nas nie zaczepiał, nikt nie pytał o imię i skąd jesteśmy.

Wieczorami nadal było bardzo ciepło. Aby się ochłodzić, mój kolega uruchamiał mały, przenośny wiatraczek, który przywiózł sobie z Polski, czym ułatwiał nam znacznie odpoczynek po pracy.

Wędkowanie w Nilu

Romek był zapalonym wędkarzem. Namówił mnie do kupna wędki i chodziliśmy nad Nil na ryby. Za każdym razem wzbudzaliśmy duże zainteresowanie. Było to dla nas bardzo męczące, bo prawie każdy z łowiących ryby lub gapiów uważał za punkt honoru przywitać się z nami, zapytać skąd jesteśmy i porozmawiać.

Kilka razy udało mi się złowić małego okonia. Czasami Romek załatwiał wejście na teren elektrowni, gdzie w spokoju mogliśmy zabawiać się w wędkarzy. Szkoda tylko, że tam ryby bardzo słabo brały.

Pewnego dnia wybraliśmy się w teren, jak nam wydawało się pusty i niezamieszkany. Pojechaliśmy około 30 km na południe od Asjut i po znalezieniu ładnego

miejsca, zarzuciliśmy wędki. Spokoju mieliśmy nie dłużej niż pięć minut. Natychmiast znalazły się dzieci, które zaczęły krzyczeć, rzucać bryłkami ziemi do wody i starały się za wszelką cenę zwrócić naszą uwagę. Dzieci po każdym okrzyku lub rzuceniu do wody grudki ziemi chowały się w nabrzeżnych trzcinach.

Romek był oburzony, ja natomiast rozumiałem ich zachowanie. One nie widziały z bliska obcokrajowca. Chciały podejść blisko, ale bały się obcych. Chciały zobaczyć naszą reakcję na ich obecność i zachowanie. Jedynym rozsądnym wyjściem było odjechać. Za dziećmi zaraz przyszliby dorośli i nie byłoby spokoju. Od tej pory łowiliśmy tylko na terenie elektrowni.

Ojciec Józef

Niedaleko od naszego domu w Asjut stał kościół chrześcijański. W kościele tym pracował polski ksiądz ojciec Józef. W niedzielę wybraliśmy się na mszę. Romek uprzedził ojca Józefa, że przyprowadzi kilka nowych osób z Polski.

Ojciec Józef mszę odprawiał w kilku językach – polskim, arabskim, francuskim i angielskim. Na początku nabożeństwa poinformował zgromadzonych, że we mszy uczestniczą jego rodacy i że będzie mówił też po polsku. W czasie mszy dokonał chrztu dorosłego Koreańczyka. Pierwszy raz w życiu byłem świadkiem chrztu dorosłej osoby. Wyglądało to bardzo ciekawie. Oczywiście wszelkie pytania i odpowiedzi padały po angielsku.

Zgodnie z panującym obyczajem, ksiądz po mszy wychodził do wiernych, aby każdego pożegnać. Nie było to trudne, ponieważ w kościele zgromadziło się nie więcej niż dwadzieścia osób. Wszyscy obecni podchodzili do nas, aby przywitać się z rodakami ojca Józefa i wyrazić słowa uznania dla księdza.

Kapłan zaprosił nas na herbatę. W trakcie rozmowy okazało się, że ojciec Józef pracuje w Egipcie czterdzieści lat. Nie wyobrażał już sobie powrotu do kraju. Mówił, że większość wiernych obecnych na mszy pochodziła z Sudanu. Było też kilka osób miejscowych oraz goście z różnych stron świata, czasowo przebywający w Asjut.

Ojciec Józef cieszył się bardzo z rozmowy z rodakami. Wypytywał nas o to, co dzieje się w kraju, o zmiany, jakie zaszły ostatnio. I co ważne mimo bardzo długiego pobytu poza ojczyzną nie zapomniał języka polskiego.

Wyobrażałem sobie, jak ja czułbym się na jego miejscu, widząc rodaków. Pewnie chciałbym chociaż na trochę wrócić do kraju. A może tu wszystko miał tak dobrze ułożone, że nie chciał już żadnej zmiany? Może długie przebywanie w wielonarodowej grupie pomaga łatwiej znieść rozłąkę z krajem? A może to wiara, poczucie obowiązku i misja, którą spełniał, uodporniły go na bolesne przeżywanie zwykłych ludzkich uczuć?

Hamsin - wiatr z pustyni

W Asjut natknąłem się na ludzi niezbyt świadomych tego, co robią. Na głównej handlowej ulicy widziałem dwóch mężczyzn siedzących na chodniku pod ścianą kompletnie gołych. Nikt nie zwracał na nich uwagi, pomimo iż po ulicy ciągnęły całe tłumy. Innym razem widziałem gołego, młodego mężczyznę idącego na ukos przez duży plac do małej pijalni soku z trzciny cukrowej. Człowiek ten, po wypiciu szklanki soku, poszedł dalej, nie zaczepiony przez nikogo.

Zastanawiałem się, skąd biorą się takie zachowania. Może upały miały wpływ na to, a może zbliżający się *hamsin* - wiatr z pustyni wiejący pięć dni.

Nazwa wiatru pewnie wzięła się od słowa *hamsa*, czyli pięć. Tyle dni średnio trwał ten wiatr.

Po kilku dniach dusznych, takich aż nie do wytrzymania, zaczęło wiać z pustyni. Wiatr przyniósł ogromne ilości pyłu, który wciskał się wszędzie. Wnikał do mieszkania przez zamknięte okna. Włosy, brwi i rzęsy były aż sztywne od pyłu. U mnie dodatkowo broda. Powietrze wyglądało tak, jakby ogarnęła nas wielka mgła. Tylko że zwykła mgła nie zgrzyta w zębach i nie drapie oczu.

W tych dniach myślałem o mądrej modzie Egipcjanek, noszących chustki szczelnie okrywające włosy i zastanawiałem się, czy po pięciu dniach wiatr ustanie. Ustał. Rano powietrze już było czyste. Jakby ktoś przeniósł nas w inny region. Tylko ciepło było takie samo. Ezat tłumaczył mi, że w czasie wiatru i tuż przed nim wiele osób zachowuje się nienormalnie. Pewnie wpływ na to ma ciśnienie, które się bardzo zmienia przy tak radykalnej zmianie pogody. Jedno, co zaobserwowałem u siebie po dwóch dniach wiatru, to rozdrażnienie i chęć ucieczki jak najdalej od tego miejsca.

Wspomniałem o soku z trzciny cukrowej, bardzo popularnym w tym regionie. Pewnie dlatego, że uprawiano tu dużo trzciny. Miejscami jej uprawy ciągnęły się całymi kilometrami. Wzdłuż pól uprawnych układano linie kolejki wąskotorowej, które były tak wykonane, aby można łatwo je przekładać. Zbiór trzciny polegał na wycięciu pędu rośliny po wcześniejszym usunięciu niepotrzebnych liści.

Trzcinę wiązano w pęczki i układano na wagonikach kolejki lub na przyczepach traktorów. Czasami, ale rzadko spotykało się wielbłądy obładowane z obu stron pęczkami trzciny.

Trzcina cukrowa
przygotowana do zbioru.

W pijalni, o której wspomniałem, w rogu pomieszczenia stały łodygi trzciny cukrowej. Do wyciskania soku służyło specjalne urządzenie przypominające dawną wyżymaczkę do bielizny. Były to dwa metalowe wałki z zębami. Pomiędzy te wałki wkładano trzcinę i korbą wprawiano w ruch. Gruby pęd trzciny zębate wałki miażdżyły tak, że wyciekał z niego sok, który spływał do specjalnej rynienki i stamtąd do podstawionego naczynia.

Szklanka takiego soku kosztowała dwadzieścia pięć piastrów, czyli około ośmiu centów amerykańskich. Sok miał smak kwaskowy i jednocześnie lekko słodki. Był to płyn koloru zielonkawego i trochę mętny. Piłem go kilka razy i bardzo mi smakował. Jednak ze względu na warunki, w jakich wyciskano go, wolałem kupić całą łodygę i po oderwaniu zdrewniałej części, wysysać orzeźwiający sok. Robiłem to w domu po umyciu trzciny. Tam, gdzie sok wyciskano, nikt nie przejmował się higieną, np. takimi drobiazgami, jak zakurzona lub brudna trzcina.

Klasztory koptyjskie w pobliżu Asjut

Czasami do Asjut przyjeżdżał Irek Jesionek. Pracy miał sporo, bo maszyn budowlanych pracowało wiele, a każda z nich wyposażona w dużo elektroniki i hydrauliki. Ich awarie występowały z uwagi na nie najlepszą obsługę tych maszyn przez egipskich operatorów. Z Irkiem postanawiamy zwiedzić zabytki koptyjskie.

Klasztory koptyjskie powstawały w IV wieku w miejscach, gdzie przebywała Święta Rodzina w czasie swojej wędrówki po Egipcie.

Wybieramy się w piątek rano, jedziemy drogą przez pustynię. W oddali widać ruiny starożytnych, egipskich świątyń.

Dojeżdżamy do wioski, gdzie znajduje się klasztor. Na drodze jak zwykle pełno śmieci, ze wszystkich kątów widać biedę. Dużo ludzi zatrzymuje się, aby nam się przyjrzeć. Szukamy klasztoru. Wreszcie znajdujemy go wśród innych zabudowań i zatrzymujemy się przed nim. Wejście do środka jest zamknięte, więc zabytek oglądamy z drogi. Budynki są w opłakanym stanie. Przy samym klasztorze, dosłownie przylepione do jego murów brzydkie domostwa mieszkańców wioski. Wszędzie brud i bałagan. Mam wrażenie, że domy, a właściwie lepianki muzułmańskich mieszkańców, wybudowano tak blisko, jakby specjalnie chciano zasłonić koptyjski klasztor. Przecież dookoła tyle pustego miejsca - cała pustynia. Rozczarowani wracamy do Asjut.

Dochodzimy do wniosku, że bez dobrego przewodnika nie możemy się sami wypuszczać na takie eskapady. Przez cały czas, jaki spędziliśmy w pobliżu klasztoru, byliśmy obserwowani przez mieszkańców wioski. Robili to głównie z ukrycia i było to bardzo nieprzyjemne.

Podróże pomiędzy Asjut a Kairem

W czasie częstych podróży z Asjut do Kairu, miałem do wyboru dwie drogi. Pierwsza wiodła wzdłuż Nilu po jego zachodniej stronie. Była zatłoczona i przechodziła przez wiele miast i miasteczek. Zdarzało się na niej dużo wypadków, bo jeździły tamtędy samochody ciężarowe, których kierowcy nie przestrzegali żadnych zasad.

Najniebezpieczniej było na łukach drogowych. Prawie każdy większy samochód ścinał zakręty, nie przejmując się jadącymi z przeciwka. Czasami uciekałem aż na pobocze drogi, aby uniknąć zderzenia.

Dodatkowo utrudniony bywał przejazd przez miasteczka. Często były tam targi lub jakieś inne uroczystości, które gromadziły dużo ludzi. Poza tym na głównej ulicy toczyło się całe życie mieszkańców. Tu kupowano wszystkie produkty rolne, wspaniałe owoce i warzywa. Handel przy drodze zlokalizowano z myślą o przejeżdżających, którzy zatrzymywali się, nie przejmując się pozostałymi użytkownikami drogi. Poza tym wszędzie biegały bawiące się dzieci. Przy takim zachowaniu na drodze dochodziło często do wypadków.

Pewnego dnia, jadąc do Kairu w kolumnie aut, zobaczyłem, że poruszający się przede mną samochód potrącił dziecko. Widziałem wylatujące w powietrze ciało chłopca. Samochody zatrzymały się. Zaczynali zbierać się ludzie, głośno krzycząc. Z bocznej ulicy miasteczka biegli mężczyźni uzbrojeni w kije, motyki i różnego rodzaju narzędzia. Wszyscy krzyczeli i groźnie wymachiwali swoim uzbrojeniem.

Niewiele namyślając się zacząłem wyprzedzać stojących. Wjechałem w tłum ludzi. Usłyszałem, jak mówili, że to jedzie *hałga* (obcokrajowiec). Przepuścili mnie. Nikt więcej za mną nie jechał.

Nie wiem, co stało się chłopcu, ani co zrobili z pechowym kierowcą. Nas wcześniej pouczono, że w razie wypadku z ludźmi, należy natychmiast odjechać z miejsca kolizji i zgłosić wydarzenie w napotkanym po drodze posterunku policji.

Nie wolno było zostać na miejscu, gdyż rozwścieczony tłum mógł dokonać samosądu. Tym bardziej było niebezpiecznie, jeśli w wypadku uczestniczyły dzieci. Zemsta taka mogła dotyczyć wszystkich uczestników ruchu, nie tylko bezpośredniego sprawcy.

Druga droga prowadziła po wschodniej stronie Nilu. Była ona mniej uczęszczana, ponieważ brakowało na niej ruchu lokalnego.

Przebiegała ona przez wysoki klif, zbudowany ze skał wapiennych. Kilka razy zatrzymałem się w arabskiej restauracji, położonej na wysokim brzegu, skąd roztaczał się piękny widok na dolinę Nilu. Koryto rzeki dochodziło w tym miejscu do samego klifu. Tworzyło to dodatkową atrakcję, polegającą na obserwacji płynącej wody z tarasu restauracji. Stamtąd widać też było drugi skraj doliny

i wszystko w dolinie, tzn. drogi, kanały, domy i długi pas zieleni. Rosły tam palmy, trzciny, a na polach uprawy roślin.

Patrząc na wąską dolinę i na pustynię poza nią, trudno było sobie wyobrazić, że na tak wąskim pasie ziemi i w delcie Nilu mieszka ponad sześćdziesiąt milionów ludzi.

Droga miejscami oddalała się od doliny Nilu i przebiegała przez pustynię. Tu jechało się bardzo dobrze prawie pustą jezdnią. Tylko od czasu do czasu pojawiał się samochód, najczęściej ciężarowy. Gdzieniegdzie widać było tereny, gdzie wkroczyło już życie. Egipcjanie tutaj też starali się zagospodarować pustynię.

W pobliżu Minii, przy drodze do Kairu widziałem wspaniałe owoce granatów. Rolnicy sprzedawali je przy drodze i kupowałem ich zawsze dwie lub trzy skrzynki za dosłownie kilka funtów egipskich. W Kairze granaty były co najmniej dziesięć razy droższe. Te od rolników przywoziłem w prezencie dla pracowników Polimexu.

Pamiętam piękny zapach kwitnących granatów i cytrusów, jaki wpadał do auta przejeżdżającego drogą w pobliżu sadów. Kwitnące drzewa cytrusów pachną prawie tak samo jak owoce, więc nie można było ich pomylić.

Ezat

Jeżdżąc do Kairu, często zabierałem ze sobą Ezata, który chciał odwiedzić rodzinę i złożyć raport w swojej firmie.

Wspomniałem już, że Ezat był inżynierem pracującym w Egerco i został przydzielony do mojego zespołu, aby ułatwić mi pracę.

Kazik wcześniej zminimalizował jego znaczenie ograniczając, do roli przewodnika, pomocnego w poruszaniu się po Egipcie. Rola ta sprowadzała się do ułatwiania kontaktów pomiędzy mną a stroną egipską.

Ezat zawsze uzgadniał w swojej firmie i informował mnie, na której stacji będziemy pracować. Pomagał przy przerzutach sprzętu i miał ułatwiać kontakty z szefostwem poszczególnych stacji kolejowych.

Był to niewysoki mężczyzna w średnim wieku, o zaokrąglonej sylwetce, z czołem już trochę podniesionym, przez początki łysiny. Skórę miał bardzo śniadą i czarne włosy. Posiadał żonę i kilkoro dzieci. Jego dwóch najstarszych synów przez całe wakacje pracowało z nami jako dozorcy maszyny. Obaj już studiowali. Ezat często zostawał za nich przy maszynie, wyręczając chłopców w dozorowaniu. Robił to tak, aby nikt się o tym nie dowiedział. Ponieważ zauważył, iż wiem o jego dozorowaniu i że mnie to nie przeszkadza, po jakimś czasie w rozmowie poprosił mnie, aby nie wspominać o tym w Egerco. Tłumaczył mi, że

synowie muszą być na uczelni, ponieważ zdają egzaminy. Wyjaśniłem Ezatowi, iż mnie nie interesuje, kto pełni dyżur, ważne, aby maszyna była bezpieczna i widziałem, jak uspokoił się, że nie grozi mu z mojej strony wygadanie się przed jego szefami.

Ezat od tej pory zaczął darzyć mnie dużym zaufaniem. Opowiadał o swojej pracy i stosunkach panujących w Egerco. Z jego opowiadań wynikało jedno, nie był pracownikiem wpływowym.

Zresztą sam o tym wiedziałem, widząc jak traktuje Ezata jeden z szefów mr Zakaryja. W trakcie naszego pobytu w biurze mr Zakaryja mnie zapraszał na kawę, a Ezatowi kazał czekać na korytarzu.

Pertraktacje

Egipcjanin najlepiej czuł się, gdy ja sam wszystko załatwiałem, a on pozostawał z boku. Najbardziej uwidaczniało się to po przyjeździe na nową stację kolejową, gdzie mieliśmy rozpocząć pracę.

Mówiłem wtedy do Ezata, idź do naczelnika stacji i uzgodnij z nim oraz kierownikiem budowy, od którego rozjazdu zaczynamy i o której godzinie będziemy mogli wjechać na tory. Uzgodnij też sposób kontaktów. Ja w międzyczasie obejrzę cały układ torowy i sprawdzę przygotowanie torów i rozjazdów do podbijania.

Po pół godzinie Ezat meldował mi, że dziś nie będziemy mogli pracować i dopiero jutro (w j. arab. *bukra*) będzie można cokolwiek ustalić, ponieważ naczelnik nic nie wie o naszej pracy.

Prowadź mnie do naczelnika – poprosiłem Ezata.

Idziemy. On po drodze mówi, że dziś szkoda czasu na taką wizytę.

Dochodzimy do budynku stacyjnego. Ezat pokazuje mi, gdzie mam iść dalej. Wchodzę do biura i oświadczam siedzącym kolejarzom, że chcę rozmawiać z szefem. Jeden z nich pokazuje mi drzwi, za którymi urzęduje szef.

Wchodzę. Za biurkiem siedzi szef stacji, mężczyzna w średnim wieku, ubrany w mundur kolejarski.

Odzywam się po arabsku: dzień dobry, nazywam się Jurek i chciałem z tobą porozmawiać. Och, to ty mówisz po arabsku? Tak, trochę, ponieważ uważam, że byłoby niegrzecznie z mojej strony nie nauczyć się podstawowych zwrotów w języku kraju, w którym przebywam i pracuję. Naczelnik wstaje od biurka, wita się ze mną i proponuje kawę. W tym momencie wchodzi jego pracownik, któremu poleca przynieść dwie kawy. Dodaję *ana ałyz ahła mazbut min fadlak* – ja poproszę o kawę średnio osłodzoną.

Po kilku minutach dostajemy kawę i zimną wodę. Zaczyna się rozmowa o wszystkim i o niczym. Rozmawiamy o temperaturze powietrza, o podróżach, o tym, co już widziałem w Egipcie i co w pobliżu można zobaczyć. Rozmawiamy w dwóch językach – arabskim i angielskim.

Naczelnik proponuje kolejną kawę. Nie odmawiam. Za każdym razem, gdy wchodzi pracownik, naczelnik zwraca się do mnie po angielsku. Chodzi mu o pokazanie swoim współpracownikom, jak bardzo jest wykształcony i jakim jest światowcem.

Rozmowa trwa dalej. Nic nie mówię, po co przyszedłem. Po trzeciej kawie naczelnik nie wytrzymuje i pyta mnie, czego od niego chcę.

Wyjaśniam: chcę cię zatrudnić do pomocy przy mojej pracy. Będę na tej stacji co najmniej jeden miesiąc. Bez twojej pomocy nie uda mi się w tym czasie podbić wszystkich rozjazdów i torów. Musimy współpracować.

Naczelnik chce coś powiedzieć, ale nie dopuszczam go do głosu i mówię: proponuję ci trzysta pięćdziesiąt egipskich funtów. Jak to, no, no, no, dobrze, ale jeszcze moi pracownicy – powiedział.

Twoim pracownikom, którzy będą bezpośrednio wpuszczali nas na tory i załatwiali zamknięcia ruchu, proponuję po pięć funtów za każdy podbity rozjazd. Naczelnik szybko liczy, ile jest rozjazdów i mówi, że to mało. Uzgadniamy stawkę na dziesięć funtów i zadowoleni z siebie umawiamy się na następny dzień, już na rozpoczęcie prac. Naczelnik wzywa kierownika odpowiedzialnego za ruch i informuje go o naszych ustaleniach. Oczywiście pominął swoje wynagrodzenie.

Ten chce, abyśmy już dziś rozpoczęli pracę.

Od tej pory Egipcjanie zainteresowani są prędkością naszych prac. Współpraca układa się nam bardzo dobrze. Gdy tory są dobrze przygotowane do podbicia, wjeżdżamy nawet na pół godziny do pracy. Czegoś takiego do tej pory nie było. Rozumiem zachowanie pracowników egipskich. Pieniądze, jakie im zaproponowałem za pomoc, były dla nich dużymi sumami. Naczelnik stacji nie zarabiał miesięcznie więcej niż dwieście funtów egipskich, a majster osiemdziesiąt. Natomiast robotnik torowy zarabiał pięćdziesiąt funtów.

Sprawa ta pozwoliła mi znaleźć sposób na dobrą współpracę z miejscową obsługą stacji kolejowej. Później dowiedziałem się, że Niemiec Filip i Francuz Piter od dawna tak postępują.

Dodatkowo przekonałem się, że powściągliwość w negocjacjach, w krajach arabskich daje dobre wyniki. Nie należy od razu opowiedzieć o celu swojej wizyty. Ten, kto pierwszy rozpoczynał rozmowę o interesach, stawiał się w gorszej pozycji startowej. Poza tym, rozpoczynając szybko główny temat, można było zostać uznanym za źle wychowanego człowieka.

Odwiedzam domy Ezata i Mahmuda

Ezat mieszkał w Kairze w dzielnicy Szubra. Wielokrotnie zapraszał mnie do odwiedzenia go. Przy kolejnym pobycie w Kairze, zgadzam się na wizytę w jego domu. Po załatwieniu spraw w Polimexie, jadę z Ezatem do domu, a to z centrum jest około 20 kilometrów.

Mieszkanie jest na czwartym piętrze dużego bloku zbudowanego z czerwonej cegły. Bloki ciągną się wzdłuż szerokiej ulicy, która oddziela teren mieszkalny od przemysłowego. Ezat tłumaczy mi, że domy te wybudowała znajdująca się obok fabryka. Przypomina mi to trochę nasze blokowiska w pobliżu zakładów pracy. Różnica jest jednak bardzo duża. Odległość pomiędzy jezdnią a blokami wynosi około 50 m. Teren ten jest pusty, nieurządzony, ale za to bardzo zaśmiecony.

Ezat prowadzi mnie do domu. Jak zwykle w biedniejszych dzielnicach, ściany są otynkowane, ale nigdy nie były malowane. Wchodzimy do mieszkania. Na ścianach surowy tynk. Witam się z żoną i dziećmi. Idziemy do reprezentacyjnego pokoju, gdzie przygotowany jest obiad. Siadamy przy stole, żona też. Nie ma zupy *molohii*, ponieważ wcześniej mówiłem mu, że jej nie lubię. Zapamiętał to i uprzedził żonę, o czym zaraz się pochwalił. Żona Ezata jest bardzo sympatyczna. Odnoszę wrażenie, że to ona rządzi w domu.

Gospodarz pokazuje mi całe mieszkanie i tłumaczy się z tego, że nie jest tak elegancko, jak u mnie, ale on jeden utrzymuje całą rodzinę i kształci dzieci. Mówił, że to pochłania większość jego zarobków. Po wypiciu kawy pożegnałem się i pojechałem do swojego mieszkania.

Byłem bardzo zadowolony z tego, co widziałem i usłyszałem. Zacząłem poważać Ezata za upór i poświęcenie w kształceniu dzieci, za dążenie, aby im było lepiej.

Od tej pory starałem się czasami mu pomagać, zlecając dodatkowo płatne czynności poza jego obowiązkami..

Pewnego razu, gdy planowałem wyjazd do Kairu, Ezat poprosił mnie, abym zabrał ze sobą Mahmuda, majstra z firmy budowlanej współpracującej z nami.

Do planowanego wyjazdu było jeszcze dwa dni. Kilka razy dziennie Ezat, Mahmud i inni upewniali się, czy na pewno pojadę i czy nic się nie zmieni. Wreszcie jedziemy. Na przednim siedzeniu obok mnie siedzi Mahmud. Jedziemy trasą wzdłuż Nilu.

Mahmud mieszka za Minią w średniej wielkości mieście. Jest to typowe nieduże miasto z trochę chaotyczną, niską zabudową. Ulice, którymi jedziemy, nie przypominają zabudowy miejskiej. Miejscami widać rynsztoki. Jak zwykle wszędzie pełno śmieci. Jedyne, co wyróżniało to miasteczko, to ogromna liczba ludzi stojących wzdłuż trasy naszego przejazdu.

To Mahmud powiadomił kolejarzy i swoich znajomych przez telefon kolejowy, że przyjedzie z inżynierem z Polski. Wieść ta szybko rozniosła się i większość z nich chciała zobaczyć obcokrajowca. Mahmud przez otwarte okno pozdrawiał stojących i był bardzo zadowolony z powitania.

Oczywiście zostaliśmy zaproszeni na obiad, który przygotowała żona Mahmuda. Na początek zupa molohija. Poprosiłem o niewielką porcję tłumacząc, że nie mogę jej jeść dużo z uwagi na czosnek. Na drugie danie podano kawałek gotowanego mięsa baraniego, bakłażany i marynowaną paprykę oraz pieczywo, *eisz baladi*.

Oczywiście przy stole siedzieliśmy we trzech. Żona Mahmuda tylko podawała nam posiłek. Na deser przyniesiono pokrojonego w kawałki arbuza, na uwagę zasługiwał sposób jego jedzenia. Obydwaj panowie zaśmiecili pestkami cały stół i podłogę. Gdy spostrzegli, że ja wszystkie pestki zostawiłem na talerzu, Ezat wskazał to Mahmudowi, mówiąc o mojej wysokiej kulturze.

Na zakończenie posiłku wypiliśmy dobrą, mocną herbatę.

Dom Mahmuda położony był w peryferyjnej dzielnicy miasta. Składał się z kilku pokoi i kuchni. Pokoje urządzono bardzo skromnie. Ściany nigdy nie były malowane. Posiłek jedliśmy w pomieszczeniu, które pełniło funkcję holu z otwartą jedną ścianą.

Nasza podróż powrotna do trasy kairskiej już nie wzbudziła takiego zainteresowania mieszkańców.

Zabawa lingwistyczna

Pewnego dnia jadę z Ahmedem ustalić planowane prace na stacji Beni Suef. Po załatwieniu spraw z kolejarzami oglądamy miasto.

Beni Suef jest pierwszym większym miastem nad Nilem na południe od Kairu. Miasto biedne i niezbyt ładne. Dość dobra restauracja znajduje się w hotelu w pobliżu dworca kolejowego. Idziemy do niej na obiad. Jesteśmy jedynymi gośćmi. Wzbudziliśmy zaciekawienie całego personelu, a najbardziej chyba pracujących w restauracji kobiet. Rozmawiamy ze sobą po polsku.

Słyszymy, że na zapleczu trwa narada, kto do nas ma podejść i w jakim języku mówić. Wreszcie podchodzi do nas kelnerka i pyta, co sobie życzymy. Ponieważ kelnerka odezwała się do nas po angielsku, składamy zamówienie w tym języku. Dalej rozmawiamy ze sobą po polsku. Po jakimś czasie inna kelnerka podaje zamówione potrawy. Zabawa w „nierozumienie" tego, o czym kelnerki i kucharze rozmawiają, zaczyna nam się podobać.

Proszę Ahmeda, aby powiedział mi, jak ładnie podziękować po arabsku za dobre potrawy i przyjemny nastrój. Ahmed nie wyglądał jak typowy Egipcjanin, z powodzeniem mógł udawać obcokrajowca. Na zakończenie pijemy bardzo dobrą kawę, a w międzyczasie regulujemy rachunek.

Szykujemy się do wyjścia. Z zaplecza wychodzi cały personel, aby nas pożegnać. Przechodząc obok, odezwałem się po arabsku: *aklukum kłajes giddan, szukran. Massalama* – jedzenie było bardzo dobre, dziękuję. Do widzenia. Wrażenie było piorunujące. Jedna z dziewczyn wykrzyknęła: o! *hoła kelam bel arabi* – o! on mówi po arabsku. W tym momencie odezwał się Ahmed, mówiąc, że jeszcze niejeden raz tu przyjdziemy.

Przenosimy się do Kairu. Najpierw pracujemy na stacjach leżących na północ od miasta.

Organizujemy mieszkania w Kairze. Zajmuję lokal przy ulicy Brasil. O mieszkaniu tym wspomniałem wcześniej. Zajmował je przedtem szef kontraktu. Moim operatorom maszyn przypada w udziale mieszkanie na sąsiedniej ulicy Hasan Asan . Załoga wzrasta o dalszych trzech operatorów, dla których Egerco wypożycza nam podbijarkę torów. Ahmed znajduje dla nich mieszkanie w Gizie.

Nowi pracownicy

Zapoznaję nowych pracowników ze zwyczajami oraz z warunkami pracy w Egipcie. Poznajemy też egipską załogę podbijarki, która pracę z naszymi operatorami miała wykorzystać jako szkolenie do samodzielnej pracy. Nowi pracownicy pochodzą z północnej części Polski. W kraju pracowali razem. Ahmed uczy ich podstawowych zwrotów w języku arabskim. Zaczynają pracować.

Początkowo jeździmy razem. Do pracy dowozi ich Ahmed, którego zatrudniam na pół etatu, jednocześnie jest pracownikiem Polimexu.

Zaczynam pracować na dwa fronty. Przed zamknięciem szlaku wykonuję pomiary geodezyjne dla Wieśka i Krzyśka, którzy później sami męczą się na stacji. Później jadę z nowymi pracownikami. Praca z nimi nie układa się najlepiej. Koniecznie chcą przenieść zwyczaje z Polski, a właściwie z PRL-u. Uważają, że jeśli podpisali umowę o pracę w charakterze operatorów podbijarki, to nic innego nie będą robić. Tymczasem, aby rozpocząć podbijanie, należy tor odpowiednio przygotować. Tor musi być obsypany tłuczniem i trzeba poprzez pomiary ustalić dane do prawidłowego podbicia. Nikt nie wymagał od nich obsypywania torów, ale tylko tego, aby dopilnowali przy tej pracy pracowników egipskich. Jeden z nich miał jechać na profilarce, maszynie obsługiwanej przez Egipcjan, która wysypany tłuczeń z wagonów nagarniała na tory i jednocześnie usuwała go z szyn. Nie interesował ich stan tłucznia, a to był błąd.

Oni czekali na zamknięcie toru i wjeżdżali podbijać na tzw. ustawieniu centralnym. Czyli maszyna prostowała tor w oparciu o cięciwę rozciągniętą pomiędzy przodem a tyłem podbijarki. To, że efekty takiego podbicia były bliskie zeru, panów operatorów nic nie obchodziło. Wypełniali tylko skrupulatnie sprawozdanie, ile metrów podbili toru i ile należy im się godzin nadliczbowych. Ponieważ nie mogłem codziennie im towarzyszyć, więc podsumowanie miesięcznej pracy wypadło żenująco. Nie przygotowali do odbioru żadnego odcinka toru, pomimo iż w sprawozdaniach miejscami było już wykonane siedmiokrotne podbicie. Przeprowadziłem rozmowę dyscyplinującą. Trochę pomogło. Jeździłem z nimi w dzień wykonywać pomiary, a w nocy z drugą załogą na stację kolejową podbijać rozjazdy i tory.

Ale jak zwykle bywa, sytuacja taka nie mogła trwać długo. Nie dało się ułożyć tak, abyśmy pracowali w pobliżu siebie. Jednak raz na tydzień jeździłem sprawdzić postęp prac. Był, mówiąc oględnie, niezadowalający.

Po podliczeniu uzyskanego dochodu za zakończone odcinki torów, oraz kosztów, jakie ponieśliśmy na pensje, paliwo, ubezpieczenie i inne, wyszła strata. Zastanawiałem się, co robić.

Jak zwykle los trochę pomógł. Panowie operatorzy, wracając po pracy w kolumnie maszyn, nie zachowali bezpiecznej odległości i wjechali w tył poprzedzającej ich profilarki. Obie maszyny wylądowały w bazie technicznej do długiej naprawy.

Irek, który obejrzał maszynę, stwierdził, że naprawa potrwa co najmniej miesiąc.

Następnego dnia rano operatorzy rozbitej podbijarki zażądali nowego sprzętu, bo nie mają na czym pracować. Gdy poleciłem im, aby udali się do bazy technicznej i tam brali udział w naprawie uszkodzonej podbijarki, odmówili wykonania polecenia. Tłumaczyli, że są operatorami maszyny podbijającej tory, a nie mechanikami. Dalej mówili, że nie mają tego w zakresie obowiązków i czekają w pełnej gotowości do pracy na innej sprawnej maszynie.

Odebrało mi mowę. Pamiętam tylko tyle, że powiedziałem, iż po trzech dniach niepodjęcia pracy przy naprawie rozbitej podbijarki rozwiążę z nimi dyscyplinarnie umowę pracy i na ich koszt odeślę ich wszystkich do kraju.

Pojechałem z drugą grupą do pracy. Panowie po godzinie zadzwonili do Ahmeda, aby zawiózł ich do nowej pracy. Na razie spór został zażegnany.

Awarie

Oczywiście awarie nie omijały też drugiej maszyny. Podbijarka pracowała już w Egipcie piąty rok, bez generalnego przeglądu i wymiany zużytych podzespołów. Najczęściej wysiadały hydrauliczne siłowniki.

Nawaliło nam sprzęgło, musieliśmy dorobić nową tarczę sprzęgłową, bo oryginalnej nie udało się kupić.

Najdłuższą przerwę mieliśmy z powodu awarii sterownika komputerowego. Po trzech dniach poszukiwań znaleźliśmy specjalistyczny sklep, którego szef podjął się sprowadzenia z Austrii tej części w ciągu dwóch tygodni. Część była dosyć droga, bo kosztowała ponad trzy tysiące dolarów. Ale wszystko udało się. Sterownik znalazł się w sklepie, skąd odebraliśmy go i po uregulowaniu rachunku, zamontowaliśmy na podbijarce. Wszystko działało doskonale.

Czasami awarie unieruchamiały podbijarkę na szlaku. Pamiętam, jak na torze szlakowym kończyliśmy podbijanie, ponieważ za kilkanaście minut miał jechać pociąg z Kairu na południe Egiptu.

Kolejarz, odpowiedzialny za utrzymanie ruchu, stał już przy maszynie i prosił o bardzo szybkie opuszczenie toru szlakowego. Polecam zakończenie pracy i przygotowanie maszyny do przejazdu.

Wiesiek podnosi do góry opuszczone głowice z łapami podbijającymi. Konsternacja. Jedna głowica ani drgnie. Nie ma mowy o ruszeniu maszyny. Głowica opuszczona w dół, łapy zagłębione w tłuczniu. Jesteśmy unieruchomieni.

Operatorzy wszystko sprawdzają po kolei. Dalej nie działa. Kolejarze krzyczą, aby odjeżdżać. Sytuacja staje się bardzo nerwowa. Zaczynam analizować, co może być przyczyną awarii. Wykluczyliśmy przewody hydrauliczne. Przypuszczamy, że uszkodził się jeden z elektronicznych sterowników. Zapasowych nie ma.

Jest noc. Do Kairu, gdzie są odpowiedni fachowcy, ponad czterysta kilometrów.

Irek, który zawsze powtarzał, że w elektronice są dwa przypadki awarii: przerwa albo zwarcie, mógłby nam pomóc, ale jest w Kairze. Oglądamy sterowniki. Nic nie zauważamy, a sprawdzić nie możemy, ponieważ nie mamy żadnych przyrządów.

Zajmuję miejsce operatora i proszę o spokój. Na drugim fotelu siedzi Krzysiek. Oglądam cały zespół sterowników jednocześnie. Zauważam, że sterowniki rozłożone są symetrycznie. Pytam Krzyśka, czy moja obserwacja jest słuszna. Potwierdza. Takie same sterowniki są oddzielnie dla lewej i prawej strony.

Wyjmujemy dwa symetryczne sterowniki i zamieniamy je.

Podnoś – mówię do Krzyśka. Nic, zamieniamy następne, znowu nic. Szefie, nic z tego nie będzie, mówi Krzysiek. Po czwartej zamianie znów mówię – podnieś. Głowica idzie w górę. Wszyscy cieszą się. Komenderuję odjazd.

Po dziesięciu minutach przejechał pociąg do Asuanu, nie zatrzymując się na tej stacji.

Ustawiamy i zabezpieczamy maszynę na bocznicy. Krzysiek odzywa się do mnie: szefie, mówił pan, że nie zna się na elektronice, chyba to nieprawda. Skąd pan wiedział, że trzeba zamieniać sterowniki? My byśmy tego nie wymyślili.

W dodatku przy takim potwornym napięciu, przy takiej nerwowej sytuacji, gdzie liczą się minuty.

– Krzysiu pomyśl, przecież ja jestem inżynierem, który całe życie ćwiczy głowę w ścisłym myśleniu. Analiza faktów i wyciąganie wniosków to podstawa pracy inżyniera.

Długo kręcił głową.

Po tym zdarzeniu zyskałem w oczach moich współpracowników i egipskich kolejarzy ogromny szacunek. Słyszałem, jak jeden z kolejarzy opowiadał o tym swoim kolegom, nazywając mnie *mudirem*. Słowo to oznaczało mędrca. Trochę mi to pochlebiło.

Groźne fale

Ponieważ nie tylko samą pracą zajmowaliśmy się, w wolny dzień od pracy wybraliśmy się do Aleksandrii. Pojechaliśmy dwoma samochodami.

W drodze powrotnej, jak zwykle, zatrzymaliśmy się na plaży w El Agami. Tym razem fale na morzu były bardzo duże. Chwila nieuwagi i fala mogła delikwenta przeciągnąć po dnie, co nie należało do przyjemności. Uprzedzam moich pracowników, aby nie wypływali w morze. Po krótkiej kąpieli usiadłem na brzegu i obserwuję odpoczywających.

W pewnym momencie wśród kąpiących się zauważyłem jakieś poruszenie. Ktoś chyba krzyczy, szukając ratunku. Wchodzę do wody, po drodze spotykam jednego z naszych operatorów, który szybko ucieka na brzeg. Pytam, co się stało. Odpowiedział – Karol się topi.

Zacząłem krzyczeć do Irka i pozostałych na brzegu, aby pomogli i sam jak najszybciej skierowałem się do Karola.

Woda była coraz głębsza i fala, podpływając, podnosiła mnie do góry tak, że traciłem kontakt z dnem. Byłem już o jakieś pięć metrów od topiącego się. Krzyknąłem – płyń w lewo, przecież umiesz pływać! Karol znów poszedł na dno. Po chwili wynurzył się, zaczerpnął powietrza, krzyknął i znów przykryła go woda. Przy następnym wypłynięciu, ponownie kazałem mu płynąć. Zrozumiał, zaczął ruszać rękami i po kilku sekundach trafił na płyciznę. Stanął. Tam fale były dużo mniejsze. Nie ruszaj się z tego miejsca. Zaraz sprowadzę pomoc i doholujemy cię do brzegu.

Rozpocząłem odwrót i tu zaczął się mój problem. Fale zaczęły mnie znosić w głąb morza. Usiłuję płynąć, niewiele to pomaga. Momentami dotykam nogami dna, ale piasek spod stóp natychmiast ucieka, tak jakby potężna pompa wypłukiwała go. Dno dosłownie ucieka spod stóp. Tracę szybko siły.

Nie potrafię opisać, co w takiej chwili się myśli. W każdym razie wszystko, całe życie przelatuje w głowie jak w kalejdoskopie. Wszystko, co najważniejsze w życiu, co się traci i czego najbardziej żal. Najgorsza była myśl, że nie wrócę do domu, do rodziny.

Postanowiłem walczyć. W tym momencie przypomniałem sobie, że Karolowi kazałem płynąć w bok, a nie do brzegu. Zrobiłem to samo. W pewnym momencie poczułem dno pod stopami. Stoję mocno. Ogromna ulga, uratowałem się!

Tymczasem na brzegu Irek zorganizował ratunek. On, Wiesiek, Krzysiek i wielu odpoczywających Egipcjan, utworzyli węża i trzymając się za ręce dotarli do Karola i bezpiecznie doprowadzili go do brzegu. Irek z nadmuchaną, dziecięcą zabawką w ręce i kilku Egipcjan wrócili po mnie, ale ja już byłem w połowie drogi. Chociaż nie chciałem ich pomocy, wzięli mnie pod ręce i wyprowadzili na brzeg. Wiedzieli, co robią.

Byłem tak zmęczony, że nie mogłem utrzymać się na nogach. Usiadłem na piasku, mocno zdyszany. Popatrzyłem na Karola. Był bardzo blady i wyczerpany.

Po kilkunastu minutach mogłem już wstać i pospacerować po plaży. Słyszałem, jak koledzy Karola mieli pretensje do tego, który razem z nim kąpał się, że uciekł i nikogo nie powiadomił. Tamten tłumaczył się, że słabo pływa i że powiadomił szefa, jak go spotkał. No cóż, nie każdy człowiek w razie niebezpieczeństwa potrafi myśleć o drugim, o tym, że może mu pomóc albo chociażby powinien sprowadzić innych na ratunek.

Od tej pory nie chciałem już więcej organizować wyjazdów na plażę, ponieważ była to wielka odpowiedzialność. Nie wszyscy pracownicy, pomimo uprzedzenia o niebezpieczeństwie, przestrzegali zalecenia ostrożnej kąpieli.

A swoją drogą, było to cenne doświadczenie, jak duże fale są bardzo niebezpieczne, szczególnie te, które wciągają wszystko w głąb morza.

W drodze powrotnej do Kairu nie rozmawialiśmy na temat kąpieli. Uznałem ten temat za zakończony.

Po dwóch czy też trzech dniach do tego wydarzenia wrócił Karol. Powiedział coś w rodzaju: szefie, dziękuję panu bardzo. Straciłem już nadzieję, ale gdy dostrzegłem pana tak blisko i usłyszałem, jak pan do mnie krzyczy, byłem pewien, że się uratuję. Dobrze, że wskazał mi pan kierunek, w którym mam płynąć.

– Nie ma sprawy – odpowiedziałem. To przecież ty uratowałeś się sam. Ja tylko zachęciłem cię do działania, do walki o życie.

Prace remontowe wypożyczonej podbijarki przeciągają się. Dochodzi pół roku od przyjazdu ostatniej grupy. Pracownikom kończą się umowy, więc przygotowuję ich do powrotu. Czują się trochę urażeni. W ostatniej chwili proszą o przedłużenie kontraktu. Ale nie ma już żadnych możliwości. Gdyby nie rozbili maszyny przez własną głupotę i przez chęć popisania się brawurą przed miejscowymi pracownikami, mieliby narzędzie pracy i mogliby dalej wykonywać swoje zadania. Jak widać, zarozumialstwo i arogancja nie opłacają się.

Kair - mieszkanie i praca

Teraz mieszkamy w Kairze, ja przy ulicy Brasil. Jest to mieszkanie nieduże, około sto pięć metrów kwadratowych, ale ma tylko jedną sypialnię. Poza tym jest living room (pokój dzienny), dining room (jadalnia), kuchnia i łazienka. Wyposażenie jest dobre – klimatyzacja, telewizor z video, kuchnia gazowa i ładna łazienka z automatyczną pralką.

Codziennie po kilkadziesiąt kilometrów dojeżdżamy do miejsca pracy, na ogół na południe od Kairu. W wielu miejscach, na głównych torach stacyjnych pracujemy w nocy, a na torach bocznych w dzień. Taka organizacja pracy wymaga od nas ciągłego przystosowywania się do różnych godzin snu.

Praca w nocy ma dużo zalet, ale ma też wady. Do zalet zaliczałem to, że w nocy nie dokuczało nam słońce. Upały w Egipcie trwały od marca do października. Nie było też gapiów. Najbardziej dokuczliwe i ciekawskie były małe dzieci, które właziły wszędzie. Wszystkiego chciały dotknąć, wszędzie wejść, nawet w miejsca niebezpieczne. Musieliśmy uważać, szczególnie przy ruszaniu maszyny z miejsca postoju. Pamiętam, jak na jednej ze stacji zostawiłem samochód przed dworcem kolejowym. Po powrocie zastałem swój pojazd zamieniony w plac zabawy. Dzieci siedziały na pace samochodu i na dachu. Dwoje maluchów, trzymając się za lusterka boczne, bujało się jak na huśtawce. Widząc mnie, dochodzącego do auta, część starszych dzieci uciekła, a maluchom musiałem pomóc w zejściu na ziemię. Były to malutkie dzieci, które same nie wdrapały się na górę. Ktoś musiał je tam podsadzić.

W Egipcie w rodzinach wielodzietnych starsze dzieci opiekowały się młodszymi. Nosiły je, zabawiały i dbały o to, aby nic złego im się nie stało.

Po zdjęciu maluchów z paki swojego samochodu musiałem zadbać o to, aby żadne z nich nie podeszło mi pod koła. Pamiętając o tym, że malutkie dzieci w Egipcie otoczone są szczególnego rodzaju opieką, uważałem, aby żadnemu z nich nie zrobić najmniejszej krzywdy.

Egipcjanie bardzo lubią się chwalić swoimi maleńkimi dziećmi. Wielokrotnie widziałem małe dziewczynki bardzo ładnie ubrane i nawet umalowane.

Tak – maleńkie dziewczynki, nawet trzyletnie – miały pomalowane paznokcie, rzęsy, brwi i cienie pod oczkami.

W dzielnicy Maadi w budynku, w którym mieszkaliśmy, na parterze miał mieszkanie dozorca *(gefir)*. Mieszkał razem z żoną i dziećmi. Miał siedem małych córek, a najmniejsza to 8 - miesięczne niemowle. Basia, moja żona, kupiła dziewczynkom lalki. Wieczorem żona gefira zaprosiła nas, aby pokazać, jak dziewczynki bawią się lalkami. Najmłodsza córka miała umalowane oczy, a starsza trzyletnia oczy i paznokcie. Wyglądała jak lalka, z gęstymi czarnymi włosami, dużymi czarnymi oczami i ładną , trochę śniadą buzią.

Kair – Maadi. Basia z córkami dozorcy przed naszą kamienicą.

W nocy bardzo dokuczały nam komary, szczególnie gdy w pobliżu znajdowały się kanały. Stosowaliśmy różne zabezpieczenia przed tymi krwiopijcami. Zabezpieczenia chemiczne były jednak szkodliwe nie tylko dla komarów, ale i dla ludzi. Egipcjanie poradzili więc, aby odkryte części ciała smarować sokiem z cytryny, a to pomagało co najmniej na godzinę.

Praca w nocy miała jedną dużą wadę. W razie awarii maszyny nie dało się jej naprawić. Wszelkie warsztaty mechaniczne czynne były od godziny dziesiątej lub jedenastej rano. W nocy ograniczaliśmy się do wymontowania uszkodzonej części i jeśli zachodziła potrzeba jej regeneracji lub dorobienia nowej, w dzień zawoziłem ją do warsztatu. Nowe części, takie jak węże hydrauliczne, całe siłowniki, kupowaliśmy w specjalistycznych sklepach, a nawet na szrotach.

Kair ma swoje dzielnice przemysłowe. I tak w dzielnicy *Szubra* znajdowały się warsztaty mechaniczne, fabryki i miejsca, gdzie można kupić wszelkie techniczne materiały.

To tam całe ulice, a nawet kwartały ulic, posiadały sklepy z różnego rodzaju metalami. Można tam kupić wszystkie gatunki stali, mosiądz, miedź, aluminium. Po wejściu do niepozornie wyglądającego sklepu, w głębi widziałem halę z wieloma regałami, na których ułożone były długie pręty, kątowniki, płaskowniki ze stali i metali kolorowych. Dalej, na zapleczu, ułożono większe profile metali.

Oczywiście w dzielnicy tej dobrze poruszał się Irek, który służył mi za przewodnika. Nie zawsze mogłem jechać tam z Irkiem, więc jeździłem wtedy sam lub z Krzyśkiem i Wieśkiem. Czasami towarzyszył mi Ahmed.

Wcześniej uzgadniałem w warsztacie mechanicznym, co trzeba kupić i ile. Oczywiście Mohamed, właściciel warsztatów, gatunek stali dobierał tak, aby był zbliżony wytrzymałościowo i innymi parametrami do części uszkodzonej. Czasami trzeba było odwiedzić kilka sklepów, aż znalazło się żądany gatunek stali. Kupowaliśmy pręty stalowe, aby wykonać z nich tłoczyska do siłowników, które czasami ulegały wygięciu i niszczyły uszczelki. Musiała to być specjalna stal.

Mieliśmy też takie awarie, które wymagały wymiany gotowych części. Pewnego dnia rozleciał się nam wał kardana. Poszukiwania gotowej, nowej części zakończyły się niepowodzeniem. W warsztatach kolejowych obiecano nam sprowadzić część, ale dopiero za miesiąc. Sytuacja prawie bez wyjścia. Postanowiliśmy poszukać takiego wału na złomowisku. Złomowiska, a właściwie składowiska używanych części są duże i jest ich wiele. Zajmują kilka ulic i placów. Można na nich znaleźć prawie wszystko.

Na składowisku widzę ogromne sterty posegregowanych części. Pytam jednego ze sprzedających, czy można nabyć taką część. Prowadzi w róg placu i pokazuje ręką na dużą stertę interesujących nas wałów. Odnajdujemy wyglądający identycznie. Pytamy właściciela, skąd pochodzą te części. Tłumaczy, że tu rozbierają na części duże, niesprawne samochody ciężarowe oraz takie same maszyny budowlane, dźwigi , spychacze i inne. Część tych elementów jest w dobrym stanie technicznym i może jeszcze długo pracować. Na wszelki wypadek kupujemy dwa wały kardana i cały szereg drobnych części, których nie mogliśmy dostać gdzie indziej. Wszystko za niewielkie pieniądze.

Po południu Wiesiek z Krzyśkiem instalują wał w maszynie. Robimy próbę. Wszystko działa jakby było nowe. Kupiony z odzysku wał wytrzymuje aż do sprowadzenia nowego.

Jak już wspomniałem, właścicielem dużego warsztatu mechanicznego, w którym naprawialiśmy nasz sprzęt, był Mohamed - niewysoki mężczyzna w średnim wieku. Miał żonę i syna, który skończył już studia. Był bardzo uprzejmy i wiele razy nam pomagał.

Warsztat mechaniczny to wielka hala z dużą ilością sprzętu. Stały tam tokarki, frezarki i szereg specjalistycznych maszyn potrzebnych do remontu potężnych silników spalinowych. Między innymi pracowały tokarki wyprodukowane w Polsce. Mohamed był z nich bardzo zadowolony.

Warsztat specjalizował się w naprawach dużych silników spalinowych, maszyn kolejowych, dużych maszyn budowlanych i agregatów prądotwórczych. Oczywiście, jak to w Kairze, warsztat znajdował się w dzielnicy, gdzie działało wiele podobnych warsztatów i przedsiębiorstw.

Zawsze, gdy w nocy nastąpiła awaria, ograniczaliśmy się do wymontowania uszkodzonej części i wracaliśmy do domu. Zazwyczaj była to godzina szósta lub siódma rano, więc kąpałem się i szedłem spać, by po trzech godzinach wstać i jechać do warsztatu. Uzgadniałem, o której godzinie mam przyjechać po naprawioną część i miałem czas wolny.

Po odebraniu naprawionej części, zabierałem operatorów maszyny i jechaliśmy ją zamontować oraz sprawdzić, czy podbijarka już dobrze działa. Gdy maszyna była gotowa, robiliśmy pomiary geodezyjne, tak aby wszystko przygotować do pracy w nocy. Czasami naprawa przeciągała się. Wtedy jeździłem do Polimexu, aby w biurze przygotować miesięczne rozliczenia rachunków oraz wpisać

wszystkie wydatki do wykazów księgowych. Robota żmudna, ale konieczna. Każdy rachunek, paragon, bilet, każde pokwitowanie należało opisać w języku angielskim, czego dotyczy oraz wpisać klasyfikację rodzajową.

Z tak przygotowanych dokumentów robiłem zestawienia księgowe. Starałem się rozliczenia te robić na bieżąco, ponieważ na koniec miesiąca musiałem sporządzić jeszcze dodatkowe zestawienia. Obliczałem wypłatę dla pracowników kontraktu, rozliczałem godziny nadliczbowe i przygotowywałem zestawienie dla każdego pracownika, ile pieniędzy chce w walucie egipskiej, a ile wytransferować do kraju. Poza tym zawsze były sprawy do omówienia związane z kontraktem i dalszą pracą.

Wizyta u Mohameda

Mohamed mieszkał w ładnej dzielnicy Kairu pomiędzy Szubrą a Heliopolisem. Zajmował całą kamienicę. Do części mieszkalnej, zlokalizowanej na piętrach, wjeżdżało się windą wprost z ulicy.

Aby dostać się do windy, trzeba było mieć klucz lub opowiedzieć się przez domofon. Mohamed mieszkał na pierwszym piętrze, a drugie zajmował jego syn.

Pewnego dnia zaprosił Irka i mnie do domu na obiad. Poszliśmy ubrani świątecznie w jasnych koszulach z krawatami, w eleganckich spodniach i pełnych butach. Mohamed przywitał nas w dużym holu przy windzie. Stał boso, ubrany we wzorzysty, jedwabny szlafrok, a jego żona wyszła też na bosaka, w szlafroku jasnobeżowym. Natomiast syn ubrany był w biały, galowy mundur oficera marynarki handlowej.

Mieszkanie bardzo duże. Jadalnia z owalnym stołem była ładnie urządzona. Na podłodze wzorzyste dywany. Udekorowany stół cały zastawiony potrawami. Zgodnie ze zwyczajem egipskim, na stole stało wszystko, co gospodarz zamierzał podać do jedzenia. Były całe półmiski z gołąbkami, z pieczonym i grillowanym mięsem i rybami. Były bakłażany, torszi, różnego rodzaju papryki, pomidory i ogórki. Do tego pieczywo i oczywiście dużo owoców.

Zaczynamy jak zwykle od zupy molohiji. Do niej gospodarze proponują maleńkie, podłużne gołąbki z mięsa i ryżu zawinięte w liście winorośli. Staram się jeść jak Egipcjanie. Zupę, do której już się przyzwyczaiłem, zagryzam gołąbkami. Nadzienie w smaku jak nasze, tylko liście winogron nadają gołąbkom trochę cierpki smak.

Żona Mohameda cały czas siedzi z nami przy stole. Rozmawiamy o różnych sprawach. Irek, jako lepiej znający arabski, podtrzymuje rozmowę. Rozmawiamy o Polsce, o zwyczajach panujących w Egipcie. Było bardzo miło. Ponieważ Mohamed był muzułmaninem, do picia podawano soki, wodę i napoje gorące, takie jak herbata i kawa. Nie piliśmy alkoholu pod żadną postacią.

Następnego dnia Ahmed wypytywał nas, jak było na przyjęciu. Gdy opowiedzieliśmy mu o tym, jak gospodarze byli ubrani, to wykrzyknął: Oh! to was bardzo uhonorował. Byliśmy zdziwieni. Ahmed wytłumaczył, że Mohamed potraktował nas jak bliskich ludzi, bardzo zaprzyjaźnionych i będących z nim w zażyłych stosunkach. Strój, w jakim nas przyjął w swoim domu, miał taką wymowę. Gdyby był ubrany elegancko, oznaczałoby to uprzejme, ale i bardzo oficjalne przyjęcie nas. Inna rzecz, że ten jedwabny szlafrok pewnie był dużo droższy od garnituru.

Wspomniałem o pełnych butach. W Egipcie są takie miejsca, gdzie nie można wejść w sandałach. Obowiązują pełne buty. Oczywiście buty muszą być zawsze wyczyszczone na wysoki połysk. Nie jest to trudne, bo w Kairze i we wszystkich większych miastach można na ulicy bez najmniejszego problemu znaleźć pucybuta. Nie wolno wejść w sandałach do wielu renomowanych pubów, czy też restauracji. Tam obowiązuje strój elegancki.

Szubra

Do dzielnicy Szubra z centrum Kairu prowadziła szeroka aleja, położona nad Nilem o arabskiej nazwie Szaria El Corniche. Po minięciu wyspy Gezira, droga prowadziła obok czerwonego z pięknymi łukami przypominającego stare akwedukty. Zainteresowałem się tą budowlą. Pewnego dnia budowlę pokazałem Ahmedowi, dopytując się, co tam jest. To giełda rolna, gdzie cały handel detaliczny i pośrednicy zaopatrują się w produkty rolne – odpowiedział Ahmed.

Wiedziony ciekawością postanowiłem zwiedzić to miejsce. Pewnego razu, jadąc sam, wjechałem przez bramę na dosyć szeroką ulicę za murem. Dookoła stało wiele straganów z warzywami i owocami. Ulica po kilkudziesięciu metrach zwęziła się tak, że musiałem skręcić w bok. Coraz mniej miejsca na samochód, ale jadę dalej myśląc, że musi być jakiś wyjazd.

Słyszę, jak straganiarze uprzedzają wszystkich, że jedzie obcy. Wiele osób wychodzi przed stragany popatrzeć na mnie. Obserwuję wszystko dookoła. Zauważam, że stragany to nie tylko miejsce handlu, ale i miejsce ich zamieszkania. Widzę małe dzieci, wyglądające z ukrycia. Nawierzchnia jezdni lekko ugina się pod samochodem. Wiem, że jadę po odpadkach, jakie przez wiele lat wyrzucano na drogę.

Widzę, jak młody chłopak bije drugiego, który zachowuje się trochę nienormalnie, jakby był chory umysłowo. Ktoś głośno na niego krzyczy i chłopak chowa się. Robi się mało przyjemnie.

Postanawiam zawrócić. Nie ma miejsca. O cofaniu nie ma mowy. Stosuję swój sprawdzony sposób. Przywołuję młodego mężczyznę i pytam go o drogę do Sza-

ria El Corniche. Chłopak najpierw głośno obwieszcza wszystkim, że mówię po arabsku i że pobłądziłem.

Pokazuje mi, abym zawrócił. On i kilku innych odsuwają stragany tak, że mogę zmienić kierunek jazdy. Nikt nie przejmuje się, że przy przesuwaniu straganów spada część leżących na nich produktów.

Po zawróceniu mój opiekun wsiada do samochodu, na miejsce pasażera, wychyla się przez okno i pilotuje mnie aż do bramy. Głośno krzycząc, zwraca na siebie uwagę, wszystkim tłumaczy po drodze, że zabłądziłem i on mi pomaga. Był bohaterem tego zdarzenia. Podziękowałem mu bardzo i chciałem dać bakszysz. Nie przyjął. Tłumaczył, że jestem gościem w jego kraju i udzielenie pomocy to jego obowiązek. Z taką reakcją Egipcjanina już się spotykałem.

Podsumowując to moje lekkomyślne zachowanie, dochodzę do wniosku, że miałem dużo szczęścia. Ahmed, gdy opowiedziałem mu o swojej wyprawie, skrzyczał mnie i powiedział, że tak robić nie wolno, że było to niepotrzebne narażanie się na nieszczęście.

Imbaba

Imbaba jest jedną z najuboższych dzielnic Kairu. Położona jest w północno - zachodniej części metropolii. Nazwę przyjęła od miejscowości istniejącej przed włączeniem jej do Kairu.

Przez Imbabę prowadziła droga do *campu* w Moderiet El Tahrir. Jadąc do Kairu, widzieliśmy duże bloki mieszkalne wybudowane dosłownie w polu. Budynki te wyglądały na niedokończone, chociaż były zamieszkane. Konstrukcje nośne budynków w postaci słupów betonowych, wyprowadzone były powyżej budynku i wystawało z nich zbrojenie. Dowiedzieliśmy się od współpracujących z nami Egipcjan, że upozorowanie niezakończonej budowy jest celowym zabiegiem, aby nie płacić podatków. Podatki płacono dopiero po jej zakończeniu. Do bloków prowadziły gruntowe drogi. Dookoła budynków urządzono tereny uprawne. Po drodze spotkaliśmy duże plantacje bananów a bliżej Kairu widzieliśmy pola, na których uprawiano egzotyczne kwiaty strylicje. Czarna ziemia, która powstała z mułów nilowych, przypominała nasze mady wiślane.

Zbliżamy się do przedmieść Kairu. Zaczyna się gęsta zabudowa. Dojeżdżamy do mostu. A tu widok, jakiego nigdy w życiu nie widziałem. Wybrukowane brzegi kanału przy większych skupiskach ludzkich zasypane są do samego dołu śmieciami. Odpadki w palącym słońcu szybko wysychają, ale nowych śmieci wciąż przybywa. Kobiety niosą w aluminiowych miskach odpadki, jakie powstały w domu po przyrządzaniu posiłków, wyrzucają je, po czym schodzą na dół, do

lustra wody i myją naczynia. Część śmieci od razu wpada do wody. Przez te wysypiska śmieci prowadzą w dół wydeptane ścieżki, a właściwie coś w rodzaju schodków, jakie potworzyły się od stawiania stóp w tym samym miejscu. Widziałem też kobiety piorące ubrania. Czasami jednocześnie można było zobaczyć obok siebie kilkadziesiąt kobiet piorących i myjących naczynia. Sanepid miałby tu wiele pracy.

Jadąc dalej do Aguzy, która graniczyła z Imbabą, natknąłem się na nieduży kanał. Podjeżdżałem tam czasami, aby odwiedzić bardzo ładny sklep Benettona z dobrymi ubraniami z bawełny. Przy kanale było nieduże, dzikie wysypisko śmieci. Obok stały stragany z owocami. Nieraz kupowałem tam banany i cytrusy. Obserwowałem też kanał, który tu był bardzo wąski z nierównymi brzegami. Miejscami nie miał więcej niż dwa metry szerokości. Domyślałem się, że brzegi kanału zostały zasypane odpadkami wyrzucanymi przez mieszkańców sąsiednich domów.

Pewnego dnia, gdy podjechałem do sklepu, zobaczyłem koparki wybierające śmieci z kanału. W miejscach, gdzie kanał już oczyszczono, miał on około piętnastu metrów szerokości i widać było wybrukowane skarpy. Obrzydliwy fetor, jaki się wyzwalał przy tych pracach, był nie do opisania. Zrezygnowałem z zakupów.

W Imbabie zlokalizowano duże targowisko wielbłądów. Wielokrotnie widziałem, jak Beduini pędzili stada wielbłądów przez wysoki, żelazny most kolejowy nad ulicą Szaria Al Nil, liczące kilkadziesiąt sztuk. Pewnego razu Irek, Ahmed, Leszek i ja wybraliśmy się zwiedzić targowisko. Plac był duży. Znajdowało się tam dużo zwierząt, ale najwięcej było wielbłądów, które traktowano z ogromnym okrucieństwem. Aby nie mogły odejść z miejsca postoju, wiązano im przednią kończynę. Zginano nogę w kolanie i po dociągnięciu jej do uda, obwiązywano sznurem. Biedny wielbłąd stał na trzech nogach. Oglądaliśmy dwóch mężczyzn targujących się o cenę za wielbłąda, który leżał na ziemi. Sprzedający chciał go zademonstrować w pełnej krasie, więc postanowił podnieść zwierzę na nogi. Wielbłąd nie reagował. Właściciel zaczął bić go kijem. Wielbłąd leżał dalej, więc Beduin przeszedł do przodu i zaczął uderzać go kijem po pysku. Wielbłąd dalej leżał. W tym momencie jeden z handlujących rękami otworzył pysk wielbłąda, a drugi podniósł z ziemi dużą garść piachu zmieszanego ze śmieciami i z całej siły wrzucił mu do otwartej paszczy. Zwierzę zaczęło się dusić. Nie chciałem oglądać tego dalej. Długo nie mogłem zapomnieć o tej scenie. Nie rozumiałem tego okrucieństwa, tego traktowania zwierząt jak martwych rzeczy. Czułem wtedy niechęć do hodowców wielbłądów i chyba wszystkich, którzy tam byli.

Zabawa w przewodnika

Kiedy mieszkałem w Kairze, miałem dużo czasu na zwiedzanie miasta. Pewnego dnia przyjechał z Polski Zbyszek Sztukiewicz ze swoim kolegą Krzyśkiem Skrzyńskim. Zbyszek załatwiał swoje sprawy w naszych centralach handlowych. Oczywiście Ahmed udzielił mu wszelkiej pomocy, łącznie z transportem. Natomiast ja w wolnym czasie zaopiekowałem się Krzyśkiem i pokazałem mu Kair w pigułce, według mojego pomysłu. Byliśmy na Cytadeli, w Starym Kairze i na Heliopolisie. Zwiedziliśmy bazary El Muski i centrum z moją ulubioną ulicą Talat Harb. Inne główne zabytki, jak Muzeum Kairskie i piramidy w Gizie Zbyszek pokazał mu sam.

Przybysz z Polski był bardzo zadowolony z mojego oprowadzenia go po Kairze. Przynajmniej tak twierdził Zbyszek, który w Polimexie wychwalał mnie jako dobrego przewodnika. Miało to później swoje następstwo. Często proszono mnie, aby kolejnym gościom pokazać Kair i to, co najważniejsze opowiedzieć o zwyczajach. Następnie zaprowadzić ich na dobrą kawę do mojej ulubionej kawiarni.

Pewnego dnia powstał w ambasadzie duży problem, jak zawieźć polskich dziennikarzy do Beduinów, aby mogli zrobić z nimi wywiad i kto będzie tłumaczem. Nikt w ambasadzie nie miał pojęcia, gdzie znaleźć Beduinów, gdzie mają swoje namioty i co najważniejsze, jak się z nimi dogadać. W czasie wakacji w Kairze nie było polskich studentów arabistyki.

Ponieważ Ahmed gdzieś wyjechał, Janusz Szcześniak podpowiedział pracownikom ambasady, aby zwrócili się do mnie z prośbą o zawiezienie ekipy na spotkanie z Beduinami. Oczywiście wyraziłem zgodę. Jakieś trzy tygodnie temu, jadąc przez pustynię, widziałem z daleka namioty Beduinów. Ponieważ wcześniej już zawoziłem do nich gości z Polski, obiecałem, że jeśli się nie przenieśli gdzieś dalej, to dziennikarzy chętnie zawiozę. Z uwagi na to, że na wyjazd szykowało się więcej osób, pracownicy ambasady przygotowali minibusa.

Usiadłem za kierownicą i ruszyliśmy. Po godzinie jazdy zobaczyliśmy na zboczu niewielkiego wzgórza trzy namioty i trochę wyżej pasące się wielbłądy i kozy.

Beduini już dosyć długo koczowali w tym miejscu. Świadczyły o tym śmieci, jakie walały się w pobliżu.

Zobaczywszy nadjeżdżający samochód, wyszedł do nas starszy Beduin. Pierwszy wysiadłem z auta. Przywitałem się, pozdrawiając go w języku arabskim. Powiedziałem, skąd jesteśmy i po co przyjechaliśmy.

Beduin ucieszył się bardzo i natychmiast przystąpił do omawiania warunków wywiadu i robienia zdjęć. W międzyczasie dałem znak aby, wszyscy wyszli z samochodu. Ustaliłem wielkość kwoty, jaką mieliśmy zapłacić za możliwość nieograniczonego robienia zdjęć.

Dopiero wtedy zawołał żonę i pozostałych mieszkańców, którzy natychmiast zaczęli nas częstować herbatą i plackami z kukurydzy. Żona na brodzie miała charakterystyczny tatuaż. Oczywiście była w czarnej galabii. Usiedliśmy na skrzyniach stojących przy ścianie namiotu, przykrytych grubymi kilimami. Jedna ściana została zwinięta i umocowana u góry namiotu. Umożliwiało to swobodne przechodzenie i zapewniało dopływ lekkiego wiatru do siedzących.

Namiot zbudowany był z grubego wełnianego materiału, a właściwie z grubego, brązowego wojłoku. Pomimo że słońce mocno grzało, gruby materiał nie przepuszczał ciepła do środka. Dziennikarze robili zdjęcia, wypytywali o to, jak żyje się w namiocie i czy odwiedza ich wielu gości. Starałem się tłumaczyć wiernie, jak potrafiłem. Beduinka pokazała nam nawet swoje naczynia do gotowania, jak należy parzyć herbatę i piec placki. Robiła to na kuchence gazowej. Gaz był z butli. W namiotach koczowników mieszała się tradycja z nowoczesnością.

Całe wnętrze namiotu wyłożone było grubym dywanem, po którym chodziło się bez butów, należało je zostawić przed namiotem na piasku. Ja interesowałem się tym, co jedzą pasące się na piasku zwierzęta. Młody Beduin zaprowadził mnie na pustynię i pokazał suche porosty wystające z ziemi. Wiosną pustynia miejscami staje się zielona. Przez krótki okres czasu rosną małe roślinki, kwitną i po powstaniu nasionek wysychają.

Rodzina Beduinów, którą odwiedziliśmy, zarabiała pieniądze na odwiedzających koczowników turystach. Głównym ich zajęciem było szczątkowe pasterstwo i obsługa turystów. Dziennikarze byli bardzo zadowoleni z wizyty. Nie spodziewali się takiego widoku i takiego otoczenia namiotów. Siedlisko Beduinów stało kilkanaście kilometrów od terenów zamieszkanych. Wszystko, co potrzebne do życia, należało do namiotów przywieźć. Przede wszystkim wodę. Były też plusy takiego położenia – brak komarów. Wieczorem można było w ciszy podziwiać rozgwieżdżone niebo i oddychać czystym powietrzem.

Od tego wyjazdu z dziennikarzami miałem coraz lepsze stosunki z naszą ambasadą. Tym bardziej, że za namową Janusza Szcześniaka z mojego kontraktu przekazywaliśmy pieniądze na różne wydarzenia w ambasadzie. Najczęściej były to uroczystości z okazji świąt narodowych.

Ambasada organizowała obchody w ten sposób, że po oficjalnych wystąpieniach, w ogrodzie ambasady odbywało się przyjęcie, tzw. garden party. Lubiłem te uroczystości, ponieważ można było spotkać ciekawych ludzi, a nawet znajomych z kraju. Pewnego razu spotkałem inżyniera z Kielc, który pracował w cementowni na przedmieściach Kairu w Heluanie.

Jako sponsor różnych imprez brałem w nich udział. Stanowiło to duże urozmaicenie w monotonii życia na obczyźnie.

Kair – garden party w polskiej ambasadzie.
Od lewej: ambasador, pracownica ambasady, autor i Romek z Kielc.

Prezydencka wizyta

Do ważnego wydarzenia należy zaliczyć oficjalną wizytę prezydenta Polski Lecha Wałęsy w maju 1992 r. Zapytano Polaków pracujących w Egipcie, czy chcą wziąć udział w spotkaniu z prezydentem. Oczywiście wszyscy zadeklarowaliśmy chęć spotkania z głową państwa. Przedstawiciel Polimexu przekazał listę chętnych organizatorom z ambasady i czekamy na ustalenie miejsca i terminu spotkania. Myślałem, że będzie ono w ogrodach ambasady, ale nic z tego nie wyszło. Spotkanie, a właściwie możliwość zobaczenia prezydenta, miało się odbyć podczas mszy porannej w kościele chrześcijańskim na Heliopolisie. Jedziemy rano. Pogoda piękna. Powietrze rześkie, a nawet troszkę chłodno. Po kontrolach zajmujemy w kościele miejsca w głównej nawie. Myślę, że wszystko będzie dobrze widać. Po środku przed ołtarzem ustawione są dwa duże fotele, przypominające trony, a przed nimi klęczniki. Po dłuższym oczekiwaniu (musieliśmy przyjechać wcześniej) wreszcie poruszenie przy głównym wejściu. Są, słychać szepty w kościele.

Idzie Lech Wałęsa z żoną. Prowadzi ich proboszcz kościoła w towarzystwie dostojnika kościelnego, prawdopodobnie biskupa. Trudno rozeznać, ponieważ ubrani są w czarne jednakowe sutanny. Prezydent z małżonką zajmują miejsca w fotelach, a za nimi ustawiają się osoby towarzyszące Wałęsie. Jest minister spraw zagranicznych Krzysztof Skubiszewski, jest sekretarz stanu Mieczysław Wachowski i cały sztab prezydencki. W tłumie stoją znajomi z ambasady polskiej na czele z ambasadorem. Rozpoczyna się msza. Celebruje katolicki ksiądz z Polski. Widać, że państwo Wałęsowie biorą czynny udział w liturgii. Ksiądz przez całe nabożeństwo zwraca się do głównych gości. Zbliża się koniec mszy, zaczyna się komunia. Ksiądz podchodzi do Lecha Wałęsy i pani Danuty. Za ich

plecami zaczął się ruch. Odniosłem wrażenie, jakby wszyscy naraz zapragnęli przystąpić do komunii bezpośrednio po prezydencie. Trwa lekka przepychanka, która po dłuższej chwili uspokaja się. Do komunii przystępują wszyscy ze świty. Nasi z ambasady też. Nie ma to jak dobry przykład władzy. Patrząc na orszak prezydencki, odniosłem wrażenie, że nikt wyższy wzrostem od głównego gościa nie miał prawa znaleźć się w pobliżu głowy państwa. Czekamy, aż po mszy prezydent coś powie do rodaków. Nie doczekaliśmy się. Rozpoczął zwiedzanie kościoła, oprowadzany przez gospodarzy. Miałem możność zobaczenia legendarnego przywódcy Solidarności z odległości dwóch metrów. Dostojnik kościelny, poprzez tłumacza opowiadał o zgromadzonych dziełach sztuki. Wałęsa kiwał głową ze zrozumieniem. Był w jasnym garniturze, w kolorze piasku lub beżu. W zestawieniu z jego rudawymi wąsikami i czerwonawą twarzą wyglądało to nie najlepiej. Prezydent tak bardzo był zainteresowany malarstwem i tak przejęty, że nie zauważał stojących obok ludzi. Szedł z podniesioną, a właściwie z zadartą głową, nie spoglądając na boki. Po zwiedzeniu przez prezydenta kościoła, po kilku minutach dowiedzieliśmy się, że to już koniec spotkania.

Zaczynamy wychodzić ze świątyni. Gości już nie ma. Ci, co przyjechali z różnych stron Egiptu, czasami kilkaset kilometrów, aby usłyszeć prezydenta, porozmawiać z nim, byli bardzo zawiedzeni. Mówili, że Lech Wałęsa potraktował nas niełądnie, że zdarzyło się po raz pierwszy, aby wysoki dostojnik z Polski nie spotkał się z rodakami, a jedynie pozwolił się obejrzeć. No cóż, może Polonia egipska była zbyt mała aby się z nią liczyć.

Zwyczaje religijne i kalendarz muzułmański.

W Egipcie obchodzi się dużo świąt. Mieliśmy dni wolne w czasie naszych świąt religijnych i państwowych, ale także w święta egipskie. W tygodniu dzień wolny od pracy przypadał w piątek, czyli w muzułmańskie święto. Niedziela była normalnym dniem pracy. My pracowaliśmy przez sześć dni w tygodniu. Za pracę w sobotę odbieraliśmy po powrocie do kraju dzień wolny od pracy.

Największe święto muzułmańskie Wielki Bajram, zwane też Kurban Bajram, czyli Święto Ofiarowania, rozpoczynało się w dziesiątym dniu dwunastego miesiąca. Występuje ono na zakończenie pielgrzymki do Mekki i trwa cztery dni. Święto to obchodzone jest przez cały świat muzułmański.

Hadżdż, czyli pielgrzymka, rozpoczyna się w dwunastym miesiącu muzułmańskim *Zu al. Hidżadża*. Nazwa miesiąca pochodzi od słowa *hadżdż* – pielgrzymka.

Święto Ofiarowania przypomina ofiarę, jaką Abraham miał złożyć Bogu. Musiał ofiarować swego syna Izmaela. Bóg, widząc oddanie i posłuszeństwo Abrahama, pozwolił mu złożyć w ofierze barana zamiast dziecka.

Na pamiątkę tego wydarzenia ojcowie rodzin składają w ofierze owcę lub inne zwierzę. Ofiarę, najczęściej barana, zabija się w sposób rytualny, tuż po zakończeniu modlitwy.

Widziałem w Kairze, jak na trawniku wieczorem zabijano owce i barany. Czynności te wykonywał mężczyzna ubrany w białą galabiję z zachowaniem całego obrzędu. Dookoła stało dużo ludzi, którzy przyglądali się składaniu ofiary. Mięso z zabitego zwierzęcia dzielono na trzy części. Jedną część oddawano potrzebującym, biednym ludziom, drugą krewnym, a trzecią spożywało się na wspólnej, rodzinnej uczcie. Jałmużnę przekazywano anonimowo, za pośrednictwem organizacji religijnej, tak aby nie urazić obdarowanego.

Innym ważnym świętem jest *Mały Bajram*. To święto obchodzone na zakończenie miesiąca postu – *ramadanu*, jest dniem pojednania, radości i podziękowania Bogu za przeżycie świętego postu i przebaczenie grzechów. W czasie tych świąt oczywiście także wspierano potrzebujących, aby wszyscy mogli się radować. Święto to, z uwagi na ogromną ilość spożywanych słodkich potraw, nazywa się też *Słodkim Bajramem*.

Ramadan jest dziewiątym miesiącem kalendarza muzułmańskiego, a dla muzułmanów miesiącem świętym, okresem postu. W czasie ramadanu od świtu do zmierzchu nie wolno muzułmanom spożywać pokarmów, nie wolno pić żadnych napojów, palić tytoniu, używać kosmetyków, uprawiać seksu. Dużo czasu należy poświęcać modłom. Należy modlić się minimum pięć razy dziennie.

Kalendarz muzułmański różni się od naszego kalendarza w znaczący sposób. Jest on oparty na roku księżycowym, krótszym od słonecznego. Rok słoneczny ma w zaokrągleniu 365 dni, natomiast rok księżycowy tylko 354. Różnica wynosi niecałe jedenaście dni. Dlatego rok księżycowy, w stosunku do roku słonecznego, przesuwa się wstecz w cyklu 33-letnim.

Oznacza to, że na 33 lata księżycowe, przypadają 32 lata słoneczne.

Początek miesiąca *ramadan*, w każdym następnym roku, przypada wcześniej o jedenaście dni. Tak na przykład w 2010 roku rozpoczął się 11 sierpnia, w 2011r.–1 sierpnia, w 2012r.–20 lipca, a w 2013r. rozpocznie się 9 lipca. Z tego powodu miesiąc postu występuje w różnych porach roku.

W święta muzułmańskie nie wolno było pracować. Jednocześnie Egipcjanie uznawali nasze święta. Tak więc planowaliśmy terminy prac, aby można było we wszystkie święta odpoczywać.

Dodatkowo obchodzono też święta koptyjskie. Tak jak w święta muzułmańskie, również w koptyjskie władze egipskie w telewizji i pozostałych mediach składały wiernym życzenia świąteczne. Prezydent Egiptu Mohamed Hosni Mubarak występował nie tylko w telewizji z życzeniami ale i odwiedzał świątynie.

W święta koptyjskie nie było wolnego dnia od pracy, jednak chrześcijanie mogli wcześniej wyjść do domu lub skorzystać z urlopu. Koptowie mieli wytatuowany

czarny krzyżyk na wewnętrznej stronie nadgarstka, więc przy wyjściu z pracy wystarczyło pokazać tatuaż, który był przepustką do dnia wolnego.

Irek widział, jak niektórzy muzułmanie, pracujący w remontowej bazie kolejowej, czarnymi długopisami malowali sobie na nadgarstku krzyżyk i udając Koptów, korzystali z przywilejów.

Wspomnę jeszcze o jednym zwyczaju religijnym. Otóż u wielu mężczyzn zauważyłem na czole ciemną plamę. Czasami dookoła tego znamiona widać było zaczerwienienie. Zacząłem dopytywać, o co tu chodzi. Skąd u ludzi, których znałem, nagle zaczyna się pojawiać taki znak.

Wyjaśnił mi to Ezat. Muzułmanie wierzą w to, że przed wejściem do nieba odbędzie się coś w rodzaju weryfikacji. Aniołowie będą patrzeć na przechodzących i gdy zobaczą na czole taki znak, oznaczać to będzie, że człowiek ten dużo się modlił i zasługuje na niebo.

Znaki na czole widziałem też u ludzi wykształconych. W Egerco u jednego z ważnych kierowników zauważyłem takie zaczerwienienie. W następnym miesiącu już miał ciemną plamkę z czerwoną obwódką. Ahmed potwierdził moje przypuszczenia, mówiąc, że stał się on bardzo religijny. Dodam tylko, że był to młody, około trzydziestoletni mężczyzna.

Muzułmanie w trakcie modlitwy klęczą i wykonują dużo skłonów. Skłony są tak głębokie, że modlący się dotyka czołem podłoża. Częste dotykanie podłogi czołem powodować miało zgrubienie skóry, a ta drażniona i pocierana, po jakimś czasie robiła się ciemna, tworząc okrągłą plamę. Niektórzy, chcąc przyśpieszyć powstanie plamki, pocierali czoło palcem, a nawet wcierali specjalny proszek, aby przyśpieszyć zrogowacenie skóry. Nie zdawali sobie chyba sprawy z tego, że oszukują Allacha.

W czasie trwania miesiąca postu, codziennie wieczorem o zmierzchu rozpoczynało się nocne spożywanie posiłków. Widziałem wielokrotnie przygotowania do tego momentu. Niektóre wyglądały bardzo ciekawie. W pobliżu suku Han Halili, tuż przed meczetem był duży plac, na nim poustawiano stoły z przygotowanym jedzeniem i napojami.

Najładniej wyglądały piramidy ustawione ze szklaneczek z herbatą. Po ustawieniu na tacy kilkudziesięciu szklaneczek, stawiano na nich następną tacę i znowu ustawiano szklaneczki z herbatą. Takich warstw było kilka. Widziałem nawet osiem warstw szklaneczek. Tłumy poszczących cały dzień ludzi czekały na sygnał do rozpoczęcia poczęstunku i herbata bardzo szybko znikała. Oczywiście każdy z pijących herbatę, czy też jedzących przygotowane potrawy, zostawiał pieniądze.

Nasze życie kulturalne

Mając kilka dni wolnych od pracy, zwykle organizowaliśmy dłuższe wyjazdy do ciekawych miejsc. Ponieważ Wiesiek z Krzyśkiem nie byli w Luksorze, zorganizowałem im tam wyjazd, aby mogli obejrzeć starożytne świątynie. Mieli zatrzymać się u kolegów, którzy pracowali w firmie austriackiej. Ahmed kupił bilety lotnicze i w oznaczonym dniu zawiozłem ich na lotnisko. Wyjeżdżających na święta do Luksoru rodaków było kilka grupek. Słyszałem, jak jeden z nowych pracowników ambasady popisywał się swoją „dużą" znajomością Egiptu. Opowiadał współtowarzyszom podróży o zwyczajach i mentalności Egipcjan. Z opowieści jego wynikało, że zna już cały Egipt. W ambasadzie pracował dopiero cztery tygodnie. Zastanawiałem się, skąd ma te wiadomości. Pewnie z opowieści starszych stażem pracowników ambasady i przewodnika turystycznego po Egipcie. W tym czasie w Polsce nie było popularnych przewodników turystycznych o Egipcie. Mieliśmy dwie książeczki, starsza koncentrowała się na pomocy krajów bloku komunistycznego dla Egiptu, tzn. na budowie Tamy Asuańskiej oraz budowie przemysłu. Druga książka opisywała w dużym skrócie najważniejsze zabytki i rozwój Egiptu, oczywiście przy wydatnej pomocy ZSRR.

Ten młody dyplomata trochę mylił informacje, ale przed gośćmi, którzy dopiero przylecieli z kraju, wyszedł na wielkiego znawcę, tym bardziej, że nikt nie mógł zweryfikować tego, co opowiadał.

Ciekawa też była nasza rozmowa po powrocie wycieczkowiczów do Kairu. Na moje pytanie, które zabytki najbardziej im się podobały, odpowiedzieli, że widzieli tylko świątynię w Luksorze i to krótko, bo nie mieli czasu. Natomiast dużo opowiadali o udanym spotkaniu z kolegami operatorami z drugiej firmy, jak dobrze ich ugościli i jak to się skończyło. No cóż, każdy ma swoje priorytety.

Ponieważ samo chodzenie po ulicach, pójście do kawiarni lub pubu nie zapewniało doznań duchowych, zaczęliśmy szukać miejsca, gdzie można wziąć udział w dużych wydarzeniach kulturalnych Kairu.

Na wyspie Gezira Japończycy wznieśli w 1988 roku budynek Opery Kairskiej. Odbywały się w nim ciekawe spektakle muzyczne i baletowe, koncerty Filharmonii Kairskiej, w której grało wielu muzyków z Polski. Do Opery Kairskiej przyjeżdżały wspaniałe chóry, orkiestry symfoniczne i zespoły baletowe. Irek, Jurek Andrysiak i ja zaczęliśmy chodzić do opery na różne spektakle.

Warunkiem wpuszczenia do opery było odpowiednie ubranie. Mężczyzna musiał mieć marynarkę i krawat. Nie wspominam o butach, ponieważ jak już wcześniej pisałem, musiały to być pełne pantofle. Ja przed pierwszym wyjściem do opery musiałem kupić sobie garnitur.

I tak śledziliśmy repertuar i jeśli znaleźliśmy coś ciekawego, kupowaliśmy bilety i elegancko ubrani przenosiliśmy się w inny świat, pozostawiając tory kolejowe i codzienny trud przed operą. Kupno biletów na dobry spektakl sprawiało trochę

trudności, gdyż zawsze było więcej chętnych niż miejsc. Nie udało nam się nigdy kupić biletów na premierę.

Już od samego wejścia do gmachu opery czuło się niezwykłą atmosferę. Obiekt był gustownie i elegancko urządzony, foyer i hole sprawiały duże wrażenie - przestronne i nowocześnie urządzone.

W czasie przerw obserwowałem publiczność. Panie zachwycały kreacjami i urodą. Panowie w eleganckich garniturach. Czułem powiew innego świata. W barach serwowano kawę, soki i soft drinki.

Tu mogłem ocenić oryginalną urodę Egipcjan. Panie ze swoimi czarnymi włosami, czarnymi oczami, wysokie i szczupłe, w pięknych wieczorowych sukniach, mogły zachwycić oczy wielu mężczyzn. Panowie w garniturach, wysocy, bardzo przystojni, czarne fryzury krótko ostrzyżone, myślę, że zatrzymywali na sobie wzrok wielu kobiet. Oprócz bogatych Egipcjan przychodziło tam trochę cudzoziemców. To był świat ludzi bogatych, wykształconych i wrażliwych na sztukę. Ludzi celebrujących wydarzenia kulturalne. Tu był inny Egipt – wielbicieli dobrej muzyki i wielbicieli wielkiej międzynarodowej sztuki. Chociaż myślę, że duża część widowni przychodziła ze snobizmu, aby pokazać się, aby spotkać ze znajomymi i pochwalić się urodą żon, córek, a może i swoim nowoczesnym podejściem do życia.

Ze spektakli, jakie oglądałem, pamiętam występ chóru niemieckiego, baletu francuskiego oraz orkiestry symfonicznej z Londynu. Wspaniałym przeżyciem muzycznym okazała się IX Symfonia Ludwiga van Beethovena. Nigdy wcześniej nie wysłuchałem tego dzieła w całości. Dla mnie, laika muzycznego, dzieło i wykonanie było niezwykłe. Ogromne wrażenie zrobił na mnie występ męskiego chóru niemieckiego. Nie przypuszczałem, że jeden chór potrafi zapełnić całe przedstawienie swoimi pieśniami, że nikt nie będzie znudzony i rozczarowany.

Jedynym zgrzytem w naszych wyprawach do opery było to, że na parking czasami podjeżdżałem pickupem, który praktycznie jest samochodem ciężarowym. Obsługa parkingu trochę krzywo na nas patrzyła. Ale nie przejmowaliśmy się tym. Chociaż trzeba przyznać, że tym autem podjeżdżaliśmy tylko w razie konieczności.

Nie będę opisywał Muzeum Egipskiego, ponieważ w każdym przewodniku można znaleźć wiele ciekawych opisów. Jest ono ogromne i wspaniałe. Można oglądać dziesiątki razy piękne eksponaty zgromadzone wielu salach. Największe rzesze zwiedzających spotyka się w części muzeum poświęconemu wyposażeniu grobowca Tutanchamona. Te piękne sarkofagi i słynna złota maska ściągają licznych turystów. Dodatkowo pokazano tam klejnoty, jakie znaleziono w grobowcu. Aby spokojnie obejrzeć te skarby sztuki trzeba wykazać się wielką cierpliwością. Wielokrotnie wracałem w to samo miejsce, aby z powagą i dużą wnikliwością obejrzeć te dzieła. Zastanowić się, jak to wykonano, ile czasu potrzeba było na ich stworzenie. Jak skonstruowano te sarkofagi i jacy zdolni

byli mistrzowie złotnicy. Mogłem sobie na to pozwolić, ponieważ wielokrotnie zwiedzałem to muzeum.

Namawiam wszystkich, którzy będą w muzeum, do obejrzenia eksponatów umieszczonych na parterze budynku i poniżej parteru. Tam nie przychodziło wielu zwiedzających, a było co oglądać. Zawsze zatrzymywałem się na dłuższą chwilę przed posągami arcykapłana Ra-Hotepa i jego żony Nofret. Są to bardzo realistyczne posągi, pokazujące nie tylko urodę tych ludzi, ale i ich ubiór. Na parterze znajduje się również piramidon, wierzchołek piramidy Cheopsa wykonany z alabastru.

Piramidy w Gizie

Piramidy były początkowo pokryte gładką powierzchnią wykonaną z alabastru lub innego materiału, wapienia i granitu. Resztki czerwonych i szarych, granitowych płyt licowych, można nadal znaleźć dookoła piramidy Mykerinosa. Natomiast na piramidzie Chefrena pozostała część licowej powierzchni na samym wierzchołku. Każdy, kto był pod piramidami lub oglądał zdjęcia piramid w Gizie, pewnie zauważył tę „czapkę" na szczycie piramidy Chefrena.

Bardzo lubiłem usiąść na tarasie kawiarni przed piramidami, skąd widać posąg sfinksa, a za nim piramidę Chefrena. Przy dobrej kawie lub posiłku można było zadumać się nad wspaniałym światem starożytnym. Nad tym, w jaki sposób wzniesiono te wielkie budowle. Dlaczego budowano tak wielkie grobowce? Czy to tylko duma i pycha władcy, czy też inne względy zmuszały do budowania tak wielkich pomników.

Moje ulubione miejsce na tarasie kawiarni pod piramidami. Z prawej strony piramida Cheopsa, z lewej Chefrena, między nimi sfinks.

Najbardziej odpowiadała mi hipoteza, że piramidy budowali, oprócz niewolników, fellachowie – chłopi egipscy w okresie wylewu Nilu. Zatrudnianie fellachów odbywało się w czasie ich przymusowego bezrobocia, spowodowanego przez naturę i umożliwiało im zdobycie dodatkowych zarobków.

Zastanawiający jest sposób, w jaki budowano piramidy. Istnieje szereg teorii. Ja skłaniam się do tej, że po wybudowaniu warstwy piramidy, zasypywano ją piaskiem i wykonywano dookoła drogę. Droga ślimakowato pięła się w górę w miarę wznoszenia budowli. Po niej wciągano kolejne bloki skalne i umieszczano w odpowiednim miejscu. Piasku było pod dostatkiem, bo piramidy wybudowano na pustyni. Bloki skalne pochodziły z Gizy i wzgórz Mokkatanu.

Kamieniołomy ze wzgórz Mokkatanu dostarczyły surowca nie tylko dla piramid, ale także dla budowy wielu budynków Kairu.

Najstarszą piramidą, wybudowaną z kamienia, jest piramida schodkowa Dżesera w Sakkarze. Wcześniejsze piramidy, a raczej mastaby budowano z cegły mułowej.

Piramida schodkowa to najstarsza z zachowanych dotychczas w całości. Składała się z sześciu mastab, wybudowanych kolejno jedna na drugiej. Kolejna mastaba była mniejsza od tej, na której ją budowano. Powstały więc jakby schody do samej góry. Wokół piramidy wznoszono grobowce ważnych ludzi, niektóre z tych obiektów są nadal pięknie zachowane.

Kilkaset metrów dalej znajdują się podziemne grobowce świętych byków. Jest to tzw. Serapeum. W skale wykute zostały długie korytarze i pomieszczenia na sarkofagi świętych byków. Granitowe sarkofagi są bardzo duże i ważą około sześćdziesięciu do siedemdziesięciu ton każdy. Wykonano je z granitu i przykryto taką samą płytą. Część sarkofagów ozdobiono reliefami i rysunkami wyrytymi na granitowych ścianach. Z napisów specjaliści odczytują dane dotyczące świętego byka oraz kiedy go pochowano.

Przed piramidą Dżesera jest duży, piaszczysty plac. Pewnego dnia, gdy, przechodziliśmy przez ten plac razem z Basią, kątem oka dostrzegłem poruszającego się szybko na wysokich nogach żółtego pająka. Biegł prosto w stronę mojej żony. Wdrapał się na nogę niczego nie spodziewającej się Basi. Jednym ruchem strąciłem go na ziemię. Pająk zaczął uciekać. Dopiero wtedy mogłem mu się przyjrzeć. Był wysoki, nogi miał co najmniej pięciocentymetrowej długości, tułów jaskrawożółty. Wyglądał jakby mógł poruszać się we wszystkie strony bez potrzeby odwracania się. Pająk po piachu uciekał bardzo szybko. Basia zobaczyła go, gdy był już kilkanaście metrów od nas. Wyglądał jak ładna, kolorowa zabawka. Po dłuższej chwili przestał być widoczny na tle piasku. Dopiero w drodze powrotnej do Kairu powiedziałem Basi, że strąciłem z jej nogi, prawdopodobnie okaz był z trującym jadem.

Córka autora Bogusia przed piramidą Dżesera w Sakkarze.

Zwiedzanie piramidy schodkowej łączyłem zawsze ze zwiedzaniem Memfis, stolicy starożytnego Dolnego Egiptu, położonej w dolinie Nilu. Do Memfis dojeżdżało się piaszczystą drogą przez małą i biedną wioskę egipską. Nic nie wskazywało, że zbliżamy się do wspaniałych zabytków i do miejsca, gdzie kiedyś mieścił się główny ośrodek władzy i kultury. Droga wiodła pomiędzy palmami i niewielkimi poletkami. Resztki ruin, jakie zachowały się, nie wskazywały, że istniało tu pierwsze miasto Egiptu, które przez wiele wieków rządziło całym państwem. Było miejscem, gdzie swoją siedzibę mieli faraonowie. Świadczą o tym nieliczne zachowane posągi, a najważniejszy z nich to duży posąg Ramzesa II wykonany z granitu. Leżący posąg został przykryty specjalnym budynkiem, w którym umieszczono wiele innych mniejszych rzeźb.

W Memfis na uwagę zasługuje piękny, leżący sfinks alabastrowy. Całe miejsce do zwiedzania jest niewielkie. Tylko tyle śladów pozostało po wspaniałych budowlach i świątyniach. Chociaż może to i dużo, no bo przecież, sądząc po pomniku Ramzesa II, stolica istniała co najmniej trzy i pół tysiąca lat temu.

Wieża widokowa na wyspie Gezira

W pobliżu Opery Kairskiej wznosi się wieża widokowa, którą licznie odwiedzają turyści. Z góry rozciąga się wspaniały widok na całe miasto. Widać Nil, centrum Kairu z charakterystycznymi budowlami. Tuż za rzeką stoi budynek telewizji egipskiej z charakterystyczną wieżą, dalej piękne hotele, a w oddali na wzgórzu Cytadela, a za nią wzgórza Mokkatanu. Patrząc na wschód, w oddali dostrzegamy piramidy. Natomiast kierunek południowy to płynący Nil. Z lewej strony, czyli na zachodnim brzegu Nilu widać było najwyższe budynki w Kairze, 40 piętrowe wieżowce, w dzielnicy Maadi. Wszystkie widoki są lekko zamglone, horyzont przykrywa mgiełka. To pył z pustyni i smog unoszący się nad ogromną aglomeracją Kairu.

W pobliżu wieży widać boiska sportowe i różne kluby oraz dużo zieleni, o którą bez przerwy dbali specjalni pracownicy. Widać nawet trawniki, których utrzymanie w tym klimacie jest bardzo pracochłonne i kosztowne. Oglądaliśmy kiedyś, jak członkowie klubu sportowego, w białych strojach ćwiczyli karate. Z góry wyglądało to ciekawie, gdy kilkanaście osób wykonywało takie same ruchy.

Upały w Kairze znosiło się dużo gorzej niż poza miastem. Słońce bez przerwy ogrzewa mury domów, asfalt na drogach i wszystkie place kamienne i betonowe. Nagrzane obiekty jeszcze długo po zachodzie słońca oddawały swoje ciepło otoczeniu.

Wybrałem się z Basią na wieżę widokową i jak zwykle w pobliżu nie było wolnego miejsca do zaparkowania samochodu. Znalazłem je dopiero około czterysta metrów dalej. Idziemy ulicą, przy której rośnie dużo drzew. Wybieram miejsca zacienione. Wiem, że temperatura powietrza wynosi powyżej 40°C w cieniu. Basia zaczyna narzekać na gorąco. Jej twarz robi się czerwona. Niedobrze. Natychmiast zawracamy do samochodu. Tam daję jej chłodną wodę do picia i jedziemy do domu, gdzie panuje miły chłód, bo działa klimatyzacja. Podaję żonie dużo chłodnego napoju i czekamy na ochłodzenie organizmu. Do końca dnia rezygnujemy ze spaceru po mieście.

Codzienne życie w Kairze

W Kairze, jak już wspomniałem, miałem dużo czasu na poznanie miasta. Po pracy jeździliśmy z Irkiem w różne miejsca. Bardzo często chodziliśmy po ulicach pomiędzy Midan Talaat Harb a Midan Ataba i dalej aż do bazarów Khan El Khalili i meczetu Al Azhar. Słowo Midan oznacza plac.

Na placu Talaat Harb jest kawiarnia, założona wiele lat temu przez Włocha o nazwisku Grupii. Pewnie na początku XX wieku była cała sieć tych kawiarni. Zaczęliśmy ich poszukiwać. Udało nam się znaleźć trzy w Kairze i jedną w Aleksandrii.

Najczęściej bywałem w kawiarni przy placu Talaat Harb. Była zlokalizowana w narożnym budynku a zarazem mieściła się w centrum handlowym Kairu, skąd wszędzie było blisko. Kilkanaście minut spaceru i dochodziło sie do placu El Tahrir, gdzie stoi słynne muzeum, a w 2011r. Egipcjanie protestowali przeciwko Mubarakowi.

Kawiarnia miała urok starego lokalu, w którym bywali ludzie znani, przedstawiciele kultury i cudzoziemcy. Wszędzie widać było pozostałości dawnej starej świetności. Pozostały piękne stiuki na ścianach, część starych mebli oraz marmurowa posadzka.

W kawiarni nikt się nie śpieszył. Wielu gości przychodziło wypić kawę i poczytać gazetę, inni spotykali się, aby porozmawiać. Wielokrotnie z Irkiem wstępowaliśmy tam, aby po prostu posiedzieć.

Obsługa kawiarni, dostosowała się do całego nastroju. Wysoki, starszy, ciemnoskóry kelner nosił kawę z takim dostojeństwem i namaszczeniem, że zwracał zawsze naszą uwagę. Twierdziliśmy, że nawet bomba nie spowodowałaby jego szybszych ruchów.

Do tej kawiarni często chodziłem sam. Było to zawsze wtedy, gdy nie wiedziałem, co zrobić z nadmiarem wolnego czasu. Siedząc sam, miałem możliwość obserwacji gości kawiarnianych, ich zachowania oraz rozpoznawania stałych bywalców. Niektórzy ze stałych gości, wchodząc do kawiarni, uśmiechali się do mnie oraz kłaniali. Dla nich też chyba byłem takim stałym bywalcem.

Przypominały mi się czasy studiów w Krakowie, gdy ze Zbyszkiem Gawlasem i Olą Skibińską, późniejszą żoną Zbyszka, chodziliśmy do kawiarni „Noworola" w Rynku. Tam też znaliśmy stałych gości i oni rozpoznawali nas. Jedyna różnica to taka, że w Kairze wśród stałych bywalców było bardzo mało kobiet. A już na pewno kobiety nie przychodziły same bez męskiej opieki. Wyjątek stanowiły jedynie zachodnie turystki.

Drugim lokalem sieci Grupiego była kawiarnia położona około pół kilometra od placu Talaat Harb w kierunku placu Gumhurija. Z głośnej ulicy wchodziło się do niej przez małą furtkę w grubym murze. Za murem na niewielkim placu stały stoliki kawiarniane, które poustawiano pomiędzy rosnącymi tu akacjami, bo dawały dużo cienia. Dalej za placem znajdowała się główna kawiarnia, do której można było wejść z drugiej ulicy i tu z Irkiem siadaliśmy zawsze na dworze, ponieważ przyciągała nas tu niesamowita oaza zieleni i spokoju w tym rozgrzanym i bardzo hałaśliwym mieście. Tu w cieniu, przy lekkich podmuchach powietrza oraz w ciszy można było doskonale odpocząć.

Dodam jeszcze, że szczególnie cudne chwile spędzaliśmy, gdy zakwitały akacje. Nad głowami wisiał wtedy piękny, czerwony baldachim z kwiatów. Aż chciało się wówczas siedzieć bez słów i patrzeć na falujące na wietrze gałązki obsypane kwieciem.

Często wybieraliśmy się do kasyna położonego nad Nilem. Na wschodnim brzegu wyspy Gezira, w dzielnicy Zamalek zlokalizowano kasyna, jedno obok drugiego. Można było w nich zjeść coś dobrego i wypić piwo. Siedząc przy stoliku, pomiędzy drzewami, mieliśmy piękny widok na rzekę i centrum Kairu. Szczególnie urokliwie było wieczorem, po zapaleniu ogromnej liczby świateł.

Lubiłem też jeździć na wzgórza Mokkatanu. Tam na skarpie, od strony centrum Kairu, mieszczą się eleganckie restauracje. I kiedy się siedzi na tarasie, można obejrzeć piękną panoramę miasta. Na pierwszym planie widać obiekty wojskowe. Prawdopodobnie były to urządzenia do łączności i radary. Trochę dalej z góry widoczna jest Cytadela z meczetem Mohameda Ali, a z prawej strony jeszcze troszkę dalej kolejny meczet i uniwersytet islamski Al Azhar. Z lewej strony widać meczet Ibn Tuluna z charakterystycznym ślimakowatym minaretem.

Po obu stronach, u stóp wzniesienia, na którym stoi Cytadela, rozciąga się Miasto Zmarłych.

Wzgórza Mokkatanu są ciekawe z powodu charakterystycznego zachowania się przebywających tu ludzi. W restauracjach widziałem bawiącą się młodzież egipską. Niewiele różniło się to od tego, co widać w Polsce. Muzyka nowoczesna, rytmiczna. Tańczące pary. Na ulicach zaparkowane samochody z parami w środku. W innej dzielnicy miasta nie byłoby to do pomyślenia. Swoboda obyczajowa zdarzała się tylko tutaj.

Ale codzienne życie w Egipcie to nie tylko kawiarnie, puby i kasyna. To też zakupy żywności i innych przedmiotów potrzebnych do normalnego życia. To przyrządzanie posiłków, sprzątanie , pranie i prasowanie. Niektóre czynności można było zlecić.

W Kairze działają małe prasowalnie, gdzie za niewielkie pieniądze można zostawić do prasowania koszule i spodnie. Korzystałem z tego, ponieważ prasowanie zajmowało sporo czasu i po pracy nie zawsze miałem na to ochotę. Tym bardziej, że prasowacz przynosił pięknie wyprasowane ubranie do mieszkania. Wystarczyło tylko powiedzieć mu, w jakich godzinach będę w domu.

Przyrządzanie posiłków nie było trudne, szczególnie śniadania i kolacje nie nastręczały żadnych trudności. W pobliżu miejsca zamieszkania mogłem kupić wszystkie produkty. Działały tu duże sklepy, małe sklepiki i różnego rodzaju stragany z żywnością i owocami.

Trochę więcej wysiłku wymagało przyrządzenie obiadu. Chociaż przy odrobinie wprawy obiad przygotowywałem w pół godziny. Po powrocie z pracy, do garnka z wodą wsypywałem trochę mrożonych warzyw, wkładałem pierś z kurczaka, wsypywałem dwie łyżki ryżu. Jednocześnie w drugim garnuszku gotowałem przez trzy minuty ryż, po czym gasiłem gaz i zostawiałem go pod przykryciem.

Miałem wtedy czas na kąpiel i zmianę ubrania. Zupa była gotowa. Wyjmowałem z niej mięso i podsmażałem na oleju. Ryż też już był dobry. Wystarczyło tylko zrobić sałatkę z papryki, cebuli i pomidorów i można siadać do jedzenia.

W Kairze, z uwagi na ogromną liczbę samochodów, znalezienie miejsca do zaparkowania w centrum graniczyło z cudem. Na szczęście szybko przekonałem się, że istnieją dwa sposoby na zaparkowanie wozu. Do pierwszego przekonał mnie Janusz Szcześniak, zostawiając samochód jednemu z młodych chłopców, oferujących zaparkowanie go.

Korzystałem wielokrotnie z tego sposobu parkowania. Gdy po raz drugi wolno jechałem ulicą, szukając wolnego miejsca, z boku wybiegał młody chłopak, pytając: mister parking? Zatrzymywałem się. Chłopak pytał, po ilu godzinach chcę odebrać samochód. Wsiadał za kierownicę i odjeżdżał. O umówionej godzinie przychodziłem w miejsce, gdzie oddałem pojazd. Młody człowiek z daleka wołał, że to tu i prosił, aby poczekać jedną minutę. Za chwilę podjeżdżał moim autem. Samochód był wyczyszczony i lśniący. Płaciłem za parkowanie umówioną kwotę i najczęściej dodawałem kilka funtów egipskich za umycie oraz wyczyszczenie. Nigdy nic mi z samochodu nie zginęło. Młodzi chłopcy pojazdy parkowali na zapleczu budynków, tam, gdzie nikt inny nie mógł wjechać.

Na ulicy Talaat Harb był nieduży parking strzeżony. To parking zawsze zajęty przez pracowników sądu i centrum handlowego. Starałem się zawsze wjechać w bramę parkingu. Parkingowy krzyczał do mnie, że nie ma wolnych miejsc. Początkowo pokazywałem, że tylko wjadę, aby wykręcić. Po wjechaniu na plac, zostawiałem kluczyki parkingowemu, aby mógł przestawiać samochód dotąd, aż znajdzie się wolne miejsce. Później auto zostawiałem w bramie. Parkingowy za każdym razem odgrywał swoją rolę lamentującego i niezadowolonego z mojego zachowania, a ja nic sobie z tego nie robiąc, odchodziłem od samochodu. Po moim powrocie po odbiór auta, zachowanie parkingowego było zawsze bardzo przyjazne. Mój samochód po kilku przesunięciach znalazł swoje miejsce. Oczywiście za kłopot, jaki sprawiałem, starałem mu się zawsze wynagrodzić. On wiedział o tym i oczekiwał mojej wdzięczności.

Gdy pewnego dnia nie zaparkowałem u tego samego parkingowego, a on zauważył mnie przechodzącego ulicą, przybiegł, pytając, gdzie zostawiłem pojazd. Miał pretensje, że nie na jego parkingu i ominął go dobry zarobek. Więcej go nie omijałem.

Pamiętam, jak byłem z Basią na zakupach i wszystko co kupiliśmy mieliśmy w samochodzie. Dojeżdżając do parkingu poprosiłem ją, aby po zatrzymaniu się samochodu szybko wyszła i poczekała na mnie po drugiej stronie ulicy. Oczywiście zgodnie z tradycją parkingowy lamentował, ja rzuciłem mu kluczyki od samochodu i poszliśmy. Basia martwiła się o zakupy. Tłumaczyłem jej, że jesteśmy w Egipcie i na pewno nic nam z samochodu nie zginie. Miałem rację. Może kiedyś będzie tak w Polsce?

W wielu przypadkach życie w Kairze było łatwiejsze niż poza nim. W odległości około pięćdziesięciu metrów od mojej kamienicy mieściła się stacja benzynowa, w której był też niewielki warsztat mechaniczny i myjnia. Najczęściej zlecałem kompleksową obsługę mojego samochodu. Zazwyczaj prosiłem o sprawdzenie

olejów i ewentualne uzupełnienie ich, sprawdzenie hamulców, umycie samochodu i zatankowanie. Auto zostawiałem wieczorem, umawiając się, że odbiorę je rano. Zgodnie z moim życzeniem, samochód rano czekał gotowy do odbioru. Przygotowana też była faktura za usługę. Płacąc, zawsze zostawiałem bakszysz i odjeżdżałem czystym, pachnącym pojazdem. Nigdy nie zdarzyło się, aby nie zrobiono tego, o co prosiłem. Mało tego, zawsze informowano mnie o wszystkich zauważonych usterkach i konieczności naprawy. Pewnego dnia, gdy mechanicy zauważyli większą usterkę, potrafili dowiedzieć się, gdzie mieszkam i przyszli po mnie, aby mi to pokazać i ustalić dalsze postępowanie.

Najgorsze do przeżycia były dni, w których cały czas byłem sam. Najczęściej zdarzało się to wtedy, gdy Irek i Jurek przebywali poza Kairem. Moi współpracownicy poruszali się swoimi ścieżkami. Nie pasowałem do nich.

Dzień w samotności ciągnął się bardzo długo. Najbardziej przeszkadzało to, że nie miałem z kim porozmawiać. Odzywałem się tylko tyle, aby zamówić coś do zjedzenia lub picia, ewentualnie gdy coś kupowałem.

Spacer po ulubionych ulicach, kawa u Grupiego, obiad w pizzerii nie wypełniły całego czasu. Czasami jechałem pod piramidy popatrzeć na turystów. Nuda. Ani jednego słowa po polsku przez cały dzień. Telewizja też w języku arabskim. Oglądałem różne filmy, ale ile można. Chociaż czasami zdarzały się interesujące występy. Pamiętam koncert znanej piosenkarki egipskiej, która w czasie godzinnego programu, pokazała się w co najmniej piętnastu sukniach. Każdą piosenkę śpiewała i tańczyła w innej, bardzo mocno ozdobionej kreacji. Ezat mówił o niej, że występuje już wiele lat, dając do zrozumienia, że nie jest już młoda.

Pisałem też listy, ale nie śmiałem w nich narzekać na to, że jest mi tu źle, że tęsknota wywołuje stres. Przecież sam chciałem tu przyjechać.

Chrzest w Kairze

Czasami codzienność przerywały nadzwyczajne wydarzenia. Niektóre były tak bardzo przyjemne, że pozostały w pamięci na wiele lat.

Otóż coraz częściej mówiło się o zakończeniu prac i zwinięciu przedstawicielstwa Polimexu w Egipcie.

Janusz, ostatni szef, często wyjeżdżał do Warszawy. Prosił mnie zawsze o zastępowanie go, ponieważ nie było innej osoby, która mogłaby w razie czego podjąć decyzję. Sam natomiast szykował się do powrotu do Polski.

Przed wyjazdem z Egiptu razem z żoną Renatą postanowili pozałatwiać różne sprawy. Jedną z głównych okazał się chrzest ich córki Magdy. Dziewczynka miała pięć lat. Chodziła do przedszkola razem z dziećmi obcokrajowców. W ten sposób bardzo szybko stała się wielojęzyczna.

Janusz pewnego dnia zaprosił mnie na obiad i w trakcie rozmowy zapytał, czy nie zgodziłbym się być zastępczym ojcem chrzestnym jego córki. Postanowili razem z żoną ochrzcić swoje dziecko w Kairze. Rozmawiali już z polskimi księżmi, którzy gościnnie pełnili posługę kapłańską przy kościele chrześcijańskim na Zamalku. W tym czasie w Kairze przebywali dwaj młodzi księża z Polski. Kapłani ci byli bardzo sympatyczni.

Oczywiście wyraziłem zgodę, tym bardziej, że znałem Magdę moją przyszłą chrześnicę. Janusz pozałatwiał wszystkie formalności, takie jak zgodę kościoła w Polsce na zastępstwo.

Zbliża się dzień uroczystości. Irek wieczorem przyjeżdża do mnie z prośbą, aby przystąpić w czasie mszy do komunii. Tłumaczy mi, że rodzice dziecka są niewierzącymi. Nasi księża mówią, że byłoby bardzo niezręcznie gdyby żadna z głównych osób biorących udział w takiej uroczystości nie przyjęła Ciała Bożego.

Godzinę przed mszą zjawiam się w kościele. Nasi księża korzystają z małej salki przy świątyni. Pogoda jak zwykle piękna. Jeden z księży zaprasza mnie do salki. Siadamy na krzesełkach w pustej sali, naprzeciw siebie. Spowiedź przypomina rozmowę na temat religii i wiary. Po spowiedzi idziemy wszyscy do kościoła. Jest on piękny. Proboszczem w tym kościele był ksiądz francuski, który celebrował mszę i udzielał chrztu. Nasi księża pełnili funkcję koncelebrantów.

Byłem bardzo przejęty swoją rolą, więc niewiele pamiętam z uroczystości. Magda sama odpowiadała księdzu na pytania w języku angielskim, czy chce przez sakrament chrztu przystąpić do Kościoła Katolickiego. Jedyne, co wtedy zapamiętałem, to niczym nie zakłócony przepiękny śpiew francuskiej zakonnicy. Kościół był prawie pusty, więc jej głos rozbrzmiewał jak w sali koncertowej.

Po uroczystości ksiądz proboszcz czekał przed wejściem, aby z każdym z obecnych w kościele osobiście się pożegnać.

Rozdział IX

WRACAMY

Czas pożegnań

Pracujemy cały czas w pobliżu Kairu na stacjach położonych na południe od miasta. Dojeżdżamy do stu kilometrów w jedną stronę. Bardzo dużo pracujemy w nocy. Najczęściej wyjeżdżamy z domu około dwudziestej drugiej wieczorem. Przejazd przez cały Kair jest o tej porze znośny. Chociaż panuje duży ruch, nie ma korków. Dojeżdżamy do rogatek miasta. Znajduje tu się punkt kontrolny policji. Wszystkie samochody muszą się zatrzymać. Policjant podchodzi do auta, patrzy kto jedzie, czasami pyta dokąd i albo przepuszcza, albo trzeba wysiadać. Nas po sprawdzeniu, kto jedzie, przepuszczano bez problemów. Chyba dwa razy Ezat musiał trochę dłużej tłumaczyć, gdzie pracujemy i dlaczego w nocy. Oczekując w kolejce do przejazdu, miałem możność obejrzenia kontroli pojazdów Egipcjan. Z samochodów wysiadali wszyscy, nawet z mikrobusów przewożących pasażerów do Kairu. Policjanci zaglądali do wnętrza samochodu, sprawdzali, co w bagażach. Czasami traktowali kontrolowanych brutalnie, szczególnie mężczyzn noszących brody. Sprawdzali, czy pod galabijami nie mają broni. Widziałem kiedyś, gdy jeden z pasażerów nie chciał poddać się kontroli. Reakcja była natychmiastowa. Policjant stawiającego opór uderzył pięścią w twarz tak mocno, że ten przewrócił się. Gdy podniósł się, widać było, że zrezygnował z dalszego oporu, tym bardziej, że inny z policjantów natychmiast przygotował broń do strzału.

Nas szybko przepuszczono przez punkt kontrolny. Chodziło im o to, abyśmy dalej nie oglądali tego incydentu. To była ich wewnętrzna sprawa, nie dla oczu obcokrajowców.

Pytałem Ezata czemu służą te kontrole. Przyczyna była prosta. W Egipcie cały czas obowiązywał stan wyjątkowy. Rząd zwalczał bojowników islamskich. Ponieważ sympatycy islamistów często nosili brody, każdy mężczyzna z brodą był podejrzany. Duże ośrodki islamistów znajdowały się w miastach położonych na południe od Kairu, więc wszystkich wjeżdżających po zmroku kontrolowano. Chodziło o wyłapanie ewentualnych bojówek, które mogłyby przedostać się do stolicy.

Po kilkunastu dniach z daleka byliśmy rozpoznawani i praktycznie nie musieliśmy stać w kolejce. Zawsze któryś z policjantów zauważył nas i po sprawdzeniu, że jedziemy w tym samym składzie, nakazywał jechać dalej.

Gdy ruch był mały, niektórzy z pilnujących zatrzymywali nas, aby porozmawiać z obcokrajowcami. Wiedzieli już, że znamy trochę język arabski i podczas rozmowy bardzo cieszyli się z naszych błędów językowych.

Przy porannym powrocie, na ogół już było widno, nigdy nie byliśmy zatrzymani do kontroli.

W Polimexie pracował już tylko Janusz, pozostali to ludzie miejscowi. – Ahmed i Mohamed, który pełnił funkcję portiera i pomocnika do wszystkiego.

Rozliczono już wszystkie kontrakty, oprócz mojego. Raz na kwartał przyjeżdża z kraju księgowa, która moje miesięczne zestawienia sprawdza i wpisuje do księgi oraz przygotowuje do kontroli przez firmę egipską. A ta z kolei po wykonaniu swej pracy, przygotowuje drugi komplet dokumentów w języku arabskim.

Kończymy pracę

Zapada decyzja o sprzedaży wszystkiego, co tylko da się sprzedać. Ahmed z Januszem zajmują się wszystkim. Podbijarkę kupuje za ponad sto tysięcy dolarów współpracująca z nami firma Egerco. Jedyny problem wystąpił ze sprzedażą trzech samochodów, które miały warunkową odprawę celną i musiały być wywiezione z Egiptu. Inaczej należałoby zapłacić cło, które już byłoby wyższe niż sama wartość samochodów.

Namawiam Janusza na wywiezienie aut do Polski. Oczywiście proponuję siebie jako kierowcę jednego z nich. Istnieje jeszcze inny sposób na wywiezienie samochodów. Zleca się to firmie egipskiej, która zajmuje się transportem i dalszym ich zagospodarowaniem. Za usługę jednak trzeba sporo zapłacić. Podejrzewamy, że zagospodarowanie samochodów nie jest zgodne z prawem. Po ogołoceniu pojazdu ze wszystkiego, co przedstawia wartość, prawdopodobnie wyrzuca się go do morza.

Janusz jedzie do Warszawy, tym razem swoim służbowym samochodem, który pozostawia w Polsce. Po powrocie do Kairu i po ponownym stwierdzeniu braku możliwości pozostawienia samochodów w Egipcie, zapada decyzja o ich wywiezieniu. Przygotowujemy wszystko do odjazdu.

Dwaj moi współpracownicy nie chcą wracać do Polski, zaczynają poszukiwać dla siebie pracy. Oczywiście chcą wykonywać pracę głównego operatora podbijarki na warunkach przystępnych dla obcokrajowca. Dowiadują się od Ahmeda o nowej firmie kolejowej, która chce ich zatrudnić. Ahmed umawia ich na rozmowę z szefem firmy. Nie może wziąć w niej udziału, ponieważ musiał wyjechać razem z Januszem do Aleksandrii. Na spotkanie idę razem z nimi. Omawiamy warunki pracy. Wszystko jest w porządku, praca ma być taka, jakiej oczekują. Pozostaje jeszcze do omówienia wynagrodzenie za pracę. Biznesmen

egipski proponuje warunki gorsze niż oczekują. Po długiej dyskusji obie strony ustępują i podpisują umowę. Zarobki są niższe niż Irek miał w Egerco, no ale to był ich wybór. Jednak pensja, w porównaniu z zarobkami egipskich pracowników, była bardzo dobra, bo stanowiła dochód co najmniej dziesięć razy większy niż wynosiła pensja naczelnika stacji.

Dwa dni później pracownicy ci pożegnali się ze mną i zaczęli nową pracę i właściwie nowy etap życia.

Dowiedziałem się później od Irka i Ahmeda, że obaj ożenili się w Egipcie i zostali na stałe. Wiesiek ożenił się z muzułmanką, córką naczelnika stacji kolejowej w Tancie, a Krzysiek z Marokanką. Wiesiek, aby mógł wziąć ślub z muzułmanką, przeszedł na islam.

W Egipcie muzułmanka nie mogła wyjść za mąż za mężczyznę innej wiary. Natomiast muzułmanin mógł mieć żonę nie muzułmankę. Dzieci zrodzone z takich związków zawsze były muzułmanami. Takie jest ich religijne prawo.

Niemiec Filip, o którym wspomniałem wcześniej, rozwiódł się z żoną Niemką i ożenił z muzułmanką. Przyjął nowe imię Ali. Gdy witał się ze mną, nie mówił jak dawniej *good morning* lub *sabahelhir*, tylko pozdrowieniem religijnym *Salem Alejkum*. Nie reagował też na swoje wcześniejsze imię Filip. Nawet Egipcjanie śmiali się z jego zachowania.

Powrót do domu

Zbliża się nieunikniony koniec kontraktu. Wszystko sprzedane. Rozliczenia wykonane. Pierwszy wylatuje Janusz z żoną i córeczką.

Z kraju przyleciał kierowca, który ma prowadzić mikrobus. Ja będę jechał Toyotą Hiluxem. W ostatnim roku przejechałem tym autem ponad sto tysięcy kilometrów. Był to bardzo dobry samochód.

Z Aleksandrii mamy płynąć promem do Wenecji i dalej już na kołach do Polski. Wszystko opłacone, wynajęty jest także agent, który ma nam pomóc w odprawie celnej. Samochód sprawdzony i przygotowany do długiej jazdy. Kierowca z Warszawy przywiózł numery próbne dla naszych samochodów, ponieważ egipskie numery rejestracyjne zostaną nam odebrane przy wyjeździe.

Jest czerwiec 1992 roku. Upały w Egipcie na pożegnanie są bardzo dokuczliwe. Odwiedzam moje ulubione miejsca. Wybieram się na kawę pod piramidy. Siadam przy stoliku, skąd widać sfinksa i piramidę Chefrena. Zastanawiam się, czy wrócę tu jeszcze kiedyś.

Bardzo chcę już stąd wyjechać, ale trochę jest żal.

Tu, w Egipcie, spędziłem sporą część mojego dorosłego życia. W Egipcie, gdzie nie zawsze wszystko mi się podobało, gdzie bałagan i brud powodował duży dyskomfort, gdzie upały czasami były nie do zniesienia, gdzie trzeba było kilka razy dziennie przebierać się z powodu kurzu i potu.

Ale Egipt to również miejsce, gdzie nie spotkała mnie żadna przykrość ze strony miejscowej ludności, gdzie każdy tubylec widząc, że mam jakikolwiek problem, chciał mi pomóc go rozwiązać, gdzie nikt nigdy nie odmówił mi pomocy i gdzie obcokrajowiec wzbudzał duże zainteresowanie, szczególnie poza miejscami turystycznymi. Poznałem Egipt ludzi życzliwych i bezinteresownych, chociaż ich zainteresowanie czasami było uciążliwe.

To kraj ludzi, którzy nigdy się nie śpieszą, gdzie słowo *bukra* – jutro, oznacza dzień następny lub bliżej nieokreślony termin. Europejczycy śmiali się, że w Egipcie rządzi IBM (aj, bi, em). Skrót ten oznaczał słowa arabskie: I – insza Allach (jak Allach pozwoli), B – bukra (jutro), M – malesz (drobiazg, nic się nie stało).

Sporo jest prawdy w dowcipie o urzędniku egipskim, który zdenerwowany tłumaczył klientowi urzędu: przecież od kilku dni mówię ci przyjdź jutro, a ty codziennie przychodzisz dziś. Przyjdź jutro!

Egipt to także miejsce, gdzie wszyscy ludzie, poza miastami, przy spotkaniu pozdrawiają się. Mało tego, jeśli napotkana grupa jadła posiłek, przechodzącego natychmiast zapraszano do stołu i na poczęstunek.

To kraj, gdzie nie można było nikomu odmówić wody. Każdy z przechodniów, widząc pijącego wodę, mógł poprosić o poczęstowanie go. Jeśli miało się wodę, nie można było jej nie podać proszącemu. Wielokrotnie spotkałem się z tym, pracując przy remoncie metra kairskiego. Ja nazywałem to prawem pustyni.

W Egipcie gęstość zaludnienia jest tak duża, że nigdy w dolinie i delcie Nilu nie było się samemu, zawsze kogoś było widać w pobliżu. Twierdziłem, że w Egipcie nie można się ukryć, oczywiście poza pustynią.

To państwo, które warto odwiedzić, bo jest ogromną atrakcją turystyczną. *Mohandys* (inżynier) Said przytaczał egipskie powiedzenie, że gdy ktoś raz napije się wody z Nilu, ten na pewno nad Nil powróci.

Widziałem Egipt ogromnych kontrastów i ogromnych różnic. Egipt pięknych zabytków, eleganckich i luksusowych dzielnic oraz jednocześnie dzielnic ubogich i brudnych, lepianek z mułu nad kanałami i bud na wysypiskach śmieci. A także Egipt, gdzie kilka milionów ludzi mieszka na starych cmentarzach.

Idę na ostatnią kawę z Ahmedem do Grupiego na placu Talat Harb. Umawiamy się następnego dnia na wyjazd do Aleksandrii. Wszystko gotowe. Wystarczy tylko znieść do samochodu pozostałą część bagażu.

Żegnam się z dyrektorem Zakariją z Egerco. Namawia mnie do powrotu do pracy, po urlopie w Polsce. Mówi, że będzie na mnie czekał. Przyjedź z całą rodziną.

Mamy bardzo dużo linii kolejowych do remontu. Dziękuję mu bardzo, ale zdecydowany jestem już więcej nie wracać do Egiptu, chyba że jako turysta.

Wcześniej pożegnałem się z Ezatem i jego synami. Nie mają czasu przyjść ostatniego dnia, ponieważ muszą już pracować w nowym miejscu.

Radca handlowy z polskiej ambasady prosi mnie, aby zabrać do kraju mosiężne ozdobne naczynia. Są duże i ciężkie. Umawiamy się, że zawiozę je po drodze do Katowic, do mieszkania jego mamy.

Rano jedziemy do Aleksandrii. Dojeżdżamy do portu, gdzie czeka już opiekun, którego zadaniem ma być pilotowanie nas do promu. Żegnam się z Ahmedem. Razem z drugim kierowcą ustawiamy się w długiej kolejce. Dobrze, że przyjechaliśmy wcześnie. Za nami ustawia się długi rząd samochodów. Wreszcie powoli zaczynamy się posuwać w stronę promu.

Rozpoczęły się kontrole różnych grup celnych i wojskowych. Oddajemy egipskie numery rejestracyjne. Znika nasz opiekun nie wiadomo gdzie i kiedy. Zauważam, że część samochodów podjeżdża obok kolejki. Przy każdym z nich znajduje się pracownik porządkowy, który pilotuje poszczególne auta. Natomiast nasza odprawa zaczyna się przeciągać.

Postanawiam sam zająć się przyśpieszeniem odprawy, gdyż zaczynam obawiać się, że nie zdążymy na czas znaleźć się na pokładzie promu.

Pytam jednego z pomocników celnych, gdzie jest ich szef. Wręczam mu bakszysz, a on już prowadzi mnie do szefa. Ten informuje mnie, że muszę jeszcze dokonać jakiejś opłaty w okienku, które znajduje się w miejscu, gdzie wjeżdżaliśmy do portu. Podejrzewam, że ta opłata wymyślona jest tylko po to, aby zmusić mnie do wręczenia bakszyszu. Wysyłanie mnie z powrotem na koniec kolejki nie może oznaczać nic innego tylko : daj bakszysz. Pytam, czy nie wyręczyłby mnie, wpłacając sam pieniądze później, a ja przekażę mu je natychmiast. Oczywiście podoba mu się mój pomysł i po odebraniu pieniędzy, przywołuje swojego podwładnego, aby doprowadził nasze samochody do promu. Szef sugeruje, aby temu pracownikami wręczyć napiwek, czyli bakszysz.

Po kilkunastu minutach ustawiamy samochody na pokładzie promu. Zaciągamy hamulce. Po krótkim czasie znajdujemy swoją kajutę, w której instalujemy się. Idę zwiedzić statek i popatrzeć na manewry związane z wypłynięciem. Statek rusza, a więc żegnaj Egipcie!

Oglądam wszystko z dużym zainteresowaniem.

Szybko się ściemnia. Wypływamy na pełne morze. Właścicielem statku są linie włoskie. Statek jest bardzo duży, ma kilka pokładów. Na najwyższym znajduje się basen, szkoda tylko, że nieczynny. Chociaż pewnie chętnych do kąpieli nie byłoby, ponieważ cały czas wiał mocny i zimny wiatr. Nie wiem, czy ten wiatr nie wynikał tylko z prędkości statku. Widok z pokładu na wszystkie strony jest identyczny. Dookoła morze. Nic tylko falująca woda. Morze ma kolor ciemnoniebieski.

Na posiłki schodzimy do dużej restauracji. Obowiązuje samoobsługa. Do głównych posiłków dostajemy po małej buteleczce wina.

Obserwuję ludzi i ich zachowanie. A jest co obserwować. Na statku można zobaczyć wszystkie kolory skóry. Ponieważ mój współtowarzysz podróży woli siedzieć w kabinie, ewentualnie na górnym pokładzie, zmuszony zostałem do znalezienia sobie jakiegoś towarzystwa. Znajduję w niedużej sali klubowej, gdzie można grać w karty lub gry planszowe i wypić drinka. Alkohol można kupić w pobliskim barku. Podróżni, do których się przyłączyłem, pochodzili z Egiptu, Belgii, Jugosławii i Niemiec. Rozmawialiśmy w językach angielskim, arabskim i serbskim. Z Belgami i Niemcami po angielsku.

Egipcjanie wracali z urlopów spędzonych w Egipcie. Okazało się, że mieszkają i pracują w Belgii. Aby dostać pozwolenie na pracę w Belgii, żenią się ze starszymi, dobrze sytuowanymi kobietami i w ten sposób uzyskują prawo do legalnej pracy.

Pytałem jednego z nich – gdzie byłeś w rodzinnym kraju?

– Jak to gdzie? W domu z żoną i dziećmi.

– A gdzie jest twoja żona? Przecież jedziesz sam.

– Ach , żona egipska została w domu w Damanhur, a druga, nowa żona jest w Belgii. Ja teraz jadę sam. Z Belgii przywiozłem żonie i dzieciom dużo prezentów, no i co najważniejsze - pieniądze na utrzymanie domu. Obie żony są bardzo zadowolone. Ja jestem prawdziwym mężczyzną – stwierdził chełpliwie.

Mówił dalej, że planuje popracować w Belgii kilka lat i wrócić do Egiptu. Na moje wątpliwości, co do zgodnego z prawem takiego postępowania, odpowiedział mi, że prawo egipskie pozwala mieć cztery żony.

Inną barwną postacią na statku była starsza, malutka i bardzo szczupła kobieta. Ubrana była w długie, trochę cygańskie suknie. Mówiła wszystkimi ważniejszymi językami europejskimi. Jak dowiedziałem się, była pasażerem na gapę. Mówiono, że od kilkunastu lat pływa „na gapę" na różnych statkach po Morzu Śródziemnym. Po przypłynięciu statku do portu znika z pola widzenia i odnajduje się po ponownym wypłynięciu w morze.

Gapowicz na pełnym morzu uznawany był za pasażera legalnego i przysługiwały mu wszelkie prawa. Pani ta bardzo szybko stała się ulubienicą podróżnych. Ponieważ bardzo lubiła wino, więc goście oddawali jej swoje. Raz stała przede mną w kolejce po obiad. Widząc, jak spogląda na buteleczki z winem, zapytałem ją, jakie wino lubi. Pokazała mi swoją buteleczkę. Wziąłem taką samą, a po wybraniu potraw zapytałem, czy nie obrazi się, gdy ją poczęstuję moim. Uśmiechnęła się i natychmiast schowała alkohol w torebce.

To długie pływanie na różnych statkach i chowanie się w portach nie odbywało się pewnie bez wiedzy i pomocy załogi, a przynajmniej jej części. Bardzo często taki pasażer na gapę uważany był przez załogę za maskotkę na statku.

Drugiego dnia załoga ogłasza, że wieczorem odbędzie się bal kapitański. Przy wejściu do restauracji obsługa częstuje gości kieliszkiem szampana. Wszyscy stoją. Rozlega się muzyka. Do sali wkracza w białym galowym mundurze kapitan na czele swoich oficerów. Wszyscy w mundurach. Kapitan i oficerowie zatrzymują się. Kelnerzy natychmiast częstują ich szampanem. Kapitan wita gości, przedstawia swoich oficerów i życzy przyjemnej podróży. Następnie wznosi toast. Pasażerowie zajmują miejsca przy stolikach. Zaczyna się uroczysta kolacja.

Rano dopływamy do Krety. Prom wpływa do portu w Iraklionie. Kapitan ogłasza, że mamy sześć godzin na zwiedzenie miasta, a z portu do centrum jest bardzo blisko. Wybieramy się piechotą. Miasto bardzo ładne i czyste. Przechadzamy się po starówce. Zatrzymuję się w maleńkiej kawiarence na filiżankę kawy. Po chwili dosiadają się dwaj Niemcy, których poznałem w kolejce na prom. Czas w Iraklionie mija bardzo szybko. Wracamy na statek.

Następnego dnia jesteśmy w Pireusie. Na zwiedzanie mamy osiem godzin. Przez megafon załoga ogłasza, że są zapisy na wycieczkę autokarową do Aten. Zapisuję się. Ponieważ w większości zgłosili się Niemcy, jedzie tylko jeden autokar z przewodnikiem mówiącym po niemiecku. Zajmuję miejsce obok poznanego już Niemca. On po angielsku tłumaczy mi to, co opowiada przewodnik.

Ateny zwiedzamy w rekordowym tempie. Jedziemy w najważniejsze miejsca. Oczywiście zwiedzamy też Akropol. Nie będę opisywał Aten, ale ponieważ była to moja pierwsza wizyta w tym mieście, zachwycony byłem widokiem, jaki rozciągał się ze wzgórza Akropol.

Z Pireusu płyniemy już do Wenecji. Trasa prowadzi przez Kanał Koryncki. Zbliżamy się do kanału. Stoję, jak wiele innych osób, na górnym pokładzie. Obserwuję, jak prom wpływa pomiędzy pionowe ściany kanału. Wysokie ściany spięte są u góry trzema mostami. Na jednym z nich stoi dużo ludzi z aparatami fotograficznymi. Statek powoli przepływa pomiędzy ścianami. Z góry wydaje się, że ledwo mieścimy się pomiędzy nimi. Zbliżamy się do mostu, z którego turyści robią nam zdjęcia, a my z dołu fotografujemy stojących na moście. Część naszych gości krzyczy do tych na górze: bakszysz, nawiązując do sytuacji w Egipcie, gdzie proszono o bakszysz nawet za zrobienie zdjęcia.

Za kanałem wpływamy na wody Morza Jońskiego. Zaczyna się ściemniać. Noc mija szybko. Jak tylko się rozwidnia, wychodzę na górny pokład. Wokół wiele wysepek i brzegi lądu. Jesteśmy już na Adriatyku. Rano dopływamy do portu w Wenecji. Schodzimy do samochodu. Wyjeżdżamy na parking. Zaczyna się odprawa. Okazuje się, że musimy mieć dokumenty samochodowe poświadczone przez instytucję podobną do naszego Związku Motorowego.

Janusz przed wyjazdem podpowiadał, jak należy załatwić te dokumenty. Jest sobota, godzina dwunasta. Dowiaduję się od obsługi portu, że instytucja ta czynna jest do godziny czternastej. Za dwie godziny zamkną biuro i trzeba będzie czekać do poniedziałku. Postanawiam jechać do tego biura, które znajduje się na placu Świętego Marka. Kierowca towarzyszący mi zostaje przy samochodach na

parkingu. Idę szybko na przystanek tramwajów wodnych. Płynę Grande Kanale do placu Świętego Marka. Uprzejmi Włosi informują mnie, gdzie mam wysiąść.

Odnajduję biuro. Wchodzę i podaję papiery. Jest dwadzieścia minut do zamknięcia. Bardzo grzecznie proszę o załatwienie mojej sprawy, ponieważ inaczej będę musiał czekać na parkingu w porcie aż do poniedziałku. Pani, która początkowo nastroszyła się, mówiąc, że nie zdąży, uśmiecha się i bardzo szybko, bez zbędnych ceregieli pieczętuje moje dokumenty, pobiera opłatę i gotowe. Zostało jeszcze siedem minut do zamknięcia biura. Dziękuję urzędniczce najuprzejmiej, jak potrafię, życzę jej miłego odpoczynku i wychodzę.

Rozglądam się za kawiarnią. Jest. Zamawiam kawę z rogalem i wreszcie spokojnie odpoczywam. Już wiem, że dalsza podróż minie bez problemów.

Wracam tramwajem wodnym do portu. Stamtąd po okazaniu dokumentów wyjeżdżamy. Kierujemy się w stronę Austrii, jedziemy autostradą w stronę Wiednia. Wieczorem na parkingu zatrzymujemy się, aby odpocząć. W motelu nie ma wolnych miejsc. Zmęczenie daje się we znaki. Minęła już jedenasta wieczorem. Jest ciepło. Decydujemy się spać w samochodach. Wcześnie rano na parkingu zaczyna się ruch. Wszyscy, którzy zatrzymali się na tym parkingu, zaczynają szykować się do dalszej jazdy. Wstaję. Biorę prysznic i idę coś zjeść. Kierowca mikrobusa też już gotowy. Wyruszamy w trasę. Po kilku godzinach dojeżdżamy do granicy pomiędzy Austrią i Czechosłowacją. Zaczyna się kontrola dokumentów i sprawdzanie, co wieziemy. Celnik ogląda samochody i wreszcie szczęśliwy znalazł coś, do czego mógł się doczepić. Nie mamy na samochodach znaczków z napisem PL. Uśmiechnięty informuje o tym, że ukarał nas mandatem. Nie pamiętam, ile wynosił mandat, ale była to jak na ówczesne warunki w Polsce dosyć znaczna kwota. Tłumaczę mu, że opuszczamy już Austrię, więc nie będzie dla jego kraju żadnego problemu. Dalej tłumaczę, że jedziemy z Egiptu i nie mogliśmy kupić takiego znaczka. Nic nie pomaga. Nakazuje nam zjechać na bok i czeka na zapłacenie mandatu. Nie dyskutuję z nim dalej.

– Zgoda, zapłacę za obydwa mandaty, ale musisz mi dać fakturę. Bez pokwitowania nie będę płacił. Celnik zdenerwowany poszedł do biura. Po dziesięciu minutach prowadzi mnie do kasy, gdzie dostaję pokwitowanie za wpłacone pieniądze i sam mandat, w którym wypisano, za co zostaliśmy ukarani. Jestem przekonany, że celnik nie był uczciwym człowiekiem.

Jedziemy dalej. Granicę polską mijamy bez najmniejszych problemów. Rozdzielamy się. Mój towarzysz podróży jedzie do Warszawy, a ja do Katowic. Tam zostawiam mosiężne naczynia u mamy radcy. Pani jest bardzo miła. Proponuje kawę, którą z przyjemnością wypijam. Po krótkiej rozmowie dziękuję za przyjęcie i ruszam w drogę.

Wieczorem jestem w domu w Kielcach. Po kolacji długie opowiadanie o podróży i ostatnich dniach w Egipcie. Wszyscy cieszą się z mojego powrotu. Obiecuję sobie, że już więcej nigdzie nie pojadę do pracy poza granice kraju.

******

Po jakimś czasie robię podsumowanie mojego pobytu w Egipcie. Do plusów zaliczam to, że dość dobrze poznałem ten kraj i ludzi, z którymi współpracowałem, zwyczaje egipskie oraz obrzędy religijne. Poznałem sposoby i tajemnice odżywiania się w gorącym klimacie. Poznałem wiele nowych potraw, o jakich wcześniej nie słyszałem. Dodatkowo miałem możność obcowania z najstarszą z kultur na świecie. Te wspaniałe świątynie, posągi i malowidła mogą przyprawić o zawrót głowy. Miałem szczęście i możliwość obejrzenia większości zabytków z czasów faraonów.

Poza tym poznałem pustynię, góry na Synaju, no i morza oblewające Egipt. Dużym plusem było też to, że umożliwiłem żonie i córce poznanie tego egzotycznego kraju.

Do minusów zaliczam zbyt długą rozłąkę z bliskimi. Po powrocie musiałem od nowa przyzwyczaić się do tego, że mieszkam i żyję z rodziną, a nie sam wśród obcych.

Chcę jeszcze raz podkreślić, że czasy, które opisuję, bardzo różniły się od obecnych. Egipt wówczas nie znajdował się jeszcze w czołówce krajów, do których rodacy najczęściej wyjeżdżają na wakacje.

Spróbowałem pokazać prawdziwy Egipt – kraj zwykłych ludzi z ich kłopotami i ciągłą walką o przetrwanie i rozwój, a nie Egipt widziany z perspektywy turysty. Przedstawiłem mądrych i życzliwych ludzi, jacy żyją na tej egzotycznej, spalonej słońcem ziemi.

Chciałem pokazać też pracę i życie Polaków oddelegowanych do Egiptu. Ich zmagania z trudną pracą, inną kulturą i sposobem życia, z klimatem, stresem, nostalgią, jaka każdego – bez wyjątku – ogarniała. Różne były tylko sposoby okazywania tęsknoty za bliskimi i odmienne sposoby ukrywania jej.

Myślę, że chociaż w maleńkiej części udało mi się to osiągnąć.

Mam nadzieję, że moje wspomnienia nikogo nie obrażają i nie naruszają niczyjego dobrego imienia. Wszystkich kolegów z kontraktu, o których nie wspomniałem, proszę o wybaczenie, ale nie jestem pisarzem i nie było moim zamiarem napisanie ścisłej relacji z przebiegu całego kontraktu. Chciałem pokazać w skrócie to, co najbardziej utkwiło mi w pamięci i co najmilej wspominam. Nie wiem, czy mi się to udało. Pozostawiam to ocenie czytelników.

SPIS TREŚCI

Wstęp ... 5
Zaloty Saada ... 6

Rozdział I
POCZĄTEK KONTRAKTU ... 8

Camp ... 11
Pracownicy ... 13
Pogoda i komary ... 16
Linia kolejowa pomiędzy El Manashi a Etay El Baroud ... 18
Rozpoczęcie wymiany torów. Prace torowe ... 20
Prace na szlaku ... 20

Rozdział II
EGIPT OD KULIS ... 27

Ruch samochodowy w Egipcie ... 27
Polowanie na owady ... 31
Bedr. Tereny rolnicze odzyskane z pustyni ... 32
Ahmed i inni nasi współpracownicy ... 34
Projektowanie i przebudowa stacji kolejowych ... 35
Stacje kolejowe ... 39

Rozdział III
CZAS PO PRACY ... 41

Nasze wyczyny sportowe ... 41
Życie towarzyskie campu ... 43
Coś dla ciała – jedzenie ... 48

Rozdział IV
POBYT W KAIRZE ... 52

Renowacja kairskiego metra ... 52
Warunki pracy w Kairze ... 56
Stary Kair ... 59
Miasto Zmarłych ... 60
Akwedukty ... 62
Metro - ciąg dalszy ... 62
Spotkania z kontrahentami ... 63
Finis coronat opus. (Koniec wieńczy dzieło).
Kontrola i odbiór wykonanych prac ... 65

Rozdział V
POWRÓT DO MODERIET EL TAHRIR ... 68

Kwiat lotosu ... 70
Egipska gościnność. Uniki Mariana ... 71
Zagospodarowywanie pustyni. Sadat City i Omar Oasis. ... 75

Rozdział VI
ZWIEDZAMY EGIPT ... 78

Aleksandria ... 78
Aleksandryjski suk ... 80
El Agami – kurort nad Morzem Śródziemnym ... 81
El Alamejn. Cmentarze wojenne ... 82
Wyprawa na Górę Mojżesza ... 86
Podróż do Asuanu i Abu Simbel ... 91
Wyjazd służbowy do Luksoru ... 97
Oaza Fajum ... 102
Kanał Sueski ... 103
Port Said ... 108
Oaza Bahariya ... 110

Rozdział VII
OBRAZKI Z ŻYCIA ... 114

Różne obserwacje ... 114
Pogawędka przy kawie ... 114
Ciekawość Egipcjan ... 115
Niektóre zwyczaje ślubne ... 115
Rozrywka ... 119
Przedłużenie urlopu bezpłatnego ... 121
Sylwester w ambasadzie ... 122
Zmiany ustrojowe ... 125
Dzikie zwierzęta ... 126
Ptaki ... 128
Agawy i inne egzotyczne rośliny ... 128
Koniec kontraktu.
Powrót i przystosowanie się do nowych warunków w kraju ... 130

Rozdział VIII
KOLEJNY KONTRAKT ... 132

Nowa propozycja wyjazdu do Egiptu ... 132
Początek nowego kontraktu ... 133
Prace gwarancyjne na trasie El Manashi – Ety El Baroud ... 137
Asjut ... 138
Wędkowanie w Nilu ... 139
Ojciec Józef ... 140
Hamsin - wiatr z pustyni ... 141
Klasztory koptyjskie w pobliżu Asjut ... 142
Podróże pomiędzy Asjut a Kairem ... 143
Ezat ... 144
Pertraktacje ... 145
Odwiedzam domy Ezata i Mahmuda ... 147
Zabawa lingwistyczna ... 148
Nowi pracownicy ... 149
Awarie ... 150
Groźne fale ... 152
Kair - mieszkanie i praca ... 154
Wizyta u Mohameda ... 157
Szubra ... 158
Imbaba ... 159
Zabawa w przewodnika ... 161
Prezydencka wizyta ... 163
Zwyczaje religijne i kalendarz muzułmański. ... 164
Nasze życie kulturalne ... 167
Piramidy w Gizie ... 169
Wieża widokowa na wyspie Gezira ... 172
Codzienne życie w Kairze ... 172
Chrzest w Kairze ... 176

Rozdział IX
WRACAMY ... 178

Czas pożegnań ... 178
Kończymy pracę ... 179
Powrót do domu ... 180
****** ... 186

Zatrzymane
w kadrze…

Pola uprawne w delcie Nilu. Do zaorania niedużych areałów jako siłę pociągową wykorzystuje się krowy.

Khatatba – bazar na terenie stacji kolejowej.

Kwiat palmy daktylowej.

Moderiet El Tahrir
– autor wspina się na palmę daktylową.

Moderiet El Tahrir- aleja w sadzie. Autor próbuje jazdy na osiołku. Obok drzewo, które nazywaliśmy pinią.

Bedr - kobiety egipskie w drodze na targ. W czarnych abajach mężatki.

El Manashi
– córki naczelnika stacji kolejowej.

Dzieci towarzyszyły nam wszędzie. Tu rodzeństwo przyszło obejrzeć obcych.

Autor z małą Beduinką w oazie Fajran.

El Manashi – uczniowie szkoły podstawowej.

Rybacy z jeziora Birket Karun. Z lewej strony autor i Zosia.

El Agami – dzika plaża nad morzem Śródziemnym. Egipcjanie bardzo chętnie pozowali do zdjęć. Z lewej strony autor, z prawej Marian.

Synaj – oaza Fajran. Bogusia z młodymi mieszkankami oazy.

Taniec brzucha.

Synaj, Góra Mojżesza. Wschód słońca

Synaj, Góra Mojżesza. Pobliskie szczyty oświetlone przez wschodzące słońce.

Zejście z Góry Mojżesza. W dolinie widać klasztor Świętej Katarzyny. Odpoczywa Bogusia.

Karnak, grudzień 1987r. Kolumny w Sali Wielkiego Hypostylu świątyni Amona. Autor przy jednej z kolumn.

Karnak – aleja sfinksów (sfinksy w Karnaku to ciało lwa z głową barana).

Luksor – wejście do świątyni przez wielki pylon. Przy samym wejściu znajdują się dwa granitowe kolosy – pomniki Ramzesa II i jeden obelisk. Drugi jest w Paryżu. Pozostało po nim puste miejsce, widoczne na zdjęciu obok bliższego posągu. Na murku siedzą autor z żoną Basią.

Luksor 30-04-1989r. – ruiny świątyni w Luksorze. Na murku siedzi Basia.

Luksor – Teby – ruiny ogromnego posągu Ramzesa II zniszczonego podczas trzęsienia ziem na początku II wieku naszej ery. Dla zobrazowania wielkości posągu autor wdrapał się na jedną z jego części.

Muzułmański Kair z dużą liczbą minaretów.

Widok centralnej części Kairu z murów Cytadeli. Na murze siedzą od lewej Jurek Kacak i autor.

Oaza Bahariya – fragment miasteczka Bawiti w oazie.

Panorama południowego Kairu widziana z wieży widokowej – Cairo Tawer na wyspie Gezira. Widoczne mosty na Nilu spinające stary Kair i Gizę. Na pierwszym planie budynek Opery Kairskiej.

Giza – sfinks na tle piramidy Chefrena.
Na zdjęciu autor z żoną i córką (na wielbłądzie) oraz Jurek Kacak.

Aleksandria – Basia z Bogusią na deptaku Corniche. Za nimi Fort Kaitbeya i port rybacki.

Port Said – wejście do Kanału Sueskiego z Morza Śródziemnego. Z lewej strony widać budynek Admiralicji Kanału, na zdjęciu autor z żoną.

Suez – w tym miejscu kończy się Kanał Sueski, a zaczyna Zatoka Sueska. Na zdjęciu Zbyszek Sztukiewicz.

Na drodze do Ain Sohna – w oddali widać niewielkie pasmo wzgórz.
Stoją od lewej autor i Leszek Kaczorek.

Nad Nilem w pobliżu Asjut.
Od lewej: Krzysiek, autor i Ezat

Droga do Sakkary. W oddali widać piramidę schodkową Dżesera. Bogusia z dziewczynką, która pozując turystom do zdjęć, zarabiała na życie.

Tor po remoncie. Tu linia biegnie pomiędzy dwoma kanałami. Egipcjanie wykorzystują każdy skrawek ziemi uprawnej. Świadczą o tym pięknie uprawione skrawki pól po obu stronach toru.

Stacja kolejowa w miejscowości El Tarana - luty 1988r. Pamiątkowe zdjęcie po zakończeniu etapu prac. Na zdjęciu grupa pracowników kontraktu. Pomiędzy innymi stoją pierwszy z lewej autor, piąty Zbyszek Sztukiewicz, w środku w brązowym ubraniu obok klęczącego z pistoletem Egipcjanina inż. Said z dyrekcji egipskiej kolei, obok w czapce Ahmed Limonka, za nim w przyklęku Andrzej Kopicki a nad nim, najwyższy Leszek Kaczorek.

Jerzy Mielnik- absolwent Akademii Górniczo – Hutniczej w Krakowie z 1968r. Geodeta, przez wiele lat wytyczał osie obiektów inżynierskich na wielkich budowach w kraju i za granicą. Między innymi brał udział w budowie gazociągu orenburskiego na Ukrainie, autostrady w Iraku i przebudowie linii kolejowych w Egipcie. Ciągle niespokojny, ciekawy świata - wnikliwy obserwator toczącego się obok życia, postanowił podzielić się swoimi doświadczeniami i spostrzeżeniami. Opowieść tę napisał po 20 latach od powrotu z Egiptu. W 45-letniej karierze zawodowej inżyniera, urzędnika i dyrektora poznał charaktery i zachowania otaczających go osób. Lubiąc ludzi, odnosił się do nich zawsze z dużym szacunkiem, niezależnie od pozycji, jaką zajmowali. Pozwalało mu to na dobre kontakty ze współpracownikami i wszystkimi rozmówcami. To od nich czerpał wiedzę, którą podzielił się na kartach tej interesującej książki.

Poznajcie mój Egipt – widziany nie z perspektywy hotelu, muzeum, czy plaży, ale kraj ludzi z godnością znoszących trudy życia codziennego. Zapraszam do zobaczenia moimi oczami niezwykłych zabytków, gorącej pustyni, dostojnego Nilu, ciężko pracujących ludzi i jakże ciekawej, różnej od polskiej przyrody.