



Fragment książki Jerzego Mielnika
pt. „Egipskie impresje. Wspomnienia z pracy w Egipcie”

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-Szejk, Dahab, Nuwejba, były w budowie, gdy jedynie w Hurghadzie 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 Gomółka, Jurek Kacak i Kazik Piętka. Brakowało z naszego grona Andrzeja Kopicznego, 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 1986 r. Zbyszek Brzozowski, kolega po fachu, pokazał mi ogłoszenie z gazety o poszukiwaniu do pracy w Egipcie dwóch inżynierów geodetów, znających zagadnienia kolejowe i 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 wspomniane fachowcami z PKP.

Jadę na rozmowę do Radomia. Tu poznaję Jerzego Kacaka, poligłotę, 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 Sadowskiej, która miała być kierownikiem działu technicznego, pozwoliły nam na wzajemne poznanie się przed wylotem do Egiptu i omówienie głównych spraw związanych z kontraktem.

Równoległe 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 rejestruje, to

Jerzy Mielnik z córką Bogusią podczas przerwy w pracy spowodowanej przejazdem pociągu metra kairskiego



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. Sprzedawcy nie interesowała osoba kupującego, ale tylko data przylotu i to, czy była adnotacja o kupnie, czy też nie.

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 paluszkami, 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 straciłmy szansę 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.

Zaczęło się rozwidniać. Przejeżdżamy przez kanał i wreszcie są tory. Dojeżdża-

my do Bedr, które jest miasteczkiem położonym najbliżej campu. Tam egipski taksówkarz dowiaduje się, gdzie Polacy mieszkają. Po półgodzinie 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 pocnie. 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 urzędzeniu 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.

Dostajemy od naszych egipskich współpracowników 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 budowlanców, 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. Dopiero po bliższym poznaniu języka dowiedziałem się, że owo „yyy?” oznacza nasze „co?”.

Warto przeczytać Mielnika

W kraju, w którym na dziesięciu mieszkańców powyżej 15. roku życia sześciu nie przeczytało w ciągu roku żadnej książki, napisanie i wydanie własnym sumptem pozycji liczącej 200 stron zakrawa na cud. Zwłaszcza w naszym środowisku zawodowym wyjątkowo ubogim w talenty pisarskie. Jerzy Mielnik, inżynier geodeta po krakowskiej AGH, następnie długoletni pracownik OPGK Kielce i urzędnik (obecnie zastępca dyrektora Wydziału Gospodarki Nieruchomościami i Geodezji w Urzędzie Miasta w Kielcach) jest wyjątkiem od tej niechlubnej reguły. Nie dość, że czyta, to jeszcze pisze. W książce „Egipskie impresje” żywym, barwnym językiem przedstawił swój pobyt w Egipcie w latach 1986-92, gdzie pracował, jak wtedy wielu Polaków, na kontrakcie zagranicznym. Jedni budowali drogi, fabryki i miasta, inni, jak Mielnik w Egipcie, remontowali linie kolejowe.

Nieznającym realiów Polski Ludowej przypomnijmy, że wyjazdy te były szansą na zarobienie pieniędzy kilkadziesiąt razy większych niż równowartość 20 dolarów (tyle miesięcznie płacono w PRL-u), a także poznanie innego świata. I o tym innym świecie pisze przede wszystkim w swej książce Jerzy Mielnik. Sprawy geodezji, pracy, kontraktowego życia są w książce gdzieś w tle albo ukryte między wierszami. Autor pokazuje nam natomiast Egipt z jego bogatą historią i kulturą oraz wspaniałymi zabytkami. Obrazy te przeplata scenami z życia ulicy, zdarzeniami zabawnymi i niebezpiecznymi, wizytami u swych egipskich znajomych, opisami przyrody czy też... kulinarnymi recepturami.

Trafne są jego obserwacje zarówno życia mieszkańców tego arabskiego kraju, jak i ich zachowań oraz relacji z przybyszami z Europy, co mogę potwierdzić na podstawie własnych doświadczeń z kontraktów bliskowschodnich.

Niektórych może dziwić, że autor zjeździł Egipt wszędzie i wzdłuż, ale wycieczki poza camp były ucieczką przed kontraktową nudą, oglądaniem na okrągło tych samych twarzy, wreszcie przed popadnięciem w alkoholizm (nie ma co tego ukrywać). Na szczęście na wielu kontraktach geodeci z racji specyfiki swojej pracy dysponowali samochodami, dobrem niezbędnym, by w wolnej chwili wyrwać się poza baraki. Mielnik z tego korzystał i poznał Egipt od podszewki.

O takiej przygodzie bywalcy turnusów w Hurgadzie czy Szarm el-Szejk mogą tylko pomarzyć. Dobrze też, że swymi doświadczeniami chciał się z nami podzielić. I choć w książce jest nieco redakcyjnych i korektorskich usterek, nie zmienia to faktu, że czyta się ją jednym tchem. Gdyby zaś Jerzy Mielnik napisał kiedyś w tym stylu o niuansach pracy urzędnika samorządowego, zapewniam, że mielibyśmy hit.

Książka drukowana jest niedostępna w sprzedaży, ale wkrótce elektroniczna wersja zostanie opublikowana na Geoforum.pl.

Jerzy Przywara