

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.

**O**bserwowałem 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.

**P**ierwsze dni spędzaliśmy na urządzaniu 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-Szejch 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