

Mgr. Romuald Kołodziejczyk

Droga zawodowa

/w której los mi sprzyjał/

W 1954 r., po ukończeniu Wydziału Transportu Samochodowego Politechniki Szczecińskiej, zostałem nakazem pracy skierowany do 3-letniej pracy w Oddziale PKS w Nowym Targu. Po kilkunastu miesiącach zostałem kierownikiem placówki PKS w Rabce-Zdroju, podległej nowotararskiemu oddziałowi. Okazałem się, zaskakując nawet samego siebie, dobrym organizatorem- wyprowadziłem przeklinany PKS (huk pracujących traktorów) z centrum Zdroju poza miasto, budując prawie z niczego zaplecze. Szybko dostałem propozycje nowych miejsc pracy- wybrałem tę, która była z mieszkaniem: z-cy dyrektora Oddziału PKS w Raciborzu. Po 4 latach pracy w Raciborzu zostałem, w wieku 31 lat, dyrektorem dużego oddziału PKS w Zamościu, liczącego ponad 500 pracowników.



W kapeluszu 31 letni nowy dyrektor oddziału PKS Zamość

Obsługując pięć powiatów Zamojszczyzny przewoziliśmy ponad 6 milionów pasażerów i 900.000 ton towarów rocznie. Pracowałem tam 8 lat.

Na tym skończyła się moja 15 letnia praca, którą bardzo lubiłem - ciągle w ruchu, a zaczęła się praca za biurkiem. Najpierw w Lublinie a potem w Centrali PKS w Warszawie. Z tej warszawskiej biurowej pracy wyratował mnie Juliusz Kowalik, dyrektor naczelny Przedsiębiorstwa Międzynarodowych Przewozów Smochochodowych „PEKAES”, proponując mi pracę w swojej firmie na stnowisku dyretora ds. prawozów. Po roku pracy awansowałem na pierwszego zastępcę Dyrektora Naczelnego.

Jedno zdanie z wniosku o mój awans: „Pracownik o wysokim poziomie przygotowania zawodowego, dobry organizator pracy, szybki i

operatywny, zwłaszcza w sytuacjach wymagających podjęcia natychmiastowej decyzji.”

Przejąłem od dyrektora Kowalika, który miał trochę podwyższone ciśnienie i oszczędzał się w lataniu samolotami m.in. tę część pracy, która wymagała wyjazdów zagranicznych, w szczególności towarzyszenia wiceministrowi naszego ministerstwa komunikacji w rozmowach z poszczególnymi krajami Europy o przydziale dla Polski ilości zezwoleń na wjazd naszych samochodów do ich krajów, a ile zezwoleń da im w zamian Polska. Każdy chciał, jak najwięcej, bo od ich ilości zależła ilośćjazd zagranicznych i uzyskanych wpływach, w tym dewizowych. Rozmowy z zainteresowanymi państwami odbywały się prawie każdego roku-wymiennie: jeden raz „u nas”, drugi raz”u nich”.

Były też wyjazdy służbowe w innych celach np. rozmów z kontrahentami, a także prywatne. W Europie nie byłem tylko w Norwegi i Rumuni. Pozostały wspomnienia i fotografie.

Podpisywanie protokołu z rozmów Polska-ZSRR w Warszawie.



Na zdjęciu po lewej stronie delegacja polska, dość spora, kiedy rozmowy toczyły się w Polsce-drugi od lewej dyr. Kowalik. Po prawej stronie delegacja radziecka – od prawej stoją: dyr. ich przewoźnika „SOV TRANS AVTO” Tieńkow, radca prawny Ministerstwa Transportu ZSRR Kurszin i dyr. Sowinteravtoservis Zadworny. Za nim, jako czwarty zakryty na pół ciała przez trzeciego stoję Ja - tak zawsze ustawiany do zdjęć, aby nikomu nie zasłaniać widoku. Pochyleni z dwu stron podpisujących protokołów „urzednicy do przechowywania umów.”

Rozmowy z delegacją radziecką były trudne, nieraz bardzo ostre, każdy chciał więcej zezwoleń niż oferowała mu druga strona. „Radziedzcy” wyliczyli, że nasz samochód jadąc do Leningradu i z powrotem robi dwa i pół raza więcej kilometrów niż ich samochód przejeżdżący tam i z porotem przez Polskę. Żądali, więc dwa i pół naszego zezwolenia za ich jedno, bo niszczymy dwa i pół razy więcej ich dróg, niż oni naszych. Nic nie pomogły nasze oświadczenia, że do Lenigradu nigdy nie jeździmy- ich odpowiedzią było: „to wasza sprawa- droga otwarta”. Walczyłem z nimi ostro i w kolejnych latach uzyskaliśmy jedno ich zezwolenie za nasze dwa, a potem ich dwa za nasze trzy.

Podpisują protokół- na zdjęciu od lewej: Jan Raczkowski v-ce minister Ministerstwa Komunikacji PRL i Arkadij Suworow v-ce minister Ministerstwa Transportu Samochodowego ZSRR.

Minister Jan Raczkowski podczas okupacji niemieckiej utworzył i dowodził nim, wielki oddział partyzancki na Białorusi. Oddział składał się z Polaków, Białorusinów, żołnierzy rozbitej Armii Czerwonej i współpracował z partyzantką radziecką. Po wojnie, za ponad 4-letnie dowodzenie dużym oddziałem w walce z Niemcami przyznano mu stopień generała brygady, a po kilku latach służby w wojsku skierowano do Ministerstwa Komunikacji na podsekretarza stanu. Wysoki, szczupły z siwiejącymi skroniami i siwym wąsikiem, zawsze elegancko ubrany, spokojny, zrównoważony, o nienagannych manierach wytwornego arystokraty, prowadził rozmowy bardzo rzeczowo.

Bywało, że na spotkaniach z delegacją radziecką, kiedy tłumacz niezbyt precyzyjnie tłumaczył zawile niuanse, Raczkowski przechodził na język rosyjski. Robiło się cicho jak makiem siał- członkowie delegacji radzieckiej słuchali go z przysłowiowo otwartymi ustami. Mówił cicho, pięknym rosyjskim językiem, jaki spotyka się w starej, dobrej, rosyjskiej literaturze. Nie takim, jakim mówi się obecnie, dosyć prymitywnym, proletariackim. Kiedyś, kiedy nieobecny na zdjęciu minister Suchin, zaczął pompatyczną przemowę Raczkowski przerwał mu i swoim cichym i spokojnym głosem powiedział: towarzyszu ministrze nie uczcie mnie przyjaźni polsko-radzieckiej, rozmawiamy o zezwoleniach dla naszych samochodów w przewozach międzynarodowych.

Drugiego podpisującego protokół, Arkadija Suworowa, o sylwetce i urodzie amanta z amerykańskiego filmu poznałem wcześniej, kiedy był pierwszym zastępcą dyrektora SOVTRANSVTO, co odpowiadało mojemu stanowisku w PEKAES. Dosyć szybko awansował na dyr. departamentu i z-cę ministra Transportu Samochodowego ZSRR. Było prawie regułą, że ministrami w ZSRR byli przeważnie starsi panowie, a zastępcami ludzie młodzi. Suworow był dobrym negocjatorem, znał zagadnienia międzynarodowego transpotu samochodowego i rozumował podczas rozmów po europejsku. Wysłuchiwał nasze punkty widzenia, brał pod uwagę rozsądne propozycje i tam gdzie trzeba było szedł na obopólne ustępstwa. Oczywiście, jak każdy, chciał jak najwięcej utargować dla swojego kraju.

Bardzo ciekawym osobnikiem okazał się stojący, jako drugi od prawej, pracownik dep. prawnego Ministerstwa Transportu Samochodowego ZSRR Kurszin. Był kiedyś szefem przedstawicielstwa przewoźnika radzieckiego w Paryżu. Kilka lat później we Francji ukazała

się książka o szpiegostwie ZSRR w Europie, w której Kurszin został opisany, jako szef siatki przerzutów wiadomości szpiegowskich do ZSRR.

Dla odmiany najbardziej przyjemne rozmowy były z Turkami. Wręczaliśmy im 6.000 pięknie wydrukowanych naszych zezwoleń na przejazd tureckich samochodów przez Polskę a oni nam też 6.000 zezwoleń na przejazd przez ich kraj 400-500 naszych samochodów miesięcznie, jadących do Kuwejtu z załadowanymi w Zachodniej Europie urządzeniami, z których Kuwejt zbudował swoje „królestwo wydobywania ropy naftowej”. Tak Turcy, jak i my wiedzieliśmy, że Polska (czytaj PEKAES) wykorzysta wszystkie 6.000 zezwoleń, a Turcja w dobrym roku wykorzysta 6, ale sztuk. Rozmowy z delegacją Turecką, a w zasadzie wręczanie zezwoleń i prawienie sobie komplementów, trwały krótko i jeżeli odbywały się w Warszawie, jechaliśmy z nimi do sklepów z kryształami, gdzie wybierali sobie upominki. W Ankarze, bez ministrów, szliśmy na kolację z tańcami brzucha i byliśmy uczeni, jak otrzymane w tym celu drobne banknoty wtyka się tancerkom powiedzmy za pasek. W większości krajów w tym i Polski jeden dzień był na zwiedzanie zabytków.

* * *

W drugiej połowie lat osiemdziesiątych XX wieku, zgodnie z tradycją panującą w przedsiębiorstwach handlu zagranicznego, nasz Naczelnny i dyrektorzy poszczególnych pionów oddali zarządzanie firmą młodszym, a sami wyjechali pojedynczo do Niemiec, Włoch, Francji i Angli, jako przedstawiciele PEKAES. Mnie na moją prośbę {nieuleczalnie chory był mój 29 letni syn} przypadł ZSRR z siedzibą w Brześciu -180 km od Warszawy, 3 godziny jazdy samochodem.