

## **PEKAES- międzynarodowy przewoźnik**

**Jest to historia mojej pracy w Przedsiębiorstwie Międzynarodowych Przewozów Samochodowych PEKAES (w skrócie PMPS PEKAES).**

**Nie mylić z PKS (Państwowa Komunikacja Samochodowa) - krajowym przewoźnikiem pasażerów i towarów.**

**Po nieszczęściu, jakie w 1956 r spotkało Węgry, trzeba było dostarczyć ludności węgierskiej zebrane przez Polaków dary. Z inicjatywą organizacji ich przewozu wystąpił pracownik Centralnego Zarządu PKS Jan Morocznik, posiadający w tym zakresie wiedzę -pracował przed wojną w odpowiednich firmach, a po wojnie miał prywatną firmę spedycyjną w Gdyni. Dary przewieziono do Węgier w roku 1957 samochodami krajowego PKS.**

**Zorganizowanie tych przewozów było inspiracją dla Zarządu Centrali PKS do uzyskanie uprawnień na przewozy ładunków także do innych krajów. Po wielu staraniach uzyskano zgodę odpowiednich władz, a Minister Komunikacji powołał w grudniu 1958 r. „Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych PEKAES” i Jana Moroczniaka na jego dyrektora. Przedsiębiorstwo otrzymało nazwę PEKAES, jako fonetyczny zapis PKS. Niestety Jan Morocznik krótko był dyrektorem. Kiedy wyszła na świat wiadomość o jego byłej prywatnej firmie, został dla socjalistycznej władzy człowiekiem drugiej kategorii i zwolniono go ze stanowiska. Dyrektorem został Juliusz Kowalik też pracownik centrali PKS- był dyrektorem PMPS do 1986 r. Morocznik znawca międzynarodowego transportu i spedycji został doradcą dyr.Kowalika**

**Co pięć lat, z okazji rocznicy „urodzin PMPS PEKAES” odbywały się dwa spotkania- pierwsze z załogą. Były podziękowania, odznaczenia państwowe, występy znanych zespołów, znakomitych polskich artystów, śpiewaków itd. Drugie spotkanie było dla gości zagranicznych- naszych kontrahentów: spedytorów, korespondentów, szefów zagranicznych zrzeseń przewoźników itp. Przyjeżdżali bardzo chętnie często z żonami, zawsze kilkadziesiąt osób. Był to dla nas najtańszy marketing. Poznawali Warszawę i jej zabytki, Wilanów, Żelazową Wolę. Widzieli nasze zajezdnie, poznawali pracowników i ich wiedzę- nabierali do nas zaufania.**

**W mojej pamięci najbardziej utkwiło spotkanie dla gości zagranicznych na początku stycznia 1979 roku, w 20 rocznicę powstania naszego przedsiębiorstwa. W nocy z Sylwestra na Nowy Rok nastąpił w Polsce atak zimy stulecia z ogromnymi opadami śniegu i tragedią powrotów do domu z balów sylwestrowych w pantofelkach przez zasy. Komunikacja miejska nieczynna, uziemiona przez zwały śniegu.**

**Kilka dni po Nowym Roku, w przeddzień naszej uroczystości, nastąpił drugi atak zimy stulecia. Nasypało wielką warstwą śniegu. Stały pociągi, o przejazdach drogami nie było mowy, odwołano loty. A jednak prawie wszyscy goście dopisali. Nawet Skandynawowie znaleźli drogę przez Berlin skąd kursowały pociągi do Warszawy, choć z dochodzącymi czasami do 10 godzin opóźnieniami. Trasa ta prowadząca z Madrytu do Moskwy była odśnieżana w pierwszej kolejności. Spotkanie miało odbyć się w Jachrance nad zalewem Zegrzyńskim- 20 km od Warszawy. Nie było mowy o normalnym dojeździe, poprosiliśmy o pomoc wojsko. Do Jachranki ruszyła kawalkada- na przedzie wojskowy pojazd gaśnicowy z ogromnym lemieszem, za nim autobusy z**

przybyłymi na spotkanie. Z autobusów chwilami niewiele było widać- rozsunięty przez lemiesz śnieg sięgał autobusowych szyb. Dla gości, szczególnie z południowej Europy, była to nie lada przygoda, o której wspomniano przez lata. Spotkanie się udało, wszyscy bawili się świetnie.

Wspominam tutaj imiennie tylko dwóch ludzi: Jana Moroczniaka i Juliusza Kowalika. O wszystkich pracownikach nie da się napisać, było ich w najlepszych latach około 4.500, w tym około 2.500 kierowców. Ale np. wspomnienia kierowców o ich pracy i trasach, którymi jeździli, szczególnie do Iraku, Iranu i Kuwejtu byłyby arcyciekawe.

Dyrektorów J.Moroczniaka i J.Kowalika śmiało można nazwać twórcami nieznanego dotychczas w Polsce międzynarodowego transportu samochodowego. Wymieniam ich łącznie, gdyż trudno dzisiaj ustalić, któremu z nich przypisać poszczególne zasługi w tej pionierskiej pracy.

Trzeba jednak podkreślić trudności, jakie musieli pokonać na samym początku działalności. Musiały nastąpić liczne zmiany w prawodawstwie krajowym. Polska musiała przystąpić do Konwencji TIR i CMR. PEKAES musiał być przyjęty do Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego- przy warunku posiadania przez Polskę, co najmniej 10 międzynarodowych przewoźników drogowych. Poza PKS-em innych przewoźników publicznych wówczas w Polsce nie było. 10 wojewódzkich przedsiębiorstw PKS uzyskało uprawnienia do międzynarodowych przewozów na razie teoretycznie, gdyż nie mieli ani odpowiednich samochodów, ani warunków.

Ile trudu i czasu musiało kosztować nawiązanie kontaktów z różnymi instytucjami w poszczególnych państwach, choćby dla uzyskania odpowiedniej ilości zezwoleń wjazdowych i tranzytowych. Od państw, które nie chciały „najazdu komunistów” (cytat z prasy szwajcarskiej, kiedy pojawiły się tam pierwszy raz nasze samochody) a Wielka Brytania zabroniła nam nawet wjazdu na swoje terytorium i dopiero sąd brytyjski tę sprawę odwrócił.

A uzyskanie wiz dla kierowców od państw Europy? Trzeba pamiętać o powszechnej szpiegomani w tamtych czasach, tak u nas, jak i na zachodzie wobec Polski. Jeszcze w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku będąc w pewnej mediolańskiej firmie, usłyszałem od bardzo aroganckiego rozmówcy: wszyscy kierowcy PEKAES to oficerowie KGB. Zdenerwowany ironicznym uśmiechem i milczeniem poprawił się: wyżsi oficerowie KGB. Zatrudniani przez nas kierowcy o bardzo wysokich kwalifikacjach, przeżywali mękę otrzymania poszporu. Trzeba też pamiętać, że Moroczniak i Kowalik nie mogli liczyć na żadną pomoc- brak było w Polsce odpowiednich fachowców.

Trudne też było nawiązanie kontaktów z europejskimi spedytorami nieznanymi naszego przedsiębiorstwa, jako przewoźnika. Czy Polacy są solidni, terminowi, czy posiadają odpowiednie samochody i kwalifikacje- to była dla nich wielka niewiadoma.

\* \* \*

Kiedy dyrektor Juliusz Kowalik zaproponował mi pracę w PMPS PEKAES przyjąłem to z entuzjazmem, ale podjęcie jej uzależnione było od wydania paszportu służbowego przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych- służbowego, gdyż były wtedy trzy rodzaje paszportów w: dyplomatyczny, służbowy i prywatny.

Poinformowałem p. Kowalika, że do tej pory odmawiano mi wydania paszportu. Pomimo tego dyr. Kowalik wystąpił z wnioskiem o wydanie paszportu- wydano mi go dopiero po roku. Zostałem powołany na stanowisko

dyrektora ds. przewozów, a potem awansowałem na stanowisko I-go Z-cy Dyrektora PMPS PEKAES.

Nie mogę oprzeć się zacytowania bardzo pochlebnej dla mnie opinii napisanej przez dyr. Kowalika we wniosku o ten awans:

„Zwracam się z uprzejmą prośbą o powołanie Obywatela mgr Romualda Kołodziejczyka z-cę Dyrektora ds. Przewozów Towarowych na stanowisko I-go Z-cy Dyrektora Przedsiębiorstwa Międzynarodowych Przewozów Samochodowych „PEKAES”. Pracownik o wysokim poziomie przygotowania zawodowego, dobry organizator pracy, szybki i operatywny, zwłaszcza w sytuacjach wymagających podjęcia natychmiastowej decyzji. Kwalifikacje zawodowe oraz dotychczasowa praca w naszym Przedsiębiorstwie, jak również praktyka na stanowiskach kierowniczych w Państwowej Komunikacji Samochodowej uzasadniają w pełni powierzenie Obywatelowi mgr Romualdowi Kołodziejczykowi stanowiska I-go Z-cy Dyrektora PMPS „PEKAES”. Awans otrzymałem.

U kontrahentów zachodnio-europejskich budził zdziwienie fakt, że jesteśmy firmą państwową i jesteśmy monopolistami. Tam tego rodzaju firmy państwowe nie istniały a zgodnie ze znanym kapitalistycznym hasłem „żyj i daj drugiemu żyć”, wypracowany został następujący podział pracy: producent tylko produkuje, wybrany przez niego spedytor ekspeduje jego produkty w żądanym przez producenta terminach do wyznaczonych odbiorców, wybierając najlepszy dla tego produktu i najtańszy rodzaj transportu i przewoźnika. Bywa, że producent nie ma własnych magazynów i produkt czeka na ekspedycję w magazynie spedytora a jeśli trzeba jest przez spedytora w jego magazynach pakowany np. w odpowiednie kartony. Przewoźnik tylko przewozi produkt do odbiorcy.

W Polsce nasze firmy eksportujące swoje wyroby, czy importujące potrzebne im do produkcji materiały i części przewożone samochodami, zgłaszały się do nas i omawiały z nami wszelkie warunki: stawkę, termin przewozu, potrzebną do tego ilość taboru itp. Potem składały oficjalne zamówienie do spedytora C.Hartwig, który przesyłał je do nas. My podawaliśmy Hartwigowi wcześniej uzgodnione z klientem warunki, które Hartwig przekazywał klientowi, jako własne i oczywiście dostawał za to prowizję.

Zagraniczni spedytorzy zawierali z nami umowy o przewozach ładunków na określonych trasach po określonych stawkach lub zamawiali je doraźnie. Mieliśmy zezwolenie Ministra Finansów do pobieranie zapłaty za wykonane usługi w dewizach i wydawanie dewiz na potrzebne za granicą wydatki- zakup paliwa, delegacje kierowców i innych delegowanych pracowników, ich noclegi w hotelach itp. Używana wtedy, jako dewizy była DM- niemiecka marka.

PEKAES szybko się rozwijał- wyrobiliśmy sobie dobrą opinię. Musieliśmy kupować dalsze samochody. Ponieważ dotychczas mieliśmy samochody VOLVO i Fiat, dyr. Kowalik złożył w Komisji Planowania wnioski o przydział dewiz na zakup 200 jednostek marki Volvo. Komisja zgodziła się na danie pieniędzy, lecz zaczęły się targi o markę. Podobno na polecenie premiera Jaroszewicza naciskano na zakup austriackich Steyerów (syn jego związany był w jakiś sposób z tą firmą?) V-ce premier Wrzaszczyk, który niedawno, jako dyr. FSO wprowadzał produkcję Polskiego Fiata, nakazywał zakup samochodów tej marki. Wreszcie ktoś, podobno chcąc się przypodobać pierwszemu sekretarzowi Gierkowi, który jak wiadomo młodość spędził w kopalniach Francji i Belgii i władał językiem francuskim, nakłaniał do

zakupienia Renault. My zaś upieraliśmy się nadal przy VOLVO. Targi o markę trwały długo, aż wreszcie ktoś życzliwy z Komisji Planowania podpowiedział, aby zgodzić się na zakup wg sugestii Gierka i naszej - Renault i Volvo. Wtedy decyzja na przydzielenie nam dewiz i pozwolenia na zakup samochodów zapadła błyskawicznie i to w nieoczekiwanych przez nas ilościach- 300 Volvo i 300 Renault.

Samochody Volvo mogliśmy umieścić- a raczej upchać w dotychczasowych zajezdniach. Dla 300 samochodów Renault trzeba było szukać zaplecza. Znaleźliśmy je w Starachowicach. W ramach tzw. Gierkowskiej gigantomanii zaplanowano tam budowę ogromnych zakładów mięsnych mających przerabiać mięso z dostarczanych od Białegostoku aż po Małopolskę zwierząt. Ogromna ta inwestycja m.in. z własnym zakładem transportu została wstrzymana pod koniec lat siedemdziesiątych XX wieku z powodu braku pieniędzy na jej zakończenie. Zgodzono się na wydzierżawienie nam jeszcze nieukończonego zakładu transportu.

Związany z tymi zakupami taboru był znaczny wzrost zatrudnienia. Moim zmartwieniem było znalezienie dużego lokalu w Warszawie dla moich najbliższych pracowników - dyspozytorów kierunkowych, nazywanych przez niektórych „mózgiem przedsiębiorstwa”, których liczba zwiększyła się do około 60 osób. Dlaczego mózgiem przedsiębiorstwa? Byli to pracownicy ze znajomością języków obcych, a do ich zadań należało zbieranie zleceń na przewozy towarów od wszystkich, zarówno polskich, jak i zagranicznych zleciodawców, ocena, czy zlecenia są zgodne z podpisanymi z nimi umowami, a także z posiadanymi przez nas zezwoleniami na przejazd przez poszczególne kraje. [Patrz moje opracowanie „PEKAES międzyrządowe ustalenia]. [Następnie przekazywali zlecenia do wykonania przewozu poszczególnym naszym zajezdniami. Śledzili dojazd samochodów do odbiorcy towaru, aby po jego wyładowaniu móc skierować samochody pod ładunki powrotne do Polski, lub tranzytowe przez Polskę do innych krajów.

Musieli znać międzynarodowe konwencje o przewozach - samochodowych, m.in. konwencję TIR-„Transport Internacionail Road”- [Międzynarodowy Transport Drogowy]. Konwencja ta, opisując jej postanowienia w bardzo uproszczony sposób, pozwalała krajom do niej należącym przewozić towary zaplombowane np. przez polskiego celnika aż do kraju odbiorcy bez dodatkowych kontroli celnej na granicach mijanych państw europejskich, co szczególnie przy ustawicznych kolejkach na granicach oszczędzało sporo czasu. Samochód jadący „pod ochroną celną karnetu TIR” miał na czas jazdy zawieszoną przez kierowcę obok tablicy rejestracyjnej niewielką, ale dobrze widoczną tabliczkę z literami TIR. Ta tabliczka zrobiła niebywałą karierę! Dzisiaj Polacy wszystkie samochody ciężarowe nazywają „Tirami”.

Po wykonaniu przewozu moi dyspozytorzy kierunkowi wystawiali kontrahentowi rachunek i windykowali należność. Była to żmudna część ich pracy. W firmach zachodnich prowadzone były inne niż w Polsce systemy księgowości. Na koniec roku przysyłano nam salda. Można sobie wyobrazić, co się działo, jeżeli ich saldo nie zgadzało się z naszym.

Oprócz tych ważnych, było szereg innych często drobnych rzeczy, które nas różniły od prywatnych firm zachodnich. Np. nie znano tam pieczętek z nazwiskami. Ktoś przyjęcie towaru podpisywał bazygłem i koniec.

Przeprowadzane u nas kontrole kwestionowały takie dokumenty, jako niemogące świadczyć o dostarczeniu towaru.

Najlepiej różnice oddaje humorystyczne, ale prawdziwe zdarzenie. Przyjechał do nas na rozmowy pan Haus właściciel dużej firmy spedycyjnej „HAUS GmbH” z Hamburga i przewodniczący Zrzeszenia Spedytorów i Przewoźników Niemieckich. Ktoś z nas rozpoczynając rozmowy zaczął od tradycyjnych słów: Panie dyrektorze Haus- ten mu przerwał i powiedział: panie ja nazywam się Haus a dyrektorów to ja przyjmuję i wyrzucam.

Pracowników mojego pionu, których obowiązki opisałem powyżej oczywiście nie było na rynku pracy. Trzeba było ich wykształcić. Rekrutowali się najczęściej z pośród absolwentów słynnej wtedy Szkoły Języków dyr. Łazarskiego na ul. Ogrodowej, w której w większości uczyły się dziewczyny. Pracując za starszymi stażem kolegami, a raczej koleżankami, bo pion ten był mocno sfeminizowany, (kadrowiec biegł do dyr. Kowalika i wołał-Kołodziejczyk znowu przyjmuje baby) oraz odbywając staże w naszych przedstawicielstwach zagranicznych, lub w firmach, z którymi współpracowali, uczyli się i nabierali potrzebnego w tym zawodzie doświadczenia. Po kilku latach dało to wymienite rezultaty. Ich wysoka fachowość, znajomość rynku spedycyjno-przewozowego, pisane i niepisane, ale od wieków stosowane tradycyjne procedury przy przewożeniu towarów, znajomość klientów i metod ich pracy, operatywność w dysponowaniu taborem, umiejętność szybkiego i pomysłowego działania w przypadkach awaryjnych i nietypowych, a także pracowitość, innowacyjność i poświęcenie dla firmy (wszystko większe niż u chłopców), było doprawdy niezwykle. Była to kadra o najwyższych kwalifikacjach b. wysoko oceniana także przez naszych zagranicznych kontrahentów.

Prawie wszyscy po wyborach roku 1998 zostali zmuszeni do odejścia z PEKAES, aby zrobić miejsce dla „swoich” z partii, które dostały PEKAES, jako łup powyborczy- najpierw ZCHN, potem SLD. Nadal jednak pracowali w firmach spedycyjnych i przewozowych często na kierowniczych stanowiskach, jako szefowie lub ich zastępcy.

Największym problemem w tamtych czasach była łączność z naszymi kontrahentami i kierowcami będącymi za granicą. Telefoniczne połączenia z zagranicą zamawiało się na pocztę, gdyż do poczty należała wtedy telekomunikacja i czekało na ich otrzymanie nieraz po kilka godzin. Można sobie wyobrazić, jak w takich warunkach trudne było kierowanie ogromnym taborem, liczący ponad 1.300 samochodów i ciągników i około 2.000 specjalistycznych naczep do przewozu różnych towarów także takich, jak np. wino, czy ubrania na wieszako.

Wynaleziono wtedy dziś już muzealny teleks. Specjalna maszyna przenosiła napisany tekst na taśmę w postaci zestawu dziurek odpowiadających poszczególnym literom. Wiadomość z taśmy była przekazywaną telefonicznie odbiorcy, gdzie przetwarzano je znów na litery. Łączyliśmy się tymi urządzeniami z klientami i naszymi przedstawicielami pracującymi w Hanowerze, Malmo, Wiedniu, Budapeszcie, Moskwie, Sofii, Padwie, Londynie, Bagdadzie i Paryżu. Wysyłano zbiorczo teleksem wszystkie dane potrzebne kierowcom, np. miejsca i terminy załadunku ładunków powrotnych, miejsca ich rozładunków itp. Przedstawiciel mając do dyspozycji miejscowe linie telefoniczne przekazywał te dane zgłaszającym się do niego kierowcom.

Wszystko skończyło się po wprowadzeniu w grudniu 1981 stanu wojennego. Cała łączność telefoniczna i teleksowa została wyłączona i cała nasza działalność została sparaliżowana. Po kilku dniach dyr. Kowalik dowiedział się, że nie zostały wyłączone wewnętrzne linie telefoniczne PKP, które zapewniały im łączność z NRD i Czechosłowacją. Minister Komunikacji, na prośbę dyr. Kowalika, zgodził się na zainstalowanie jednego takiego telefonu w jego biurze przy ulicy Świętokrzyskiej. Stąd można było zawsze otrzymać połączenie z Przedstawicielstwem PKP w Berlinie, a także, jeżeli telefonistka kolei Czechosłowackich była w dobrym humorze, z przedstawicielstwem PKP i PEKAES w Wiedniu. Do berlińskiego przedstawicielstwa PKP wyjechała pracownica z mojego pionu, skąd, mając łączność z nami siecią kolejową, a z całą Europą siecią pocztową, przekazywała wiadomości i polecenia do naszych placówek za granicą.

Unieważniono też wszystkie paszporty. Niedługo przed wprowadzeniem stanu wojennego firma Mercedes, chcąc wejść na polski rynek zaproponowała nam zakup 20 ciągników na dogodnych warunkach kredytu kupieckiego. Naczepy do nich miała wykonać firma Kassborer z Dortmundu. Po wprowadzeniu stanu wojennego zaniepokojony losem tego kontraktu dyr. Kowalik wystąpił o przyznanie jednorazowych paszportów do RFN Andrzejowi Jezierskiemu dyr. d/s organizacyjnych, późniejszemu prezesowi PEKAES, Zdzisławowi Raszkowskiemu radcy prawnemu, Jadwidze Rozmus naszej wspaniałej tłumacze i mnie, celem wyjazdu do Mercedesu i rozmowach o dalszych losach zakupu.

Sprawę kontraktu z Mercedesem i Kassborerem załatwiliśmy o tyle pomyślnie, że Mercedes i Kassborer podtrzymali podpisane kontrakty. Ciekawostką z tego wyjazdu służbowego było to, że osobą towarzyszącą nam z ramienia Mercedesu był pan o nazwisku Puttkamer, który wiedział, że jego przodek ożenił się z Wereszkakówną ukochaną Mickiewicza, a dyrektorem w firmie Kassborer był pan Ligeza pochodzący z Prus Wschodnich, który wiedział, że jego nazwisko to bardzo stare, należące do jednego z najznamienitszych polskich rodów- Ligęzów.