

### **PEKAES- międzyrządowe ustalenia**

Towarzyszyłem, jako dyrektor w PEKAES, v-ce ministrowi Ministerstwa Komunikacji w międzyrządowych rozmowach z państwami, które były, tak jak i my, zainteresowane uzyskaniem zezwoleń na wjazd samochodów ciężarowych, na terytorium umawiających się stron. Rozmowy z zainteresowanymi państwami odbywały się prawie każdego roku- w miarę wzrostu potrzeb na zezwolenia i wymiennie: jeden raz „u nas” drugi raz”u nich”.

#### **Podpisywanie protokołu rozmów Polska-ZSRR w Warszawie.**



Na zdjęciu po lewej stronie delegacja polska, dość spora, kiedy rozmowy toczyły się w Polsce. 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 zakryty na pół ciała stoję Ja - tak zawsze ustawiany do zdjęć, aby nikomu nie zasłaniać widoku. Pochyleni z dwu stron podpisujących protokół „urzędnicy do przechowywania umów.”

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

Rozmowy z delegacją radziecką były trudne, nieraz bardzo ostre, każdy chciał więcej zezwoleń - to dawało więcejjazd i pieniędzy w tym dewiz. „Radziezcy” 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 niszczyliśmy 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 uzyskałem jedno ich zezwolenie za nasze dwa, a potem ich dwa za nasze trzy.

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 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 pompacyjną 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 transportu 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 najprzyjemniejsze 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 naszych samochodów przez Turcję. Tak oni, jak i my wiedzieliśmy, że Polska (czytaj PEKAES) wykorzysta wszystkie zezwolenia dla swoich samochodów jadących przez Turcję do Iraku, Iranu i Kuwejt, a Turcja, w dobrym roku wykorzysta 6 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, które wybierali sobie, jako 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.