

PMPS- Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych

PMPS oficjalnie powstało w 1958 r. Po nieszczęściu, jakie spotkało Węgry w 1956r., społeczeństwo polskie w porywie solidarności zbierało dary dla ludności węgierskiej- trzeba było je do Węgier dostarczyć. Z inicjatywą organizacji tych przewozów wystąpił ówczesny pracownik Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS) Jan Morocznik, posiadający w tym zakresie odpowiednią wiedzę. Do rozwiązania tego problemu i wykonania przewozów powołano zespół w składzie: Jan Morocznik, Barbara Zienkiewicz i Jerzy Wojciechowski- późniejsi długoletni pracownicy PMPS PEKAES.

Przewozy do Węgier były wykonywane w roku 1957, stąd niektórzy ten rok uważają za początek PMPS. Nic bardziej mylnego- przewozy te wykonywały samochody PKS a organizowali je też pracownicy PKS.

Korzystając z uzyskania od odpowiednich władz pozwolenia na zorganizowanie przewozów do Węgier, zaczęto po ich zakończeniu rozwijać przewozy także do innych krajów. Dla ich wykonywania Minister Komunikacji powołał w grudniu 1958 r. Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych PEKAES (PMPS PEKAES) i Morocznika na jego pierwszego dyrektora. Przedsiębiorstwo otrzymało nazwę PEKAES, jako fonetyczny zapis PKS i pozostawało w strukturze Zjednoczenia PKS do roku 1982.

Tradycyjnie, co pięć lat, z okazji kolejnej rocznicy „urodzin”, odbywały się uroczystości, które umożliwiały nam spotkanie z naszymi klientami, szczególnie zagranicznymi. Była to także okazja podziękowania wszystkim pracownikom, którzy pracowali na rzecz rozwoju i marki PEKAES.

Uroczystości rocznicowe składały się z dwu części. Pierwszą było spotkanie z załogą. W ogromnej sali Pałacu Kultury czy któregoś z warszawskich teatrów mogło się spotkać ponad tysiąc pracowników- reszta była „w trasie”. Były podziękowania, odznaczenia państwowe i IRU, występy znanych zespołów np. Zespołu Pieśni i Tańca Mazowsze, znakomitszych polskich artystów, śpiewaków itd.

Druga część była dla gości zagranicznych- naszych kontrahentów: spedytorów, korespondentów, szefów zagranicznych zrzeczeń przewoźników, producentów samochodów, części zamiennych itp. Przyjeżdżali bardzo chętnie, często z żonami, nieraz powyżej stu osób. Był to dla nas najtańszy marketing. Poznawali Polskę- Żelazową Wolę, operę, koncerty Szopena itp. Zawiały się znajomości, przyjaźnie. Widzieli nasze zajezdnie, poznawali pracowników, ich wiedzę, nabierali do nas zaufania.

W mojej pamięci najbardziej utkwiło spotkanie w dwudziestolecie naszego przedsiębiorstwa. Odbyło się 15 lutego 1979 r., kiedy Polskę, podczas drugiego ataku zimy stulecia, zasypała kilkumetrowa warstwa śniegu. Stały pociągi, o przejazdach drogami nie było mowy, odwołano loty. A jednak prawie wszyscy dopisali. Znaleźli, nawet Skandynawowie, drogę przez Berlin skąd, jako jedyne, choć z dochodzącymi do 10 godzin opóźnieniami, ale jednak kursowały pociągi do Warszawy. Trasa ta z Madrytu do Moskwy była odśnieżana w pierwszej kolejności. Rosyjski v-ce Minister Transportu Arkady Suworow doprowadził prawie do katastrofy, zmuszając pilota do lądowania.

Spotkanie miało odbyć się w Jachrance. Nie było mowy o normalnym dojeździe- poprosiliśmy o pomoc wojsko. Do Jachranki ruszyła kawalkada- na przedzie wojskowy pojazd gąsienicowy z ogromnym lemieszem, za nim autobusy z przybyłymi na uroczystości. Z autobusów często nic nie było

widać- rozsunięty przez lemiesz śnieg sięgał nieraz ich dachów. Dla wielu gości była to nie lada przygoda, o której wspomniano przez lata. Spotkanie się udało, wszyscy bawili się świetnie.

* * *

Tylko w najbardziej potrzebnych miejscach piszę imiennie o pracownikach PEKAES. Sądzę, że o nich powinno być osobne opracowanie- dzięki nim PEKAES wyrósł na wielką i znaną firmę. Nie mogę jednak nie wymienić dwóch z nich- pierwszych dyrektorów i twórców jego wielkości. Pierwszy to Jan Morocznik, drugi Juliusz Donat Kowalik



Dyr. Jan Morocznik- z fotografii Ryszarda Szczęsnego

Dyr. Morocznik wskrzesił zapomniane od kilku lat międzynarodowe przewozy samochodowe, nawiązując kontakty ze spedytorami i odpowiednimi instytucjami międzynarodowymi.

Rozpoczął kompletowanie załogi, w tym kierowców o bardzo wysokich kwalifikacjach, utrudnione przez obowiązujące w tym czasie, nazywając delikatnie, ostre kryteria paszportowe. Zakupił także 10 samochodów marki Magirus- Jupiter.

Ogromne trudności sprawiało wejście do IRU np. wymóg działania przynajmniej 10 przewoźników międzynarodowych w danym kraju. W Polsce „zmobilizowano” do tego 10 przedsiębiorstw PKS. A także uzyskiwanie wiz i zezwoleń, gdyż niewiele państw chciało „najazdu komunistów” (cytat z prasy szwajcarskiej, kiedy pojawiły się tam pierwszy raz nasze samochody), a ich i nasze służby podsycaly powszechną szpiegomanie. Wielka Brytania zabronila nam wjazdu na swoje terytorium i dopiero sąd brytyjski tę sprawę odwrócił.

Tu dygresja. Jeszcze w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku, będąc w pewnej mediolańskiej firmie z Jerzym Wojciechowskim szefem naszego biura handlowo-marketingowego, usłyszeliśmy od bardzo aroganckiego rozmówcy: wszyscy kierowcy PEKAES to oficerowie KGB. Zdenerwowany

naszym ironicznym uśmieszkiem i milczeniem poprawił się: wyżsi oficerowie KGB.

Wszystkie te kłopoty sprawiały, że zakupione samochody miały znaczne przestoje. Na modnych wtedy naradach pracowniczych zarzucano Morocznikowi, że samochody stoją, a on stale przebywa za granicą. Z tych prawdopodobnie przyczyn minister odwołał go 22.12.1960 r. ze stanowiska dyrektora PMPS.

Morocznik urodził się w Warszawie w 1908 r. Ukończył cztery klasy gimnazjum (mała matura) i w wieku 16 lat, w roku 1924, rozpoczął pracę w dziale taryf firmy „Polskie Towarzystwo Transportu Międzynarodowego Schenker i S-ka SA Warszawa ul. Marszałkowska 129”. Później, w trakcie pracy, ukończył: „kurs ekspedycyjno-celny Instytutu Praktycznej Wiedzy Handlowej im. senatora St. G. Brauna w Warszawa Waliców 2/4”. Po „wykonaniu wszystkich prac i ćwiczeń programem przewidzianych”, „złożył egzamin końcowy w dniu 18 czerwca 1929 z przedmiotów:

Drogi komunikacyjne

Taryfy kolejowe

Technika ekspedycji

Przepisy prawne kolejowe

Ekspedycja rzeczna

Ekspedycja i frachty morskie

Transporty powietrzne

Ubezpieczenia transportowe

Technika czenia towarów

Taryfy i przepisy celne

Rachunkowość przedsiębiorstw ekspedycyjnych

Organizacja pracy i biura

Domy składowe i ich organizacja”

Takich przedmiotów uczono przyszłych spedytorów. Po kilku latach zostaje przez swoją firmę przeniesiony do placówki w Gdyni na stanowisko kierownika działu importu masowego. W kwietniu 1939 r. przechodzi do pracy w C. Hartwig Gdynia na stanowisko V-ce dyrektora. Niestety pracuje tam krótko gdyż po zajęciu Gdyni przez Niemców ustanawiają oni dla C. Hartwig swojego komisarza, który z dniem 16.10.1939 r. zwalnia Morocznika z pracy.

Od 1941 r. pracował Morocznik w Lublinie najpierw w firmie Kępiasty a później (1941-1943) Schenker i S-ka.

W dniu 28.2.1946 Sąd Okręgowy w Gliwicach zarejestrował „Bałtycką spółkę do międzynarodowego transportu Balsped--Odra spółka z ograniczoną odpowiedzialnością”. Fundusz założycielski wynosił 100.000 zł. i był podzielony na 100 akcji. Prawdopodobnie wszystkie należały do Morocznika-jest wymieniony, jako jedyny tworzący zarząd. Zadaniem spółki było „wykonywanie wszelkich czynności wchodzących w zakres spedycji oraz przewozu i magazynowania towarów”. Działalność prowadzona była w Gdyni osobiście przez Morocznika. Jerzy Wojciechowski w swoich wspomnieniach pisze: „...w czasie studiów w Wyższej Szkole Handlowej Morskiej w Sopocie odbywałem praktykę wakacyjną w firmie spedycyjnej „Balsped” w Gdyni, której właścicielem był Morocznik. Pamiętam, jak paląc cygara jeździł wtedy z kierowcą olbrzymim czarnym kabrioletem, jakim uprzednio jeździli wodzowie III Rzeszy. Pan Morocznik, jeden z nielicznych światowego formatu spedytorów polskich.”

Pan Stączek, pracujący w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku, jako kierownik placówki PMPS PEKAES w Gdańsku opowiadał mi, że dobrze pamięta tę firmę, gdyż była na wybrzeżu bardzo znana, a Morocznik był b. popularnym człowiekiem. Był właścicielem dobrej firmy spedycyjnej i jak to określał p. Stączek, „człowiekiem zabawowym”. Był młody, podobał się kobietom i odwrotnie, i miał pieniądze. Jego popularność obrazuje i to, że w latach 1947--1948 był Prezesem Zarządu Polskiego Związku Spedytorów Morskich w Gdyni, jak również radcą Izby Przemysłowo-Handlowej.

Z czasu jego pobytu w Gdyni krążyły różne anegdoty. Jak ta, że kiedy wyjeżdżał np. do Warszawy tym swoim luksusowym Wandererem, to zawsze jechał za nim drugi samochód na wypadek, gdyby ten pierwszy się zepsuł. A samochodów prywatnych, tuż po wojnie, było w Polsce zaledwie kilka tysięcy. Lub ta, że kiedy zawinął do Gdyni pierwszy po wojnie argentyński statek z ładunkiem skór jego kapitan, przed wyładunkiem, zażądał gwarancji płatności. Nie przyjął ich od władz państwowych, ani od państwowej firmy- odbiorcy towaru, jako mało wiarygodnych. Natomiast w pełni usatysfakcjonowała go gwarancja złożona przez Morocznika.

Działalność Balspedu nie trwała długo. Prawdopodobnie chcąc uniknąć upaństwowienia zapadła w dniu 22.11.1948 r. „uchwała wspólników o likwidacji spółki”. W dniu 13.4.1949 r. Sąd Okręgowy w Gliwicach swoim postanowieniem spółkę rozwiązał. Wykazał się Morocznik, jak zawsze, ogromnym wyczuciem handlowym- w ostatnim momencie uciekł przed niechybnym upaństwowieniem i konfiskatą całego majątku.

W latach 1949-1952 pracuje w C. Hartwig Warszawa, a później w Centralnym Zarządzie Państwowej Komunikacji Samochodowej. Zajmuje się tam przejściem przez PKS, od Polskich Kolei Państwowych, Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej, późniejszego POLSPEDU, a dzisiaj Schenkera i opracowaniem taryf za przewozy, magazynowanie drobnicy itp.

Po latach wrócił do PMPS PEKAES, jako doradca dyrektora, początkowo na pełnym etacie, później na pół.

Średniego wzrostu, nienagannej sylwetki zawsze starannie i dobrze ubrany. Taki dystyngowany starszy pan, jakich już się dzisiaj nie spotyka. W krawacie, lub w fularze zawiązanym w miejsce krawatu pod rozpiętą z górnego guzika koszulą, z chusteczką w górnej kieszonce marynarki. W dni chłodne w ciemnej jesionce. Jako „póletatowiec” przychodził przed południem do pracy w siedzibie naszej dyrekcji przy ul. Świętokrzyskiej 30, prosto z kawiarni w hotelu Europejskim, ówczesnie jednej z najbardziej nobliwych i ekskluzywnych kawiarni warszawskich, gdzie wypijał poranną kawę w towarzystwie kilku starszych, równych jemu wiekiem, panów. Podobno w tym towarzystwie spotykał się m.in. ze znanymi: śpiewakiem Mieczysławem Foggiem i aktorem Ludwikiem Sempolińskim. Rytuał chodzenia na kawę do Europejskiego odbywał się okrągły rok, za wyjątkiem niedziel i świąt, niezależnie od pory roku i pogody. Chodzenia również w dosłownym sensie. Mieszkał na ulicy Poznańskiej i stamtąd wyruszał pieszo do hotelu Europejskiego na kawę, a potem, również pieszo, do PEKAES na Świętokrzyską. Był to doskonały wysiłek fizyczny dla utrzymania odpowiedniej kondycji. Utrzymywał także dobrą kondycję grą w tenisa, na dowód czego pokazywał wewnętrzne strony dłoni pełne zgrubień i odcisków od trzymania rakiety.

Był człowiekiem dowcipnym ze specjalnym darem tzw. dowcipu sytuacyjnego. Opowiadał, że grę w tenisa i związaną z tym dobrą kondycję a przez to także przedłużeniem w dobrym zdrowiu życia, zawdzięcza czerwonoarmistom. Otóż wracał po wojnie z żoną i dziećmi z Lublina do Warszawy. Jadąc samochodem ciężarowym, na którym znajdowały się meble i inny dobytek w pewnym momencie złapali gumę. Kierowca ciężarówki zabrał się za jej wymianę, podczas gdy Morocznik stał koło niego przypatrując się jego pracy. Zatrzymał się koło nich samochód z sowieckimi żołnierzami. Podeszli bliżej popatrzyli na pracującego kierowcę, a potem zwrócili się do Morocznika:

- a ty, kto?

Nie zrozumieli, co do nich mówił i powiedzieli rewolucyjną mowę:

- a no pokaż ręce.

Ręce były białe niespracowane.

- a to ty białoruczka znaczy burżuj, wróg ludu.

Myślałem potem długo, mówił Morocznik, co zrobić by nie być „białoruczka”, wrogiem ludu- zacząłem grać w tenisa. W ten sposób dłonie stwardniały, co upodobniło mnie „do ludu pracującego miast i wsi”. I tak to Związek Radziecki, poprzez swoich żołnierzy, mówił Morocznik, zapewnił mi kondycję, zdrowie i tym samym wydłużenie życia.

Twierdził, że zdrowie i przedłużenia życia zawdzięczał również PRL. Prowadząc dalej swoją prywatną firmę na pewno dawno by już nie żył. Zmarłby na atak serca, lub coś podobnego, na skutek przepracowania i stresu. A tak władze PRL zmuszając go do likwidacji firmy zaoszczędziły mu tych wszystkich nieprzyjemności, zapewniły zdrowy tryb życia i tym samym je przedłużyły. Na każdą prawie okoliczność mógł przytaczać podobne opowieści. Mówił to ze swadą i w sposób dowcipny tak, że z przyjemnością i rozbawieniem się tego słuchało.

W pracy był kopalnią wiedzy na temat taryf, postanowień różnych konwencji, i przepisów dotyczących przewozów i spedycji, przewozów morskich (promy), odpowiedzialności przewoźnika, zwyczajów w firmach, z którymi pracowaliśmy, kodeksu handlowego z 1934 r., organizacji i sposobu działania różnego rodzaju spółek: akcyjnych, niejawnych, komandytowych, cywilnych.

Każdego dnia podczas pracy kilka osób zwracało się do niego z różnymi pytaniami, lub prośbą o pomoc. Miał nie tylko wiedzę, ale również chęć dzielenia się nią z innymi. W czasie pomocy przy ustalaniu frachtów liczył szybko, jakimiś sobie znanymi skrótami tak, że nie można było za nim nadążyć nawet przy pomocy ówczesnych kalkulatorów. Znał przy tym bezbłędnie koszty (a to przecież podstawa wyliczania wysokości frachtów) i często spierał się o metody ich wyliczania z dyr. d/s ekonomicznych. Denerwował się, gdy ktoś miał inne wyliczenia. Bronił swoich zakładając z góry, że jego są prawidłowe, co zresztą prawie zawsze miał rację. Był protekcyjnie uśmiechnięty i zadowolony (patrz zdjęcie), gdy przyznawano mu rację i godzono się na jego wyliczenia taryfowe, lub podpowiadane rozwiązania pewnych kwestii. Był to uśmiech zadowolenia, bez złośliwości i wyższości raczej w stylu: widzicie jeszcze jest się mistrzem. Jak w słynnym powiedzeniu żony majstra: hebluj synu hebluj przyjdzie tata weźmie siekierę i poprawi.

Szczególnie zadowolenie sprawiało mu, jeśli słuchacze żywo i ze śmiechem reagowali na opowiadane przez niego anegdoty. Np. taką- każdego

roku wyjeżdżał na dwa tygodnie urlopu do córki, która mieszkała w Danii. Po powrocie opowiadał: na tym zachodzie to mają nieciekawe życie. Zięć z moją córką zasiadają do śniadania i mamlą tą swoją szynkę. Po jakimś czasie zięć mówi: jutro kup inną. Mamlą dalej poczym córka mówi: dobrze. To jest życie? Moja żona wpada do domu cała czerwona z rozwichrzoną fryzurą i krzyczy: MAAM!!! Dostałam 20 deko szynki!!! I to jest właśnie życie, mówił Morocznik. Anegdota szczególnie zrozumiała dla tych, którzy pamiętają, że w tym czasie dostanie kawałka szynki to był wyczyn.

Był znany i ceniony przez naszych partnerów szczególnie w Austrii, Niemczech i Skandynawii. Podczas wyjazdów zagranicznych często mi towarzyszył, a gdy go ze mną nie było, lub, gdy nasi kontrahenci przyjeżdżali do Polski i nie spotkali go, zawsze wypytywali o jego zdrowie, jego kondycję fizyczną i psychiczną, czy jak zawsze dopisuje mu humor i czy nadal, mimo wieku, dopisuje mu jasność umysłu. Zmarł w 1988 roku w wieku 80 lat i spoczywa Cmentarzu Wilanowskim.

1. 6. 1961 r. dyrektorem PMPS PEKAES został Juliusz Donat Kowalik.



Dyr. Juliusz D. Kowalik

Przez pół roku, od czasu odwołania Morocznika z funkcji dyrektora PMPS PEKAES do czasu mianowania dyrektorem Juliusza D. Kowalika, „pełniącym obowiązki dyrektora” był pan Budziszewski późniejszy długoletni sekretarz generalny Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Juliusz D. Kowalik, syn oficera przedwojennej Policji Państwowej zamordowanego przez NKWD w Twerze, urodził się 20.5.1920 r. w Lublinie. Tam uczęszczał do słynnego lubelskiego Gimnazjum i Liceum im. Staszica. Pomimo tego, że jego ojciec został przeniesiony do pracy w Wągrowcu Juliusz pozostał w Lublinie, aby nie zmieniać szkoły i tam w roku 1939, uzyskał maturę.

Po uzyskaniu matury musiał odbyć, zgodnie z przepisami, dwumiesięczne szkolenie przygotowania obronnego w tzw. Hufcach Junaków.

Jak opowiadał Andrzejowi Jezierskiemu i mnie, podczas naszych odwiedzin u schyłku jego życia, 15.8.1939 r., w dzień swojego wyjazdu do Hufca w Brodach koło Lwowa, żegnał się z ojcem nie wiedząc, że widzi go po raz ostatni. Pomimo wybuchu wojny hufiec nie zostaje rozwiązany i około 20 września jego junacy dostają się do niewoli sowieckiej, Dosłownie do niewoli, gdyż ubrani byli w dreluchy wojskowe. Wypuszczono ich szczęśliwie już 7.10.39 r. Po powrocie do domu w Wągrowcu nie zastał ojca, który na rozkaz władz polskich udał się we wrześniu na wschód. Długo nie znano losu ojca- doraźnie został uznany za zaginionego podczas działań wojennych a znacznie później przez sąd za zmarłego.

Po powrocie do Wągrowca Juliusz pracuje dorywczo na utrzymanie rodziny u miejscowych rolników i majstra budowlanego, a w połowie 1940 r. podjął stałą pracę w Spółdzielni Rolniczo-Handlowej „Rolnik” w Wągrowcu- najpierw, jako pomocnik sprzedawcy, później kierownika działu sprzedaży.

Następnie, w tej spółdzielni, organizuje transport konny i samochodowy, którym kieruje do wyzwolenia. Odtąd całe swoje życie zawodowe poświęcił pracy w transporcie.

Po wyzwoleniu zostaje „obywatelem drugiej kategorii”, tak, jak wszyscy akowcy, przedwojenni policjanci, oficerowie, ziemianie i ich dzieci. W lipcu 1945 r. robi to, co spora część „obywateli drugiej kategorii”- przenosi się na „ziemie odzyskane”, konkretnie do Szczecina. Tam ginie się w chaosie milionów przybyszów, braku urzędów, meldunków itd. Podejmuje pracę w dziale transportu Związku Gospodarczo- Spółdzielczym „Społem” i niebawem zostaje jego kierownikiem. Po dwu latach pracy w sierpniu 1947 zostaje przeniesiony służbowo do Warszawy na stanowisko kierownika działu transportu warszawskiego okręgu „Społem”. W roku 1949 przenosi się do pracy w Dyrekcji Państwowo- Spółdzielczego Przedsiębiorstwa „Spedytor” i rozpoczyna studia w SGPiS.

W dniu 1.1.1950 „Spedytor”, jak wiele firm transportowych, prywatnych i spółdzielczych, zostaje znacjonalizowany i wchłonięty przez PKS. Kowalik obejmuje w Dyrekcji Naczelnej PKS stanowisko kier. działu ekonomicznego. W roku 1957 uzyskuje magisterium na Politechnice Szczecińskiej.

To on pracując przez 22 lata na stanowisku dyrektora PMPS PEKAES, a później prezesa PEKAES SA stworzył potęgę naszej firmy. Od 10 do 1.352 pojazdów ciągnących i około 2.000 naczeł i przyczep w szczytowym okresie rozwoju firmy, od ciasnego kąta udzielonego nam przez warszawski PKS do zajezdni w Błoniu, Słubicach, Śremie, Starachowicach, Czechowicach i Szczecinie.

Zarządzając firmą robił wszystko, aby pracownicy solidnie pracujący czuli się jak w rodzinie i mieli pewność, że mogą spokojnie, za godziwym wynagrodzeniem na utrzymanie swoich rodzin, pracować aż do emerytury tak, jak żołnierze w wojsku, górnicy czy kolejarze. Dbał, aby pracownicy nie tylko podnosili swoje kwalifikacje formalne, ale nabierali doświadczenia zawodowego także przez staże w firmach zagranicznych. W naszej pracy, opartej często na tradycyjnych, niepisanych europejskich regułach, takie doświadczenie staje się niezmiernie cennie dla przedsiębiorstwa. Doprowadziło to wielu zdolnych, wyróżniających się pracowników do awansów a trzech z nich: Andrzeja Jezierskiego, Jerzego Pochecia i w późniejszych latach Jacka Machockiego, do stanowiska prezesa PEKAES. Rozpoczynali oni pracę po studiach, jako szeregowi pracownicy.

Spokojny, zrównoważony, zasięgający rady i wysłuchujący z uwagą tego, co mają do powiedzenia współpracownicy. Mający zawsze czas na wysłuchanie i pomoc w rozwiązaniu problemu, a dysponował ogromną wiedzą.

Znany również i poważany przez klientów, spedytorów i przewoźników całej Europy, u których miał taki autorytet, że powołanie się na zdanie, lub prośbę dyr. Kowalika znaczyło pozytywne załatwienie prawie każdej sprawy. Do dzisiaj przez nich z szacunkiem wspomniany, gdyż tam, inaczej niż u nas, pamięta się o ludziach, którzy w przedsiębiorstwie pracowali i to, co dla niego zrobili.

Przemawiając na uroczystości z okazji 55-lecia Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych, prezes zrzeszenia rosyjskich przewoźników, były minister transportu Rosji L. Suchin powiedział, że to Kowalik położył podwaliny działania przewoźników drogowych w Polsce w taki sposób, że dzisiaj są oni pierwszą potęgą europejską.

Śmiało można było go poprosić o pomoc w rozwiązaniu nawet prywatnych spraw. Szanował ludzi, w sposób wyjątkowy dbał o warunki pracy i bytu niemal każdego pracownika. A było ich w szczytowym okresie około 4.500. Sprawiedliwy w ocenie ludzi uczył nas, że nie wszyscy mają jednakowe zdolności, a wszyscy muszą pracować na utrzymanie swoich rodzin. Trzeba każdemu pracownikowi dobrać pracę do poziomu jego zdolności i wiedzy, co jest oczywiście znacznie trudniejsze, niż zwolnienie go.

Za to wszystko był lubiany i szanowany, cieszył się niekłamanym, autentycznym autorytetem. W dziewięćdziesiątych latach spotkałem na ulicy dwu naszych byłych kierowców. Zapytali mnie czy mam kontakt z prezesem Kowalikiem a potem powiedzieli: Panie to był nasz ojciec. Nic nie przesadzili.

Uważał, że firma istnieje po to, aby dawać pracę i godziwe wynagrodzeniem pracownikom na utrzymanie swoich rodzin poprzez wypracowanie odpowiedniego zysku i rozwój.

Była to „trzecia droga” między dzisiejszą strategią przedsiębiorstw polegającą z grubsza na wypracowaniu jak największego zysku, a ówczesną oficjalną formułą istnienia firm dla zaspakajania potrzeb i rozwoju gospodarki socjalistycznej. Przed tą socjalistyczną formułą i niebezpiecznym posądzeniem o wprowadzanie kapitalizmu, co mogło spowodować konsekwencje kadrowe, ratował się Kowalik lansowaniem na zewnątrz teorii, że Pekaes istnieje po to, aby zarabiać dewizy dla Państwa.

Jednocześnie był pełen doskonale przemyślanych inicjatyw, którymi „zarażał” nas do pracy nad dalszym rozwojem i zwiększaniem przewozów. Osobiście angażował się w rozmowy marketingowe i wyszukiwanie nowych klientów dla zwiększenia masy towarowej do przewozu naszym taborem.

Zmarł 7 kwietnia 2016 r. w wieku 96 lat. Spoczywa na cmentarzu powązkowskim w Warszawie.