

Moja praca w PMPS PEKAES

Po kilkunastu latach pracy w PKS na różnych stanowiskach- od 1958 r. już dyrektorskich i wypracowaniu sobie opinii niezłego organizatora, zostałem przeniesiony do centrali PKS w Warszawie, jako „niezbędnie potrzebny pracownik”. Bez tego statusu nie można było wtedy uzyskać w Warszawie zameldowania. Odchodzący niebawem z Ministerstwa Komunikacji dyr. Departamentu Komunikacji Drogowej Zygmunt Jędrzejewski, który wcześniej był mi znany, jako dyr. oddziału PKS w Warszawie, wskazał mnie na swoje miejsce, lecz odmówiłem. Biurokratyczna praca w centrali- Zjednoczeniu PKS i taka sama w ministerstwie, nie odpowiadała ani mojemu temperamentowi, ani moim przyzwyczajeniom- nie przynosiła żadnej satysfakcji.

Na szczęście dobra praca, jak zawsze, sama mnie znalazła. Niechciany, po ukończeniu studiów, nakaz pracy do PKS Nowy Targ, a potem zawsze propozycje z awansem Rabka- kierownik placówki, Racibórz z-ca dyr. Oddziału, Zamość- dyr. Oddziału, Lublin- dyr. woj. przedsiębiorstwa, Warszawa- Zjednoczenie PKS. Teraz pracę w swojej firmie, na stanowisku dyrektora pionu przewozów, zaproponował mi dyrektor Przedsiębiorstwa Międzynarodowych Przewozów Samochodowych PEKAES pan Juliusz Kowalik.

Wyraziłem zgodę z entuzjazmem, ale objęcie tej pracy uzależnione było od wydanie paszportu służbowego przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych- służbowego, gdyż były wtedy trzy rodzaje paszportów: dyplomatyczny, służbowy i prywatny.

Poinformowałem p. Kowalika, że do tej pory odmawiano mi wydania paszportu, jak przypuszczałem w związku z moim powiązaniem z 9 pułkiem piechoty Armii Krajowej Ziemi Zamojskiej. Pomimo tego dyr. Kowalik wystąpił z wnioskiem o wydanie paszportu. Wniosek przeleżał się długo- dopiero po roku wyrażono zgodę. Zapewne prześwietlano mnie na wielu szczeblach władzy i we wszystkich dotychczasowych miejscach zamieszkania.

Zostałem powołany na stanowisko dyrektora ds. przewozów, a w kilka lat później na I-go z-cę Dyrektora Generalnego PMPS PEKAES.

Dyrekcja PMPS nie miała jednej, własnej siedziby. Dyrektor Kowalik oraz dział handlowo- marketingowy zajmował pomieszczenie składające się z dwóch wynajętych i połączonych mieszkań przy ulicy Świętokrzyskiej 30, gdzie także ustawione były dwa teleksy zapewniające łączność z naszymi klientami i przedstawicielstwami w kraju i za granicą.

Tam też miał siedzibę dyr. d/s przewozów patronackich Zygmunt Jackowski, ale jego personel pracował w kilku wynajętych pomieszczeniach Pałacu Kultury. Dyr. d/s technicznych Bogdan Jakubowski i ja mieliśmy swoje biura w biurowcu naszej zajezdni w Błoniu, a Główna Księgowa pani Danuta Szymczak, szef Biura d/s Pracowniczych Antoni Matuszewski, oraz dział ekonomiczny pani Szwacińskiej ulokowały się niebawem w wynajętych pomieszczeniach przy ulicy Gwiazdzistej.

Pomimo wieloletnich wysiłków dyrektora Kowalika budowa biurowca dla naszej firmy nie mogła ruszyć z miejsca. Najpierw, w latach sześćdziesiątych, oddano nam pod budowę tzw. „serek”, część terenu słynnego przed wojną bazaru „Karcelak”, przy zbiegu ulic Towarowej i Wolskiej. Miał to być pierwszy w Warszawie biurowiec ze szkła, betonu i stali, taki, jakie budowano na zachodzie. Komisja Planowania, która rozdzielała wszelkie dobra, zgodziła się

wyasygnować na budowę biurowca 10 milionów dolarów USD. Rozpisano konkurs na wykonawstwo, który wygrała francuska firma.

Nic z tego nie wyszło- akurat Gomułka wymyślił deglomerację. Nakazywała ona wielu firmom wyniesienie się poza miasto, a już szczególnie z Warszawy. Dotknęło to też i nasze przedsiębiorstwo.

W latach następnych dyr. Kowalik rozpoczął starania o zezwolenie na budowę w Warszawie hotelu dla kierowców zagranicznych, który miałyby przynosić tak potrzebne państwu dewizy. Oczywiście liczył na możliwość wygospodarowania części powierzchni hotelu na cele biurowe. Władze miasta zaproponowały lokalizację w Morach tuż za stacją benzynową jadąc w kierunku Poznania. Jednak nic z tego nie wyszło. Wskazanych kilka hektarów należało do kilkunastu właścicieli, którzy w żadnym przypadku nie chcieli nam ich odsprzedać. Sprawa zaczęła się ślimaczyć. Poprosiliśmy o ewentualnie inną lokalizację. Zaproponowano Marki- w szczerym polu. Oczywiście trudno było się zgodzić na taką lokalizację.

Tymczasem zaczęło już nie tylko chodzić o budowę biurowca, ale również o rozbudowę zaplecza technicznego. Nie było wtedy publicznych, ogólnie dostępnych stacji obsługi. Każde branża: budownictwo, handel, drogownictwo itd. miała własne przedsiębiorstwa transportowe i własne zaplecza techniczne. Wraz z rozwojem polskiego eksportu i importu, a także przejęcia przez nas przewozów sporych ilości towarów przewożonych tranzytem przez nasz kraj (około 80 % ładunków woziliśmy na zlecenia klientów zagranicznych) PMPS PEKAES rozwijał się z roku na rok. Już w połowie lat siedemdziesiątych miał około 500 samochodów. Z trudem mieściły się one w zajezdni w Błoniu i w przystosowanych dla naszych potrzeb pomieszczeniach w centrum Słubic. Należało, co najmniej rozbudować zajezdnię w Błoniu i rozpocząć budowę nowej w Słubicach. Wkrótce, po wielu zabiegach, udało się powiększyć zajezdnię w Błoniu o teren dzisiejszej ulicy Spedycyjnej, przy której znajduje się nowy, duży biurowiec i rozległe magazyny drobnicy. Uzyskaliśmy też lokalizację na budowę nowej zajezdni w Słubicach.

Zaczęły się gorączkowe poszukiwania dostępnego zaplecza technicznego, gdyż wybudowanie nowego przy ówczesnych cyklach budowy takich obiektów trwałoby kilka a nawet kilkanaście lat. Znaleźliśmy nowo wybudowaną zajezdnię w Śremie. Zajezdnia ta została wybudowana przez Przedsiębiorstwo PKS w Poznaniu. Dzięki życzliwej postawie dyr. Wojciecha Jakubowskiego z Poznania i dyr. Zdzisława Krajewskiego szefa Zjednoczenia PKS zgodzono się na jej wydzierżawienie dla naszych potrzeb. Trzeba tutaj koniecznie przypomnieć pierwszego dyrektora tej zajezdni śp. pana Mamczaka. Dzięki jego energii, przysłowiowej poznańskiej pracowitości i dobrym układom z władzami Śremu adaptacja zajezdni do naszych potrzeb postępowała szybko. Zostały tam ulokowane nowo nabyte samochody marki Fiat.

Byliśmy jedynym przedsiębiorstwem samochodowym uprawnionym do przewozu towarów samochodami w transporcie międzynarodowym podległym, poprzez Zjednoczenie PKS, Ministerstwu Komunikacji, a firma C.Hartwig podlegała Ministerstwu Handlu Zagranicznego jedynym spedytorem. C.Hartwig posiadał pięć oddziałów. Dwa z nich, w Warszawie i Katowicach, prowadziły spedycję samochodową z tym, że warszawska w zasadzie zajmowała się Europą, a katowicka Bliskim Wschodem. Z pozostałych oddziałów dwa zajmowały się spedycją kolejową a piąty, w Gdańsku, przewozami morskimi.

Przewoźnikiem międzynarodowym oprócz PEKAES były także PKP, Lot, Polska Żegluga Morska ze Szczecina i Gdynia- Ameryka Line.

U kontrahentów zagranicznych budził zdziwienie fakt, że są to firmy państwowe i nie mają konkurencji- są 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 „domowy” spedytor ekspeduje jego produkty w żądanym przez producenta terminach do wyznaczonych odbiorców, wybierając najlepszy dla tego produktu i najtańszy rodzaj transportu. 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.

Jak to u nas wyglądało w praktyce? Eksportujący swoje wyroby, czy importujący potrzebne mu do produkcji materiały i części przewożone samochodami, zgłaszał się do nas i omawiał z nami wszelkie warunki jak stawkę, termin przewozu, potrzebną do tego ilość taboru itp. Potem składał oficjalne zamówienie w C.Hartwig, który przysyłał je do nas. My podawaliśmy Hartwigowi wcześniej uzgodnione z klientem warunki, które Hartwig przekazywał klientowi, jako własne i oczywiście dostawał za to prowizję.

Aby tego wszystkiego uniknąć wielu naszych producentów niemających możliwości wyboru spedytora i przewoźnika, a często tylko dla własnej wygody, oddawało tzw. cesję transportową odbiorcy. Sprzedawało swój produkt taniej o koszty transportu- transportem i związanymi z tym kosztami martwił się już odbiorca towaru, a w zasadzie jego „domowy spedytor”, który najczęściej nam zlecał te przewozy.

W okresach szczytów przewozowych zatrudnialiśmy dodatkowo obcy tabor. Były to najczęściej samochody krajowego PKS kupione od nas po znacznym przebiegu. Samochody te jeździły w tzw. „Patronacie” w zasadzie tylko do sąsiednich krajów, z naszą dokumentacją i u nas rozliczanymi wydatkami dewizowymi. Bowiem tylko my posiadaliśmy zezwolenie na pobieranie opłat od klientów w dewizach i pokrywanie wydatków dewizowych za granicą. Gdy mimo wszystko samochodów było za mało, Hartwig miał prawo do ich czarterowania w niezbędnej ilości u zagranicznych przewoźników, na co musiałem wyrazić zgodę na piśmie.

Tylko raz miałem z tego powodu nieprzyjemności. Mianowicie nasz tabor jeżdżący coraz liczniej z ładunkami z Europy do krajów Bliskiego Wschodu (Irak, Iran, Kuwejt) wracał pusto. Prawo do ładowania go miał nasz przedstawiciel w Sofii lub przedstawiciel PKP i PEKAES w Budapeszcie, a był nim zawsze pracownik PKP. Otóż podczas jednego ze szczytów przewozowych przed zakończeniem roku, kiedy wszystkie centrale handlu zagranicznego chciały na gwałt wysłać swoje produkty, aby w terminie dotrzymać zawartych umów, kolejarz urzędujący w Budapeszcie zaczął ładować na Węgrzech wszystkie powracające samochody węgierskim towarem do Europy Zachodniej, po marnej stawce około 1.500 DM. W tym samym czasie C.Hartwig zażądał, abym dał mu zezwolenie na czarter zachodnich przewoźników po stawkach około 2.500 DM. Oczywiście zezwolenia nie dałem i zabroniłem przedstawicielstwu w Budapeszcie ładowania samochodów węgierskim towarem, bo było to pewną formą popierania eksportu węgierskiego zamiast polskiego i zmniejszało nasze wpływy około 1.000 DM z jednej jazdy.

Budapesztański przedstawiciel nie mógł zrozumieć, że zamiast jego 1.500 DM możemy zarobić 2.500. Zastosował się do mojego polecenia, nie ładował samochodów, ale napisał osobistą skargę do Ministra Komunikacji, też kolejarza: ja chcę zarabiać dewizy dla mojej kochanej ojczyzny Polski Ludowej, a ci ekonomiści od siedmiu boleści z PEKAES mi tego nie dają. Odtąd zostałem wrogiem pana przedstawiciela, który przeinaczając moje słowa z pewnego spotkania zrobił mi ogromne nieprzyjemności.

Trudno dzisiaj nawet zrozumieć, jak musiałem się tłumaczyć u wysokich urzędników ministerstwa z tego, że zabroniłem ładować na Węgrzech nasze samochody. Urzędnicy, jak to urzędnicy, na ogół nic z tego nie rozumieli. Ważne, jeżeli cię rozumieją twoi przełożeni, bo inaczej to już zgroza. Ja na szczęście miałem przełożonego dyr. Kowalika, który to doskonale rozumiał.

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 Stayerów (syn jego związany był w jakiś sposób z tą firmą). V-ce premier Wrzaszczyk, który niedawno, jako dyr. FSO wprowadzał tam produkcję Polskiego Fiata, nakazywał dalszy 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 zakupu Renault. My zaś upieraliśmy się nadal przy VOLVO.

Wzięliśmy na próbę, 4 austriackie Stayery, które jak się okazało miały awaryjność polskich Żubrów (poprzednik Jelcza). Nawet Austriacy nie używali swoich Stayerów do przewozów międzynarodowych, gdyż nigdzie nie istniały jego serwisy i w razie awarii np. w Iraku trzeba byłoby je holować do kraju. Natomiast nie można było postawić takich zarzutów Renault i Fiat. Targi o markę trwały długo, aż wreszcie ktoś życzliwy z Komisji Planowania podpowiedział, aby zgodzić się na zakup trzech marek, Renault, Volvo i Fiat. Wtedy decyzja na przydzielenie nam dewiz i pozwolenia na zakup samochodów zapadła błyskawicznie i to w nieoczekiwanych przez nas ilościach- 300 Volvo, 300 Renault i 200 Fiatów.

Gdzie umieścić taką ilość taboru? Fiaty mogliśmy „upchnąć” do zajezdni w Śremie, jednak z przyczyn od nas niezależnych dodatkowych 200 Fiatów do PEKAES nie trafiło.

Zakładając, że 300 samochodów VOLVO ulokujemy w Błoniu i Słubicach pozostawało jeszcze szukanie zaplecza dla 300 samochodów Renault. 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. Stały tam ogromne hale, ściągnięte z całego świata urządzenia zalegały hektary ziemi. Zgodzono się na wydzierżawienie nam jeszcze nieukończonego zakładu transportu.

Zanim jednak zdążyliśmy przystosować obiekt zaczęły się dostawy taboru i trzeba było ulokować go na razie w Błoniu. Doprowadziło to do tego, że nie tylko zajezdnia, ale i wszystkie boczne ulice Błonia były zastawione

naszymi samochodami. W skromnym biurowcu tłoczyli się pracownicy Błonia i szkolący się ze Starachowic. Każdy z nich pracował ze „swoim” taborem.

Przy zwiększeniu o taką skalę taboru, trzeba było szybko powiększyć także liczbę zatrudnionych kierowców, mechaników, pracowników biurowych i szukać dla nich pomieszczeń. Z kierowcami poradził sobie dyr. Kowalik w ten sposób, że oprócz zatrudniania nowych, przeszliśmy z dotychczasowej dwuosobowej obsady na każdym samochodzie na odsady jednoosobowe, za wyjątkiem taboru jeżdżącego na Bliski Wschód. Pracowników biurowych, „upchało” się do istniejących już pomieszczeń.

Największym problemem w tych czasach była łączność z naszymi kontrahentami i kierowcami będącymi za granicą. Najnowocześniejszym używanym wtedy środkiem łączności był (dzisiaj już muzealny) teleks. Specjalna maszyna do pisania przenosiła tekst na taśmę w postaci zestawu dziurek odpowiadających poszczególnym literom. Następnie, po uzyskaniu połączenia telefonicznego z żądanym odbiorcą, wkładało się tą taśmę do innej maszyny skąd impulsy zawarte na dziurkowanej taśmie przekazywane były do odbiorcy, gdzie przetwarzano je znów na litery. Łączyliśmy się tymi urządzeniami z klientami- z kierowcami było to niemożliwe.

Połączenia telefoniczne z zagranicą zamawiało się na pocztę (do poczty należała wtedy telekomunikacja) i czekało na ich otrzymanie nieraz po kilka godzin. Rozwiązaniem okazało się powołanie naszych przedstawicielstw w Hanowerze, Malmo, Wiedniu, Budapeszcie, Moskwie, Sofii, Padwie, Londynie, a później w Bagdadzie, Paryżu i Brześciu. Do placówek obsadzonych doświadczonymi pracownikami wysyłano zbiorczo teleksem wszystkie dane potrzebne kierowcom, np. miejsca i terminy załadunku itp. Przedstawiciel mając do dyspozycji miejscowe linie telefoniczne, w większości automatyczne, przekazywał te dane poszczególnym, zgłaszającym się do niego kierowcom. Można sobie wyobrazić, jak w takich warunkach trudne było kierowanie ogromnym taborem.

Największym moim zmartwieniem był lokal dla moich najbliższych pracowników tzw. kierunkowych, których liczba zwiększyła się do około 65 osób. Na całe szczęście wszyscy już zapomnieli o ustawie deglomeracyjnej i można było umieścić tych pracowników w Warszawie, skąd łączność telefoniczna ze światem była daleko lepsza niż z Błonia. Początkowo pomieściliśmy ich w biurze przy ulicy Świętokrzyskiej, gdzie panował taki tłok, że nie sposób było przejść swobodnie. Potem pan Józef Lesiak doskonały nasz szef inwestycji znalazł wolne pomieszczenie po byłym Technikum Ekonomicznym na ulicy Śniadeckich, które zostało zlikwidowane, gdyż stropy (na dwóch piętrach) groziły zawaleniem. Po bliższym rozeznaniu okazało się, że stropy po wojennych zniszczeniach zamiast belek betonowych lub drewnianych mają belki z szyn i dlatego się „huśtają”. Miałem dobre układy z Ministerstwem Oświaty, dzisiaj już mogę zdradzić, że przez Jurka Kołodziejczyka „prawej ręki” ministra oświaty Kuberskiego, otrzymaliśmy te pomieszczenia na dwuletnie ich używanie za 16 talonów na polskie samochody Star, które Zjednoczenie PKS odstąpiło ze swojej puli Ministerstwu Oświaty.

Po dwóch latach pracowaliśmy tam dalej, gdyż w Ministerstwie Oświaty nie mogli odnaleźć odpowiednich dokumentów, a podpisujący dokument v-ce minister odszedł na emeryturę- wraz z dokumentami. My bezczelnie twierdziliśmy, że umowa jest wieloletnia. Dzisiaj mogę się przyznać, że wszystko to zostało omówione przed podpisaniem umowy. Stropy dostały

podpory i z trudem, ale udało się doprowadzić (rozkopy ulicy itd.) do naszego budynku instalację centralnego ogrzewania. Przedtem była tam własna kotłownia, co powodowało stopy węgla, zatrudnienie palaczy itp.

Musieliśmy też mieć dobrą łączność ze wszystkimi krajami, w których znajdowali się nasi kontrahenci i nasze przedstawicielstwa, z krajami Europy i Bliskiego Wschodu. Dostanie linii telefonicznej w Warszawie graniczyło z cudem- czekało się na to nieraz kilkanaście lat. Nam udało się to załatwić dzięki znajomościom w telekomunikacji, pod warunkiem, że na nasz koszt doprowadzimy kabel telefoniczny z centrali na ulicy Pięknej. Znowu rozkopy i instalacja kabla, o którym nie wiadomo, że można było w nim zainstalować aż 20 telefonów.

Bardzo duże trudności stwarzała łączność z zajezdniami (Błonie, Słubice, Śrem i Starachowice), gdzie był ulokowany tabor- rozmowy nadal trzeba było zamawiać na poczcie i oczekiwać na nie nieraz po kilka godzin. Nie pomogło nawet wprowadzenie przez pocztę rozmów tzw. błyskawicznych, bowiem koszt ich był kilkakrotnie wyższy. A przecież trzeba było się łączyć z zajezdniami nieraz po kilka razy dziennie. Po naradach dyr. Kowalika z zaprzyjaźnionym pionem telekomunikacji międzymiastowej wydzierżawiono nam stałą, tylko do naszego użytku, linię telefoniczną łączącą nas z poszczególnymi zajezdniami. Teraz mieliśmy taki aparat na korbkę (nazywany przez pracowników kręciołek), w którym po jej pokręceniu odzywała się od razu zajezdnia.

Piszę o tym dla upamiętnienia, jak się wtedy załatwiała różne wielkie i małe rzeczy- trzeba było mieć wszędzie znajomości. Przecież dzisiaj „wszyscy wiedzą”, że aby za tzw. komuny coś załatwić, czy dostać dobrą pracę, trzeba było być albo partyjnym, albo mieć znajomości. Czy tylko wtedy? Czy coś się zmieniło? Bardzo dużo- zmieniły się partie rządzące.

Powyższe udogodnienia skończyły się po wprowadzeniu w grudniu 1981 r. stanu wojennego. Cała łączność telefoniczna i teleksowa została wyłączona i cała nasza działalność została sparaliżowana. Po kilku dniach zorientowaliśmy się, że nie zostały wyłączone wewnętrzne linie telefoniczne PKP, które zapewniały im łączność z NRD i Czechosłowacją. Minister Komunikacji zgodził się, na prośbę dyr. Kowalika, 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. Niestety, wkrótce ją straciliśmy- ładna i znająca dobrze niemiecki dziewczyna wyszła za mąż za dyplomatę z polskiej ambasady w Berlinie.

Anulowano także ważność wszystkich paszportów. 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 współpracująca z Mercedesem firma Kassborer z Dortmundu. Po wprowadzeniu stanu wojennego zaniepokojony losem tego kontraktu dyr. Kowalik wystąpił o przyznanie jednorazowych paszportów do RFN Andrzejowi Jezierskiemu ówczesnemu dyr. d/s organizacyjnych, późniejszemu prezesowi Zarządu AUTOTRANSPORT PEKAES SA, Zdzisławowi Raszkowskiemu radcy prawnemu, Jadwidze Rozmus

naszej wspaniałej tłumaczce i mnie, celem wyjazdu do Mercedesa i rozmowach o dalszych losach zakupu. Straż graniczna NRD wywołała nas z głównego pasa odpraw i odstawiła na „boczny tor”- kontrrewolucjonistów z zarażonej Solidarnością Polski. Dość długo nikt się nami nie zajmował, aż wreszcie zostaliśmy odprawieni bez dalszych szykan

W małej miejscowości koło Frankfurtu nad Menem, gdzie nocowaliśmy, odbywał się zjazd niemieckiej Partii Liberalnej, która właśnie wtedy postanowiła wyjść z koalicji z SPD i wejść w koalicję z chadekami. Powstał nowy rząd z kanclerzem Kohlem na czele, który rządził Niemcami szesnaście lat. Po powrocie śmiano się z nas, że pojechalśmy obalić rządy SDP.

Podobne dowcipy, ale z tragiczniejszych przypadków, dotknęły Jerzego Wojciechowskiego, szefa biura handlowego, podczas jego wyjazdu służbowego na Bliski Wschód. Najpierw zatrzymał się w Stambule u naszego korespondenta TURTRANS. Na drugi dzień po jego przylocie nastąpił tam pucz pułkowników i wszelka łączność z Turcją została zerwana. Martwiliśmy się o niego, lecz po kilku dniach dostaliśmy teleks: dotarłem do Teheranu. Radość nasza trwała krótko, bo pomiędzy Iranem a Irakiem wybuchła wojna i Teheran był mocno bombardowany. To już było daleko groźniejsze, to już nie był pałacowy przewrót w Turcji. Długo nie mieliśmy żadnej wiadomości od Jerzego, aż któregoś dnia przysłała z Moskwy depesza: zostałem statkiem przez morze Kaspjskie ewakuowany do ZSRR. Wtedy Jan Morocznik udając przerażenie wykrzyknął: Boże tylko nie to! Ale jak wiemy tam rewolucja wybuchła o wiele później.

Sprawę kontraktu z Mercedesem i Kassborerem załatwiliśmy o tyle pomyślnie, że Mercedes podtrzymał podpisany kontrakt, ale zażądał gwarancji finansowych motywując je tym, że „Jaruzelski może po przyjechaniu tych samochodów do kraju postawić przy nich żołnierzy i wy nie dostaniecie waszych samochodów, a my naszych pieniędzy”. Nie mogło go udzielić państwo polskie, niewiarygodne finansowo. Trzeba było szukać gwaranta na zachodzie. Wiele firm od lat z nami pracujących, w grzecznej lub brutalnej formie, odmówiło nam pomocy. Nie odmówił nam tylko stosunkowo niewielki szwajcarski „Transabal”- firma pana Pluessa i jego synów, którzy z trwogą o utratę swojego majątku, dali jednak gwarancję Mercedesowi bodaj na sumę ponad 3 milionów DM. Dali pod warunkiem, że z kolei my damy im niewielki rabat na zlecane przez nich przewozy. Nie zawiedli się na nas, bowiem niedługo odebraliśmy te samochody i zgodnie z kontraktem zapłaciliśmy.

Odtąd Transabal był konkurencyjny w stosunku do innych spedytorów, bo nie tylko dostał rabat, ale także pierwszeństwo w otrzymywaniu taboru. Nagle okazało się, że teraz wielu z naszych zagranicznych kontrahentów gotowych jest udzielić nam gwarancji.

Jako ciekawostkę z tego wyjazdu służbowego trzeba wspomnieć, że osobą towarzyszącą nam z ramienia Mercedesa był pan Puttkamer, który zapytany czy coś wie o związku Puttkamera z Marylą Wereszczakówną ukochaną Mickiewicza odpowiedział: wiem, choć sam pochodzę z innej linii Puttkamerów osiadłych w okolicy Słupska. Zawsze w naszej rodzinie przynajmniej jedna osoba znała język polski, bo wielu naszych pracowników mówiło po polsku. Niestety teraz w mojej rodzinie mówi po polsku tylko ciotka, a w moim pokoleniu już nikt. Natomiast dyrektorem w firmie Kassborer był pan Ligeza pochodzący z Prus Wschodnich, dzisiejszych Mazur, który też wiedział,

że jego nazwisko to bardzo stare, należące do jednego z najznamienitszych polskich rodów- Ligezów.

Na nas, oprócz podziwu dla zaplecza produkcyjnego Kassborera, zrobił wrażenie sposób załatwienia naszej prośby o przyśpieszenie dostawy naczep. Pan Ligeza zwrócił się do związku zawodowego o zgodę na przepracowanie określonej ilości nadliczbowych godzin motywując, że PEKAES to nowy, przyszłościowy klient. Rada obradowała jakiś czas za zamkniętymi drzwiami i wreszcie zgodę wyraziła. Gdzieżby u nas ktoś pytał o taką zgodę Radę Zakładową.

* * *

Wracajmy do Warszawy. W przygotowanym, jak to wyżej opisałem, budynku dawnej szkoły sale lekcyjne zostały podzielone na boksy i wreszcie pracownicy pionu przewozów, zwani na co dzień „kierunkowymi”, znaleźli w miarę znośne warunki pracy. Pracy trudnej, odpowiedzialnej, wymagającej znajomości języków obcych, zdecydowania w rozwiązywaniu nieoczekiwanych, nieuniknionych sytuacji, znajomości międzynarodowych konwencji o przewozach samochodowych, m.in. ważnej konwencji TIR- Transport Internacjonale Road. Konwencja ta, opisując jej postanowienia w bardzo uproszczony sposób, pozwalała przewozić towary zaplombowane przez polskiego celnika, bez dodatkowych kontroli celnej na granicach państw europejskich.

TU DYGRESJA. Samochód jadąc „pod ochroną celną karnetu TIR” miał zawieszoną obok tablicy rejestracyjnej niewielką, ale dobrze widoczną tabliczkę z literami TIR. Ta tabliczka zrobiła niebywałą karierę! Dzisiaj Polacy wszystkie samochody ciężarowe nazywają „Tirami”.

Do zadań „kierunkowych” należało zbieranie zleceń na przewozy towarów od wszystkich, zarówno polskich, jak i zagranicznych zleceniodawców, oceniając, czy zlecenia są zgodne z podpisanymi z nimi umowami, a także z posiadanymi przez nas zezwoleniami na przejazd przez poszczególne kraje. Następnie przekazywali zlecenia do wykonania poszczególnym zajeżdżniom. 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. Po wykonaniu przewozu wystawiali kontrahentowi rachunek i windykowali należność. Była to żmudna część ich pracy. W firmach zachodnich wprowadzone były inne niż w Polsce systemy księgowości. Na koniec roku przysyłałi nam saldo. Można sobie wyobrazić, co się działo, jeżeli ich saldo nie zgadzało się z naszym, a nie zgadzało się dosyć często. Poszukiwania, kiedy i jaki nastąpił błąd, gdy każda ze stron miała inny sposób zapisywania faktów, były pracochłonne. Było to też bardzo frustrujące, bowiem w takich przypadkach zachodnie firmy oskarżały nas o prowadzenie XIX wiecznej księgowości.

Oprócz tych i im podobnych ważnych, było szereg innych, często drobnych rzeczy, które nas różniły od prywatnych firm zachodnich. Np. nie zawsze znano tam pieczętki z nazwiskami. Ktoś przyjęcie towaru podpisywał i koniec. Przeprowadzane kontrole kwestionowały takie dokumenty, jako niemogące świadczyć o dostarczeniu towaru. Najlepiej podobne różnice oddaje humorystyczne, ale prawdziwe zdarzenie. Przyjechał do nas na rozmowy pan Haus z Hamburga- duży spedytor, na dodatek przewodniczący Zrzeszenia

Spedytorów i Przewoźników Niemieckich. Ktoś z nas rozpoczynając rozmowy powiedział: Panie dyrektorze Haus. Haus mu przerwał i powiedział: panie- ja nazywam się Haus a dyrektorów to ja przyjmuję i wyrzucam.

Pracownicy mojego pionu, których obowiązki opisałem powyżej, byli swego rodzaju mózgiem przedsiębiorstwa- oczywiście nie było takiej kadry na rynku pracy. Trzeba było ją wykształcić. Podstawowym kryterium naboru była znajomość języków obcych, to też rekrutowani byli najchętniej z pośród absolwentów słynnej wtedy Szkoły Języków dyr. Łazarskiego na ul. Ogrodowej. Pracując za starszymi stażem kolegami, a raczej koleżankami, bo pion ten był mocno sfeminizowany, 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 wyśmienite 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 było doprawdy niezwykle. Była to kadra o najwyższych kwalifikacjach doceniana, wraz z pracownikami działu handlowego, także przez naszych zagranicznych kontrahentów.

Kiedyś, na jakiejś naradzie Jerzy wojciechowski powiedział, że Kołodziejczyk stworzył nienaruszalne państwo w państwie PEKAES.

Prawie wszyscy poczynając od roku 1991 zostali zmuszeni do odejścia z PEKAES, aby zrobić miejsce dla „swoich” z partii, które dostawały PEKAES, jako łup powyborczy- najpierw ZCHN, potem SLD. Nadal jednak pracowali i pracują w firmach spedycyjnych i przewozowych często na kierowniczych stanowiskach, jako ich szefowie lub zastępcy.

Do pomieszczeń przy ul. Śniadeckich przeniósł się później także pion techniczny z dyr. Andrzejem Osiadaczem na czele. Dwa najważniejsze pionu firmy: przewozowy i techniczny, miały wspólny, dwuosobowy sekretariat i jeden samochód służbowy marki Polonez z kierowcą. Już mniejszej biurokracji trudno sobie wyobrazić. Trzeba dodać, że obydwie pionu kierowały (sądząc po wynikach całkiem sprawnie) ponad 1.300 samochodami- oczywiście dzięki pracy pozostałych ponad 4.000 pracowników.

Na zakończenie tego rozdziału podam ostatni skład dyrekcji PMPS PEKAES przed powstaniem spółki akcyjnej: PEKAES AUTOTRANSPORT S.A.

Dyrektor generalny Juliusz D. Kowalik
I-szy z-ca dyr. gen. Romuald Kołodziejczyk

Piony i ich dyrektorzy:

przewozów
Romuald Kołodziejczyk
przyjmowanie zleceń, dysponowanie taboru do przewozów
fakturowanie, windykacja,
karnety TIR, zezwolenia

techniczny
Andrzej Osiadacz
inwestycje, zaplecze
tech-naprawcze
skład konsygnacyjny
zakup taboru,

księgowości i finanse
Danuta Szymczak
księgowość, finanse,
rozliczenia dewizowe
w tym z kierowcami

Oprócz tego istniały: dział kadr, dział ekonomiczny, dział paszportów i wiz, itp.