

PEKAES AUTO-TRANSPORT SA

Stan wojenny przyniósł naszemu przedsiębiorstwu zasadnicze zmiany. Zachodnie instytucje finansowe, którym Polska była winna ogromne sumy, chciały oddać sprawę polskiego długu do sądu i z wyrokami w rękę zajmować polski majątek znajdujący się za granicą. Groziło to, że na poczet polskich długów mogą nam, LOT-owi i firmom żeglugowym być zajmowane samochody, samoloty i statki. Zdecydowano o denacjonalizacji tych przedsiębiorstw. W jej ramach powołana została spółka pod nazwą PEKAES AUTOTRANSPORT S.A. To samo zrobiono z Lotem, Polską Żeglugą Morską i nieistniejącą już dzisiaj linią żeglugową GAL- Gdynia Ameryka Line. Założycielami spółki był Minister Komunikacji, oraz WARTA i DAL. Ta ostatnia firma miała przed wojną zadanie zakładanie za granicą potrzebnych Polsce firm.

AUTOTRANSPORT SA, jako spółka nie była już firmą państwową i nie mogła odpowiadać za długi państwa polskiego. W spółce zostałem, oprócz dotychczas pełnionej funkcji dyr. d/s przewozów, członkiem Zarządu.

Jako członek zarządu podpisałem z bankiem umowę na pożyczkę w wysokości 300.000.000 ówczesnych złotych tj. około 75.000.000 USD. Przy podpisywaniu ręka mi nie drgnęła, bo wiedziałem, że takiej sumy w razie, czego nie spłacę. Kupiliśmy za te pieniądze od PMPS tabor i całe zaplecze techniczne. Wszystko oprócz gruntów i znajdujących się na nim budynków. Zgodnie, bowiem z powojenną ustawą o reformie rolnej, przedsiębiorstwo państwowe, jakim było PMPS, nie mogło sprzedać ziemi ani osobie prywatnej ani spółce i PMPS istniał nadal. Dyrektorem PMPS został pan Zygmunt Jackowski, od którego to nowa spółka AUTOTRANSPORT SA wdzierżawiła budynki zajezdni. Takie to były czasy. Przy okazji odgrzebano kodeks handlowy z 1934 r., który okazał się całkiem sprawnym narzędziem.

Utworzenie spółki, na czele której, jako prezes zarządu, stanął pan Juliusz D. Kowalik, było dla nas kolosalną zmianą, szczególnie w zakresie finansów, gdyż do tej pory, jako przedsiębiorstwo państwowe, otrzymywaliśmy od Komisji Planowania, poprzez Ministerstwo Komunikacji i Zjednoczenia PKS na wszystko limity. Był, więc limitowany fundusz płac, limit środków na inwestycje, plan przewozu ton, tonokilometrów, wpływów itd. Za przekroczenie np. limitu płac, nie wykonania przewozu ton można były zarząd pozbawić premii. Do tego ogromna statystyka do jednostki nadrzędnej i sporządzanie planów. Teraz wyszliśmy ze struktur PKS, byliśmy samodzielni- mogliśmy o swoim losie w zasadzie decydować sami.

W tym czasie nastąpił ogromny rozwój przewozów na Bliski Wschód. Ładowaliśmy w Europie do 500 samochodów miesięcznie, które wiozły towary tranzytem przez Polskę i obok Bułgarów byliśmy najpoważniejszym przewoźnikiem na tym kierunku. Początkowo jazdy te przysparzały trochę kłopotów. Iran z Irakiem był w stanie wojny i kierowca nie mógł mieć w jednym paszporcie wiz obydwu tych krajów. Trzeba było przekonać Komendę Główną Milicji do koncepcji wydania każdemu kierowcy po dwa paszporty, w którym jeden był dla wiz irackich i kuwejskich, a drugi irańskich.

Jednocześnie, zgodnie z utrzymywaną przez prezesa Kowalika zasadą, że powinno się mieć w każdego kraju przynajmniej dwu korespondentów, lub spedytorów, a do każdego kraju dwie drogi, poszukiwaliśmy możliwości jazdy do Iraku i Iranu nie tylko przez Bułgarię i Turcję, czy przez grecki port Volos promami do Turcji. Taką drogą do Iranu mogła się okazać droga przez ZSSR

(przez Gruzję i Azerbejdżan), przejściem granicznym z Iranem w Astarze. Niestety dla samochodów obcych bander droga ta była zamknięta, jak zresztą większość dróg w ZSRR.

Dla ciekawości mogę podać, że ówczesnie dla samochodów osobowych były tylko dwa przejścia graniczne: Brześć i Medyka, a dla towarowych dodatkowo w Bobrownikach. Do Tallina obcokrajowcy mogli jechać tylko drogą okrężną przez Moskwę i ówczesny Leningrad, a do Wilna i Rygi w ogóle była zamknięta. Na południe ZSRR, droga do Soczi dla obcokrajowców, wiodła przez Lwów, Kijów, Charków, Rostów nad Donem. Nocować trzeba było tylko na wyznaczonych kampingach, oddając na noc obsłudze paszporty. Poruszać się po drodze latem można było tylko od godz. 6 rano do zmroku i nie wolno było pod żadnym pozorem zbaczać z trasy. Zresztą było to niemożliwe, bo na każdym skrzyżowaniu poza miastem, siedzący w budce milicjant sprawdzał własne samochody i zapisywał numery przejeżdżających z zagraniczną rejestracją. Jadąc w 1973 r. z kolegą dwoma autami na urlop do Soczi zatrzymaliśmy się w lesie, pomiędzy takimi dwoma punktami kontrolnymi, aby zjeść śniadanie. W ciągu kilkunastu minut zjawił się milicjant na motocyklu pytając, czy coś się stało, bo nie pojawiliśmy się w odpowiednim czasie na następnym punkcie kontrolnym. Wynikało z tego, że nie tylko zapisywano numery samochodu, ale również przekazywano do następnego punktu, że jedzie taki to a taki samochód, zapewne, aby nie mógł skręcić gdzieś z drogi, szpion jeden.

Na dorocznym spotkaniu komisji międzyresortowej Polska—ZSRR przedłożyliśmy prośbę o pozwolenie dojazdu naszych samochodów z ładunkami do Iranu, do kaukaskiej miejscowości Mineralne Wody, skąd dalej naczepy byłyby holowane ciągnikami radzieckich przewoźników do niedalekiej Astarzy. Strona radziecka nie zgodziła się na to tłumacząc, że nie ma tam dostatecznej bazy technicznej i może kiedyś jak Sovtransavto wybuduje tam swoją bazę itd. itd. Naciskani jednak przez nas (potrzebowali od nas więcej zezwoleń niż my od nich) wskazali jakiegoś miejscowego przewoźnika w Kijowie, który mógł wykonywać holowanie naszych naczep do Astarzy, skąd odbierał je wynajęty przez nas przewoźnik irański. Przewoźnik kijowski okazał się niesolidny. Naczepy wracały w opłakanym stanie. Pocięte plandeki, urwane lub odcięte przewody elektryczne, wymienione na „kaptcie” opony itp. Niestety kierowcy nasi musieli je zabierać w takim stanie bez żadnej dyskusji, bowiem kijowski przewoźnik miał jedną odpowiedź: za to wszystko odpowiada wasz irański partner, wszystkie uszkodzenia powstały w Iranie. Z kolei przewoźnik irański zwał winę na stronę rosyjską.

Przewoźnik ukraiński, jako krajowy podlegał lokalnym władzom w Kijowie, na które Ministerstwo w Moskwie rzekomo, czy faktycznie nie miało wpływu. PEKAES ze swej strony nie chciał utracić tych przewozów, ponieważ cały fracht pobierał w DM (niemieckich markach) lub USD, a przewoźnikowi radzieckiemu płacił rublami. Domagaliśmy się współpracy z innym przewoźnikiem i wreszcie po „długich bojach” (m.in. w tej sprawie, a także walcząc o zmianę „kooficjentu” zezwoleń w samym tylko 1979 r. byłem na rozmowach w Moskwie 7 razy) wskazano nam Sovtransavto w Brześciu.



Podpisywanie protokołu z obrad komisji międzyresortowej Polska-ZSRR. Początek lat osiemdziesiątych XX wieku.

Stoją u góry od lewej: NN, Juliusz D. Kowalik dyr. PMPS PEKAES, Kołodziej z-ca dyr. C.Hartwig Warszawa, Roman Buksiński Sekretarz Generalny ZMPTD, Burak przedstawiciel Min. Fin. PRL, ja Romuald Kołodziejczyk stojący zawsze z tyłu, aby nie zasłaniać innych, Leonid Zadworny z-ca dyr. SOVINTERAVTOSERVIS (obsługa zagranicznych przewoźników), Kurszin z Min. Transportu Samochodowego ZSRR, Tieńkow dyr. przewoźnika radzieckiego SOVTRANSAVTO.

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

Pochylny z lewe strony Chojnacki z-ca dyr. Departamentu Zagranicznego Ministerstwa Komunikacji PRL, z prawej NN jego odpowiednik z Ministerstwa ZSRR.

Minister Jan Raczkowski podczas okupacji niemieckiej utworzył i dowodził nim, wielki oddział partyzancki na Białorusi. Oddział składał się z Polaków, Białorusinów i żołnierzy rozbitej Armii Czerwonej. 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, o nienagannych manierach wytwornego arystokraty, spokojny, zrównoważony, prowadził rozmowy bardzo rzeczowo.

Bywało, że na spotkaniach z delegacją radziecką, kiedy tłumacz niebył precyzyjnie tłumaczył zawile niuansy, 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 samochodów w przewozach międzynarodowych. Był bardzo szanowany przez Rosjan jak każdy weteran, który walczył z Niemcami.

Drugiego podpisującego protokół, Arkadija Suworowa, o urodzie amanta z amerykańskiego filmu, poznałem wcześniej, kiedy był najpierw zastępcą, a potem dyrektorem odpowiednika PEKAES- SOVTRANSAVTO. Dosyć szybko awansował na 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 zagadnienie i rozumował podczas rozmów po europejsku. Wysłuchiwał naszego zdania, 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. Świeżo wrócił z placówki w Paryżu. W kilkanaście lat potem ukazała się we Francji książka o szpiegostwie ZSRR w Europie, gdzie Kurszin został szeroko opisany, jako szef siatki przerzutów wiadomości szpiegowskich do ZSRR.

Trzeci od prawej Leonid Zadworny był autorem podobno bardzo dobrych przewodników turystycznych po ZSRR.

Największym problemem poruszonym na komisjach międzyresortowych z ZSRR była sprawa zezwoleń. Przewoźnik radziecki, Sovtransavto, który powstał 10 lat później niż PEKAES i utworzył strukturę organizacyjną na nasz wzór, w większości przewoził swoje towary w imporcie i eksporcie przez Polskę, a w mniejszym stopniu przez Czechosłowację i Węgry. Potrzebował dużo zezwoleń polskich. Jednocześnie strona radziecka chciała dawać nam jak najmniej swoich. W tym celu ustaliła „koeficient” (współczynnik). Przyjęto mianowicie, że samochód Sovtransavto przejeżdża przez Polskę, jadąc tam i z powrotem, 1.500 km. Zaś samochód Pekaes jadąc do Leningradu i z powrotem przejeżdża przez terytorium ZSRR około 2 i pół razy więcej, niszcząc więcej dróg, itp. Za każde 2 i pół polskiego zezwolenia dawali nam jedno swoje. I nie chcieli słuchać naszego argumentu, że PEKAES do Leningradu jeździ sporadycznie.

W ciągu kilku lat w oparciu o nasze statystyki ilości przejechanych kilometrów przez samochody Sovtransavto przez terytorium Polski i PEKAES przez terytorium ZSRR, obniżano wielkość tego „koeficjenta” do dwu, półtora, aby wreszcie przestać mówić, że możemy jeździć tylko do Leningradu- to już nasza strategia, przeszli do wymiany jedno zezwolenie za jedno zezwolenia. Trzeba tu podkreślić twarde stanowisko w tej sprawie naszego Ministerstwa Komunikacji.

Z otrzymaniem zezwoleń były kłopoty i w innych państwach. Najbardziej „luksusowe” rozmowy były z Turcją. Lecąc na nie do Ankary zabieraliśmy ze sobą 6.000 polskich zezwoleń dla ich przewoźników i uroczyście je przekazywaliśmy, prosząc o taką sama ilość dla naszych przewoźników. Dostawialiśmy je bez żadnej dyskusji, chociaż Turcy wiedzieli, że my wykorzystamy wszystkie, a oni może 6 sztuk w roku.

* * *

Wracajmy do przewozu naszych naczep do Astary. Avtobaza Sovtransavto w Brześciu to zajezdnia większa niż nasza w Błoniu, wyposażona w urządzenia diagnostyczne i naprawcze jak Błonie, z fachową kadram i operatywnym kierownictwem, eksploatująca samochody marki VOLVO. Muszę tu wymienić nazwisko bardzo mi życzliwego dyrektora Leonida Katulina, od którego, w czasie mojej późniejszej, 11- letniej tam pracy, każdorazowo uzyskiwałem pomoc. Także od inż. Michaiła Zubowa, który został wyznaczony do współpracy w zakresie technicznym z obcym, w tym i PEKAES, taborem.

Z Sovtransavto ustaliliśmy przekazywanie naczep na podstawie protokołów. Protokół miał 2 stronicie, na jednej przekazanie naczepy przez PEKAES Sovtransavtu, a drugiej odwrotnie. W protokole wymieniony był stan plandeki, instalacji elektrycznej i numery opon. Wszystko w języku polskim, rosyjskim i perskim. Stan naszych naczep wyraźnie się poprawił. Części starych spraw skierowaliśmy z p. Kamińskim kier. Działu przewozów na Bliski Wschód do Komisji Arbitrażowej w Moskwie, gdzie większość z nich wygraliśmy.

Za swoje usługi Sovtransavto żądało zapłaty w dewizach. Nie mogliśmy się na to zgodzić, ponieważ Sovtransavto jeżdżąc po swoim terytorium ponosiło tylko część kosztów w dewizach w postaci amortyzacji i części zamiennych do ciągników VOLVO, używanych do holowania naszych naczep. Reszta kosztów takich jak paliwo, diety kierowców itp. była w rublach. Dlatego ustaliliśmy, że 25% należności będziemy płacić w dewizach, a resztę w rublach. I tak to nam się opłacało. Jednocześnie, wobec utraty części wpływów dewizowych (w/w 25%), żądaliśmy dopuszczenia nas do rozwożenia po Europie naszymi samochodami kontenerów, które z Dalekiego Wschodu koleją transsyberyjską były przywożone do, położonego przy granicy z Polską, Wysokolitowska (przed wojną Wysokie Litewskie a obecnie białoruskie Wysokoje). W Moskwie powiedziano nam, że Wysokolitowsk leży w strefie przygranicznej i KGB, w którego strukturach znajdowali się pogranicznicy, nie zgadza się na wjazd tam naszych samochodów.

Tu mała dygresja. Bardzo szybko, około roku 2000, przyjęło się nazywać dawnych polskich wopistów, a obecnie funkcjonariuszy Straży Granicznej, rosyjską nazwą pogranicznik.

Na stanowisko strony radzieckiej zareagował minister komunikacji Kamiński proponując, aby kontenery przeznaczone dla PEKAES podstawiane były do Małaszewicz. Naczelnikowi stacji Małaszewicze polecił natychmiastowe wykonane dojazdu dla samochodów do znajdujących się tam szeroko gabarytowych, rosyjskich torów. Podczas pobytu delegacji radzieckiej w Warszawie zawieźliśmy jej członków do Małaszewicz i pokazaliśmy możliwość odbioru kontenerów wprost z radzieckich wagonów. Widząc naszą nieustępliwość zgodzono się wreszcie, aby nasi kierowcy, za każdorazowo otrzymywaną przepustką, mogli odbierać kontenery bezpośrednio z Wysokolitowska.

W dalszym ciągu pewna ilość naczep powracająca z Iranu przyjeżdżała uszkodzona. Kierowcy nasi przy podpisywaniu protokołów nie mając „siły przebicia”, a nieraz i znajomości sprawy, często nie żądali ich właściwego wypełnienia narażając nas na straty. W związku z tym zaczęliśmy delegować do Brześcia naszych pracowników znających zagadnienie. Poprawiło to sytuację,

ale nie w stopniu zadowalającym. Delegowani pracownicy mogli przebywać tylko w Brześciu. Upływało też sporo czasu zanim rozpoczynający każdorazowo delegację pracownik zapoznał się z ludźmi, z którymi przyszło mu pracować, a szczególnie z ich mentalnością, sposobem myślenia i pracy, a także z obowiązującymi tam procedurami. A wszystko to znacznie odbiegało od tego, do czego byli przyzwyczajeni w Polsce lub na zachodzie. Trudności te spotęgowały się od momentu podjęcia przez nas przewozu kontenerów, bowiem, ani do Wysokolitowska, ani na granicę nie mieli oni przepustki. Ponieważ przewozy tak kontenerów, jak i naczep, były opłacalne, a także wydawały się rozwojowe, powstał projekt powołania tam naszego przedstawicielstwa.

Wystąpienie w tej sprawie pozytywnie przyjęło Ministerstwo Komunikacji polecając swojemu przedstawicielowi w Moskwie panu Gzuli rozpoczęcie starań. W tym czasie w Moskwie było wspólne przedstawicielstwo PKP i PKS, na czele którego stał zawsze wysokiej rangi pracownik PKP najczęściej były wiceminister lub dyrektor dyrekcji okręgowej. Posiadał tytuł attache d/s transportu i paszport dyplomatyczny. Zapewniało mu to odpowiedni poziom do rozmów z władzami. Z propozycją powołania przedstawicielstwa PEKAES w Brześciu wystąpił szef przedstawicielstwa PKP i PEKAES w Moskwie pan Gzula do vice ministra Transportu Drogowego ZSRR Aleksandra Suworowa, byłego dyrektora generalnego Sovtransavto, a Radca Handlowy naszej ambasady pan Szymczak do I-go z-cy ministra Handlu Zagranicznego ZSRR Breżniewa (syna I-go sekretarza partii).

Nastąpił długi okres ciszy spowodowanej prawdopodobnie prowadzeniem uzgodnień z innymi resortami, a szczególnie tzw. siłowymi. Pierwszy dał zgodę Breżniew, a za raz po nim i Ministerstwo Transportu ZSRR. Teraz okazało się, że oficjalnie ostateczną zgodę może wydać tylko Minister Spraw Zagranicznych ZSRR. Zwrócił się do niego w tej sprawie ówczesny ambasador Polski w Moskwie Stanisław Kociołek. Wystąpiły trudności formalne. Ministerstwo Spraw Zagranicznych ZSRR przypomniało, że w stosunkach międzynarodowych panuje zwyczaj wzajemności. Polska i ZSRR mają po jednym przedstawicielstwie w Warszawie i Moskwie i utworzenie przez Polskę drugiego byłoby naruszeniem tej zasady, bo ZSRR miałyby jedno w Warszawie a Polska dwa. Po wzajemnych konsultacjach Moskwa zaproponowała następującą nazwę;

**Przedstawicielstwo Transportu Samochodowego
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej
Filia w Brześciu**

Ostatecznie nowo powołane przedstawicielstwo rozpoczęło działalność 1.12.1986 r. gdyż jeszcze, jak przypuszczam, musiały nastąpić uzgodnienia z władzami Brześcia, dla których była to pierwsza obca placówka w dobie powszechnej szpiegomanii i to w mieście, które było wielkim garnizonom wojskowym z ogrodzonymi drutem kolczastym kilometrami lasów, do których biegły potężne linie wysokiego napięcia.

Przyjąłem propozycję objęcia tej placówki, gdyż w ówczesnym czasie było to wymarzone zakończenie zawodowego życia- NA PLACÓWCE ZAGRANICZNEJ.