

PKS Nowy Targ i Racibórz

Po skończeniu studiów nie przyjąłem nakazu pracy i pojechałem do Rabki, do Ignaca Bartkowiaka właściciela willi „Horyń” (patrz www.szczebressyn.pl końcówka „Wspom. Studia Szczecin”)



Willa „Horyń” w Rabce- widok dzisiejszy. Fronton był węższy niż boczne ściany willi. Po lewej stronie, tuż nad płotem, poprzeczne okienko wysokiej sutereny, w której znajdowały się kuchnia i pokoje dla służby. Nad tym okienkiem okno pokoju, w którym mieszkałem najpierw sam, potem z żoną i synem. W miejscu stojącego samochodu były wtedy trawniki i rabaty kwiatów. Okno wyglądające jak gdyby zabite dyktą było oknem salonu z wyjściem na taras. Nie było płotu i widocznego częściowo na pierwszym planie budyneczku.

Ignacy był kawalerem- handlował tarcicą i innymi wyrobami z drewna. Trochę mu pomagałem a w zasadzie prowadziliśmy Dolce Vita. Po ponad pół roku dostałem „zaproszenie” na rozmowę do prokuratora, który „zachęcał” mnie do wzięcia nakazu pracy z uczelni, gdyż w przeciwnym razie on da mi nakaz pracy do kompanii karnej w kopalni.

Pojechałem do Szczecina, gdzie do wyboru zostały już tylko trzy miejsca pracy: PKS Nowy Targ, PKS Nowy Sącz i PKP w Katowicach. Wybrałem PKS w Nowym Targu będący blisko Rabki i w ten sposób przesądziłem o drodze mojego zawodowego życia- Państwowa Komunikacja Samochodowa, w której, na różnych stanowiskach i w różnych miejscowościach, przepracowałem 44 lata.

Trochę wcześniejszej historii. Państwowa Komunikacja Samochodowa powstała na bazie rozformowanego po wojnie Pierwszego Pułku Samochodowego wojska polskiego. Jedną z pierwszych dyrektorów PKS została pani Zambrowska- za wyjątkowe dbanie o sprawy socjalne pracowników nazywana przez nich „Mama Zambrowska”. Była bardzo

energicznym, dobrym organizatorem. A także, co ważne, żoną Romana Zambrowskiego, członka biura politycznego partii i przewodniczącego Komisji Specjalnej do Walki z Nadużyciami i Szkodnictwem Gospodarczym-odpowiednikiem sowieckiej Czeki, choć w swojej działalności Zambrowski nie był tak groźny, jak Dzierżyński. Nie było dla „Mamy Zambrowskiej” sprawy nie do załatwienia dla ukochanego PKS-u i jego pracowników.

6 Lipca 1953 r. zameldowałem się u szefa Ekspozytury PKS w Nowym Targu inż. Bieleckiego. Młody brunet, wysoki, pięknie zbudowany, o urodzie filmowego amanta- miał niezwykle powodzenie u kobiet. Wyraził zadowolenie z mojego przyjazdu, gdyż oprócz niego w całej ekspozyturze był jeszcze tylko jeden pracownik z wyższym wykształceniem. Okazał się nim Andrzej Zasada jego zastępca, o kilka lat starszy ode mnie absolwent mojej uczelni z przed roku. Urodzony w Wołkowysku i tam zmobilizowany- przeszedł szlak bojowy do Berlina. Z żoną mgr biologii miał dwóch synów i mieszkał, podobnie jak ja, w Rabce. W jakiś czas potem przeszedł na stanowisko z-cy dyr. Oddziału PKS w Kielcach i próbował ściągnąć mnie do pracy w Skarżysku-Kamienna, gdzie dyrektorem był Zygmunt Grechuta, partyzant z Zamojszczyzny- ojciec słynnego Marka Grechuty. Nic z tego nie wyszło z powodu braku tam mieszkania.

Inż. Bielecki powiedział mi, jaki będzie zakres mojej pracy, na co usłyszał moje: nie przyjechałem do pracy- przyjechałem na nakaz pracy. Zostałem skierowany do działu transportu i spedycji. Pracowały tam trzy panie, których nazwisk już nie pamiętam, a jego kierownikiem był starszy ode mnie o około 20 lat przystojny Kazio, po góralsku Kazek, Bocheński. Był żonaty z b. żoną „Ognia” legendarnego, słynnego w całej Polsce watażki, d-cy oddziału partyzanckiego, bożyszczka Podhala, z którym miała syna- „Ognika”.

Kazio był dziwnym człowiekiem. Nic emocjonalnie na niego nie działało, jakby nic do niego nie docierało, niczym się nie przejmował, choć w pracy funkcjonował normalnie. Niemcy wywieźli go do Oświęcimia już w pierwszym, kilkaset osób liczącym transporcie. Przeżył cały Oświęcim, od początku do końca jego istnienia- od budowy do wyzwolenia. Nie wiem ile osób to przeżyło- być może kilkoro, w tym Kazio Bocheński. To, co tam widział i przeżył sprawiło prawdopodobnie, że był, jakiś inny. Robił rzeczy często dziwne i nieoczekiwane. Np. mówił do mnie: Roman idziemy na gąskę i wychodziliśmy- wszyscy na to patrzyli i nikt nie protestował. Był w sensie dyscypliny pracowniczej bezkarny. Na gąskę szło się do znajomej knajpy, gdzie bez pytania podawano mu kawałek gęsiny i kieliszek wódki. Do pracy powracaliśmy po jakimś czasie, lub w ogóle nie wracaliśmy.

W porównaniu do lat późniejszych PKS dopiero raczkował i nikt do końca nie wiedział, jak ma funkcjonować taka państwowa firma. Pracownicy nie mieli przykładu, ani nawyku, ani szczegółowych wytycznych, jakie obowiązują reguły, a wielu wiedziało, jak pracuje się w rodzinnych firmach prywatnych. Dochodziło do kuriozalnych sytuacji. Dla przykładu: kierowca Gawenda wyjeżdżał z ładunkiem do Krakowa, po tym nie było go w pracy, oczywiście i samochodu, czasami po dwa czy trzy tygodnie. Kiedy się pojawił przychodził do nas ze zwiłkiem karteczek i dyktował dziewczynom: z Krakowa pojechałem z taką to a taką firmą i takim ładunkiem np. do Radomia. Potem dalej z różnymi firmami i ładunkami- objechał prawie całą Polskę. Oczywiście wszystkie przewozy były dla firm, lub osób prywatnych. Dziewczyny wystawiały na każdą jazdę odpowiednie rachunki, Gawenda szedł do kasy i uiszczał odpowiednie sumy. Ile mu pieniędzy zostawało wiedział tylko on sam.

Z braku doświadczenia i niedoskonałości tabel cenowych w ustalaniu należności pobierano od prywatnych klientów zawyżone zaliczki, aby w przypadku końcowej faktury wyższej niż przewidywano, nie szukać klienta. Zaliczki przechowywano w biurku pracownika, który przyjmował zlecenie. Najczęściej ostateczny rachunek był niższy niż zostawiona zaliczka, jedni klienci zgłaszali się po odbiór nadwyżek, inni nie, a prawdziwego adresu do nich najczęściej nie było. Trzeba, bowiem wiedzieć, że był to okres najcięższego bolszewizmu, prześladowania prywatnej działalności i właściciele najczęściej przewożonego towaru- desek nie chcieli zostawiać po sobie najmniejszego śladu. Kierowca dostawał swoją dolę, aby zapomniał adresy załadunku i wyładunku towaru. Nadwyżka zaliczki w stosunku do rachunku leżała w biurku i kusiała. W jakiś czas po tym niektórzy koledzy i koleżanki poszli do więzienia.

Proponowano mi wynajęcie na koszt firmy pokoju w Nowym Targu. Woląłem jednak mieszkać dalej w Rabce u Ignaca Bartkowiaka pomimo dość trudnego dojazdu do pracy. Najpierw ponad dwa kilometry marszu do Chabówki, a stamtąd dalej autobusem jadącym z Krakowa do Zakopanego. Po pracy z powrotem. Miałem 23 lata i nie widziałem w tym żadnej trudności. Tym bardziej, że wraz za mną dojeżdżało dwóch wspaniałych ludzi.

Pierwszym towarzyszem dojazdów do pracy był inżynier, który pracował w wydziale budownictwa starostwa nowotarskiego. Romantyk, wielbiciel gór i pięknych widoków. Po jakimś czasie znalazł mieszkanie na Gubałówce i to go szybko wyleczyło z romantyzmu. Kiedy przyszło mu wozic z Zakopanego kolejką na Gubałówkę wszystkie zakupy, a szczególnie zimą węgiel- szybko poszukał sobie mieszkania niżej.

Drugim był wybitny lekarz i naukowiec Kazimierz Dąbrowski. Został przez władze zmuszony do opuszczenia Warszawy ze wskazaniem osiedlenia się w Rabce-Zdroju. Pracował, jako lekarz w sanatorium dla dzieci chorych na gruźlicę w Rabce i jako psychiatra w szpitalu w Nowym Targu.

Oto wg danych internetowych jego życiorys naukowy: Psycholog kliniczny, psychiatra, filozof, pedagog, twórca teorii dezintegracji pozytywnej. Utworzył Instytut Higieny Psychiczej, którym kierował w latach 1935-1949. Studiował medycynę w Uniwersytecie Warszawskim, w Uniwersytecie im Adama Mickiewicza w Poznaniu i Uniwersytecie w Genewie. Równolegle studiował psychologię początkowo w UAM w Poznaniu a następnie w Genewie. Obronił dwa doktoraty; medycyny w 1929 r. w Genewie i psychologii w Poznaniu. Studiował także polonistykę, filozofię, i teologię. Specjalizował się w psychopatologii, psychiatrii, psychoanalizie, neurologii, neuropsychiatrii, higienie psychicznej. Następnym etapem to pobyt w Harvardzie (1934), w School of Public Health i praktyka kliniczna w szpitalu psychiatrycznym w Bostonie. Po II wojnie światowej odbył jeszcze studia badawcze w USA (1948-1949) w zakresie neuropsychiatrii, higieny psychicznej i psychiatrii dziecięcej w uniwersytetach: New York, Illinois, Harvard.

Był stale jakby zagubiony, nawet podczas rozmowy sprawiał wrażenie, że przebywał gdzieś daleko, w innym świecie. Ale to my z inżynierem byliśmy pewnie dla niego rozmówcami z innego świata.

Poznałem go nie tylko ze wspólnych dojazdów do Nowego Targu, ale także, jako mieszkańca „Kadenówki”. Był to dom Kadena, przedwojennego właściciela Uzdrowiska Rabka. Wysoki, drewniany dom, z dużym holom po środku sięgającym aż do belkowej więźby dachowej. Dookoła holu, tak na

parterze, jak i na piętrze, były pokoje mieszkalne- w jednym z nich mieszkała moja przyszła żona.



Kadenówka



Kadenówka z bliska



Moja przyszła żona na schodach Kadenówki.

Kazimierz Dąbrowski do Warszawy powrócił dopiero po zmianach, jakie zaszły w 1956 r.

Dość krótko trwało moje hasło, że „przyjechałem na nakaz pracy a nie do pracy”- wciągnąłem się do niej szybko. Musiało to wyglądać dobrze, bo w niedługim czasie zaproponowano mi stanowisko kierownika placówki w Rabce Zdroju. Placówka była skromniutka. Kilka ciągników i około 20 ładowaczy, wszystko przeznaczone w zasadzie do przewożenia ładunków ze stacji kolejowej do rabczańskich sanatoriów, w większości węgiel i koks. Od stacji kolejowej trzeba było jechać około 200 metrów ulicą o sporym nachyleniu do góry, co w zimie sprawiało duże trudności. Wtedy ulice nie były tak odśnieżane jak dzisiaj.

Na końcu tego 200 metrowego podjazdu zaczynała się część zdrojowa. W pierwszym domu po lewej stronie znajdowała się nasza placówka. Był to dom piętrowy, na którego piętrze ulokowany był gabinet dentystyczny pani dr Palowej, oraz jej męża, technika dentystycznego. Mieli znaczną klientelą, gdyż byli dobrymi, wziętymi fachowcami. Na parterze domu były dwa pomieszczenia sklepowe. Jedno zajmował PKS na biuro i pomieszczenia socjalne, w drugim był !!!!- sklep alkoholowy. Z tyłu domu było wybrukowane podwórko i jeden garaż.

Pracowników biurowych było dwu- ja i mój pomocnik Kazek Majchrowicz. Podział prac był taki- ja „rządziłem”, a on wypełniał wszystkie

czynności biurowe, których było sporo. Zbierał zlecenia, wystawiał karty drogowe ciągnikom i pracy ładowaczom, przyjmował po pracy te dokumenty i sumował wyniki pracy każdego pojazdu: czas pracy, czas postoju pod załadunkiem i rozładunkiem towaru, przebieg w km, tony, tonokilometry itp., zestawiał to wszystko, wystawiał rachunki i ściągał od klientów zapłatę, rozliczał paliwo, obliczał zarobki pracowników itd. Potem były robione z tego arkusze statystyczne. Biurokracja była od początku rozbudowana, zresztą na wzór przedsiębiorstw transportowych ZSRR.

Niewielu pracowników z tego okresy pamiętam. Niezastąpiony mechanik Edek Perucki. Mechanik z genialnym „uchem”, drugiego z takim „uchem”, Józefa Marmurowskiego, spotkałem potem jeszcze tylko jednego- w Zamościu. A przecież w kilku zakładach, w których pracowałem, poznałem ich niemało- dobrych mechaników. Tym dwóm wystarczyło przez kilka czy kilkanaście sekund posłuchać pracujący silnik i bezbłędnie określić miejsce i rodzaj usterki. Miał Perucki do pomocy też dobrego mechanika nazywanego powszechnie C(K)araciola- tak nazywał się ówczesny najwybitniejszy kierowca wyścigowy. Miał on jakieś kłopoty z mieszkaniem, czy rodziną, bo często nocował w garażu lub w biurze i „przyjaźnił” się z paniami ze sklepu monopolowego, czy raczej z jego asortymentem.

Warunki pracy były poniżej jakichkolwiek wymagań. Naprawy w zasadzie odbywały się cały rok, zimą i latem na „świeżym powietrzu”, gdyż garaż był niewielki. Brak jakichkolwiek umywalk, szaf ubraniowych itd. Na dodatek nieustanne awantury i wyzwiska okolicznych mieszkańców na hałasy pracujących bardzo głośno ówczesnych traktorów Ursus.

Wykazałem się wtedy, nieoczekiwanie dla mnie, zmysłem organizacyjnym i uporem w dążeniu do celu, który później pomógł mi w pracy i w wielu awansach. Oto, jaką opinię dostałem kilkadziesiąt lat później we wniosku o awansowanie mnie na pierwszego zastępcę dyrektora generalnego w Przedsiębiorstwie Międzynarodowych Przewozów Samochodowych: „Dobry organizator pracy, szybki i operatywny, zwłaszcza w sytuacjach wymagających podjęcia natychmiastowej decyzji”.

Sąsiadom protestującym na uciążliwość lokalizacji PKS radziłem iść z protestami do Miejskiej Rady Narodowej, a nie do mnie. Myślałem, że to może mi pomóc w uzyskaniu potrzebnego terenu, na którym można byłoby wybudować odpowiednie zaplecze, choć nie wiedziałem czy moje władze udźwigną kosztów takiej budowy. Niestety nikt z władz Rabki nie chciał rozmawiać ze mną o przydziale innego terenu dla tej uciążliwej, ale potrzebnej dla uzdrowiska działalności.

Próbowałem wielu wariantów, z których nic mi nie wychodziło. Wreszcie spróbowałem wariantu kukułki- podrzucenia jajka do gniazda sąsiada. W tym czasie była budowana, przez KPRD- Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych, droga z Chabówki do przejścia granicznego w Chyżnym. Utworzono m.in. prowizoryczną bazę samochodową położoną między Rabką a Chabówką. Baza składała się z baraków- biurowego i technicznego, w którym umieszczono dwa kanały naprawcze dla samochodów ciężarowych. Postawiłem sobie za zadanie przeprowadzenia do tej bazy naszej placówki PKS.

Oczywiście spotkałem się z absolutną odmową. Zacząłem robić różnego rodzaju podchody. Nawiązałem osobiste dobre relacje z energicznym kierownikiem budowy drogi, inż. Serkuczewskim, namawiając go do oddania

nam jednego pokoju na biuro i części placu na parking dla naszych pojazdów. Powoli się z tym oswajał. Po „ociepleniu stosunków” z inżynierem Serkuczewskim (był np. na chrzcinach mojego syna) i jego władz w Krakowie, namówiłem dyrektora krakowskiego Okręgu PKS na oficjalnie wystąpienie do Ministra Komunikacji o przekazanie nam bazy KPRD. Ministrowi Komunikacji podlegał zarówno KPRD, jak i PKS, co ułatwiało przekazanie. Minister wyraził zgodę. Przekazano, na szczelbu centralnym, majątek KPRD PKS-owi. W niedługim czasie KPRD wyprowadziło się z bazy pozostawiając sobie tylko część pomieszczeń biurowych dla stałych pracowników np. księgowości itp.

Tym sposobem dostaliśmy obiekt o wymiarach 100x100 metrów, z biurem, znośnym zapleczem socjalnym, warsztat z kanałami, kuźnią, stacją paliw, trójfazową instalacją elektryczną pozwalającą na używanie maszyn, ogrodzony siatką, nieposiadający żadnych sąsiadów. Można było rozbudowywać placówkę.

Tak się też stało. Niebawem oprócz ciągników Ursus mieliśmy 10-cio i 4-ro tonowe samochody marki Fiat, a później polskiej produkcji Stary. Pamiętam, jak przywieziono pierwszego Stara z zaleceniem, że musi przejechać, co najmniej 6.000 kilometrów. Nie przejechał. Poszły panewki w przegrzanym na górskich drogach silniku. Panewki odlewał Perucki ze stopionych starych tłoków samochodowych z dodatkiem bodaj cyny i ołowiu. Wylane do formy z piasku były, po stwardnieniu, dopasowywane tzw. szabrem- coś w rodzaju skrobaczki do niezbyt twardego metalu. Następnie zakładano je na wał korbowy, którym obracano. Znowu rozbierano i dalej skrobano miejscach, które okazały się za grube. Taką czynność powtarzano tak długo, aż panewka była całkowicie dopasowana do korbowodu i mogła tam na stałe pozostać.

Z częściami kłopoty były ogromne. Zaopatrzenie centralne było szczupłe i nie zawsze posiadało cały asortyment. Niektóre części mechaniczne można było dorobić, tu okazywał się geniusz Peruckiego i jego pracowników- pomysłowość i świetna znajomość dostępnych materiałów. Ale np. z cewkami zapłonowymi do Starów nic się nie dało zrobić.

Wspominam cewki, bo miałem z tym do dzisiaj niezapomnianą bardzo nieprzyjemne kłopoty. Zgłosił się do mnie jakiś człowiek z nową cewką zapłonową jeszcze przedwojennej, niemieckiej produkcji. Kierowcom i warsztatowcom zaświeciły się oczy. Za cewkę żądał przewiezienia jego dobytku około 20 km do nowego domu. Zgodziłem się na to. Pech chciał, że kierowcę zatrzymali kontrolerzy PKS. Ponieważ nie pobrałem opłaty za przewóz, musiałem się gęsto tłumaczyć i jeździć do moich władz w Krakowie z nieszczęsną zapłonową cewką. Uratował mnie przed kłopotami dyrektor okręgu PKS, który w czasie okupacji pracował, jako zawodowy kierowca i brak części zamiennych nie był mu obcy.

Wraz z powiększaniem się parku samochodowego przybywało kierowców, a także ich pomocników, gdyż obsada dużych samochodów składała się z kierowcy i pomocnika. Pomocnik dopiero po dwóch, trzech latach praktyki był dopuszczany do egzaminu, po którym otrzymywał odpowiedniej kategorii prawo jazdy i zostawał kierowcą. Przygotowywało to znakomicie do zawodu szczególnie w zakresie obsługi technicznej, gdyż kierowca musiał być także niezłym mechanikiem i umieć samemu dokonać mniej skomplikowanych napraw w trasie. Najłatwiejszą z nich była wymiana koła z klejeniem dętki. Samochód musiał być zadbane. Nie było myjek i pomocnik musiał się dobrze napracować, niekiedy z drabiną, aby utrzymać

samochód w czystości. Kierowców miałem znakomitych, najczęściej jeszcze przedwojennych. Nie pamiętam ich wszystkich, ale wymienię, chociaż kilku dobrze zapamiętanych. Józef Zagórski i Fudali z Rabki, Stokłosa z Chabówki, Bolek Miciak gdzieś z pod Lwowa, Jan i Władysław Gacek ze Skomialnej. Bardzo popularny Kwasiżur- mistrz jazdy i znajomości ciągnika Ursus.

* * *

Zmieniło się także moje życie prywatne. Ożeniłem się z Urszulą Mżyk, córce góralki i ślązaka zaolziańskiego i szczęśliwie przeżyliśmy w małżeństwie 60 lat. (patrz: www.szczebressyn.pl - wspomnienia Urszuli pt. „Moi przodkowie Lachy i Ślązacy”). Ślub braliśmy w dniu 1.1.1955 r. tj. w dzień Nowego Roku o godz. 17.00 w kościele w Mszanie Dolnej. Był zimny dzień- kilkanaście stopni mrozu. Do ślubu wiozło nas, a później odwoziło do domu 7 sanek góralskich. Niezapomniane wrażenia. Wygwieżdżone niebo- dzisiaj z powodu elektrycznej łuny większość rodaków, za wyjątkiem podobno mieszkańców Bieszczad nie wie, jak wygląda wygwieżdżone niebo, skrzypiący śnieg pod płozami sań i kopytami koni i gromkie okrzyki górali. W półtora roku później urodził nam się syn Janusz.

W 1956 r. skończył mi się nakaz pracy i zrezygnowałem z pracy w PKS. Mój znajomy namówił mnie do założenia własnej firmy. Była to wytwórnia wełny drzewnej potrzebnej do wyrobu supremy, produktu ocieplającego domy przed wynalezieniem styropianu. Byłem właścicielem tej wytwórni, a kolega cichym wspólnikiem. Niestety, jak wiadomo już rok po odwilży Gomułki z 1956 r. nastąpiła walka z prywatną inicjatywą. Zlikwidowałem firmę i zająłem się skupem drzewa dla tartaków państwowych od prywatnych właścicieli lasów. Szło mi to nieźle, tak, że w niedługim czasie mogłem zafundować sobie najpierw czterotaktowy motocykl marki NSU, który miał napęd paskiem klinowym, a nie łańcuchem. Niebawem stałem się właścicielem samochodu Fiat 500. Byłem chyba jednym z trzech posiadaczy samochodu wśród mieszkańców Rabki. W całej Polsce zarejestrowanych było około 6.000 prywatnych samochodów, być może dzisiaj jest niewiele mniej prywatnych samolotów i helikopterów.

Po urodzeniu się syna znacznie pogorszyły się nasze warunki mieszkalne. Pokój u Ignaca był już za mały, wynajęliśmy pokój z kuchnią, niestety w tak zwanym letniaku, czyli domu przeznaczonym dla letników, niezbyt ciepłym w zimie. Nie sposób było znaleźć coś lepszego w Rabce. Ze względu na rozwój nowego budownictwa przy kopalniach, zacząłem szukać pracy na Śląsku. Chciano mnie przyjąć na kierownika transportu w jednej z kopalń, ale czekać na mieszkanie trzeba było około roku. W innych zakładach, także PKS, było podobnie.

Wreszcie w PKS Racibórz zabłyśło zielone światło. Mogłem natychmiast rozpoczynać pracę i w terminie około miesiąca dostać mieszkanie. Tak też się stało- w sierpniu 1958 r. rozpocząłem pracę, a po miesiącu miałem 2 pokoje z kuchnią w starym budownictwie. Ze stanowiskiem pracy były pewne zawirowania. Za 5 miesięcy, 1.1.1959 r., dyrektor Oddziału PKS w Raciborzu Zbigniew Kotowski miał awansować na stanowisko z-cy dyr. okręgu lubelskiego, dotychczasowy jego z-ca Tadeusz Rozworski na dyrektora, a ja na jego miejsce. Tak też się stało. Przez prawie pół roku pracowało mi się świetnie

z Kotowskim- przypadliśmy sobie do gustu a ponad dwa lata z Tadkiem Rozworskim kolegą z uczelni, jako moim dyrektorem też świetnie.

Na początku 1961 r. zadzwonił do mnie z Lublina Zbyszek Kotowski i poprosił o przyjazd. Pojechałem i tam zaproponowano mi stanowisko dyr. Oddziału PKS w Zamościu. Oczywiście zgodziłem się natychmiast.